COMPTE RENDU
DE LA RÉUNION

Rapport de la réunion :	Concertation régionale :		
Date de la réunion :	27.09.2023		
Réf. :	Compte rendu de la réunion		
Rapport rédigé par :	Nathan Goethals	Le :	28.09.2023

Entreprise/organisation	**Nom**	**Présence**
ALS Customs Services	Danny Proost	
APA	Maria Cranshof	
APA	Imma Koçak	X
Aviapartner	Patrick Minsart	
Aviapartner	Marc Verstraeten	X
BAC	Toon Beylmakers	X
BAC	Sam Quintelier	
BDP International	Ronald Baes	
bpost	Peter Smet	
CEVA Logistics	Vincent Bosiers	
DB Schenker	Yves Alderson	
DB Schenker	Joke De Nul	X
DHL Aviation	Michael Gomez	X
DHL Global Forwarding	Cindy Demuysser	X
dnata	Kristel De Bruyn	X
dnata	Paul Van den Bulck	X
DSV	Dean Hellemans	
DSV	Erik Huenaerts	
DSV	Inge Pien	
SPF Douanes et Accises	Markku Corremans	
SPF Douanes et Accises	Pieterjan De Coninck	Excusé :
SPF Douanes et Accises	Sandrina De Prins	X
SPF Douanes et Accises	Bart Engels	X
SPF Douanes et Accises	Sibylle Gysels	
SPF Douanes et Accises	Patrick Jodlowski	X
SPF Douanes et Accises	Jonas Knevels	
SPF Douanes et Accises	Karolien Landsheer	Excusé :
SPF Douanes et Accises	Eric Minnoye	
SPF Douanes et Accises	Klara Pasgang	X
SPF Douanes et Accises	Hilde Rombouts	
SPF Douanes et Accises	Sven Spreutels	X
SPF Douanes et Accises	Bart Vleugels	
Freight4U	Anne-Marie Wittemans	
Gerlach	Rita Goris	
Herfurth Logistics	Johan De Schrauwer	X
Intertrans	Dirk Coppens	
Jetpak	Kim Paeps	
Kuehne+Nagel	Peter Goossens	

Kuehne+Nagel	Antoon Schmitz	Excusé :
MSE Europe	Pascal Vanneste	
Nippon Express	Peter Declerck	X
Nippon Express	Veerle Gijsemans	X
Qatar Airways	Glen Verbelen	
Swissport	Luc Goethals	X
WFS	Lucas Deschouwer	
WFS	Sofie Loosen	
WFS	Jense Philips	
World Courier	Yannick Claes	
World Courier	Nicky Wouters	X
Ziegler	Lore Goeminne	
ACB	Nathan Goethals	X
ACB	Thomas Van Asch	X

Prochaine réunion :

1. **Groupe de pilotage : 25.10.2023 13 h-14 h | BRUcargo 706, MR1**
2. **Concertation régionale : 29.11.2023 13 h-14 h | BRUcargo 706, MR5**

Ordre du jour

- Ordre du jour
- ECS2
- ICS2 – PN/TS
- NCTS/P5
- MACF
- Révision de la politique de sanctions douanières et de la LGDA
- Nouvelle procédure de perception des droits d'expertise
- Divers

1. ECS2

Avis Blackbox 8-9 de la boîte noire : solution par e-mail

La solution par e-mail prévue pour le problème concernant les avis Blackbox 8 et 9 continue de poser problème. La douane (Mme Pasgang) a déclaré avoir récemment effectué une mise à jour, mais sans résultat pour l'instant. À ce jour, les adresses e-mail continuent d'être écrasées, ce à quoi la douane déclare ne pas connaître la cause du problème.

Les agences peuvent pour l'instant toujours transmettre leur adresse e-mail et leur numéro EORI à ACB pour pouvoir également recevoir une copie de l'avis 9 - si le système est opérationnel. La douane continue, malgré son agenda chargé, à essayer de trouver une solution permanente. ACB tient les agences concernées informées.

Action	Responsable	Échéance
Redémarrage de la solution par e-mail	Douane	Dès que possible

Manifeste d'exportation : aucun vol sortant pour le numéro de manifeste

En ce qui concerne les manifestes d'exportation en cours, comme discuté durant la concertation régionale précédente, la douane prévoit encore une confirmation manuelle des envois en cours la première semaine suivant la fin du mois. Pour la plupart des agences, cela se passe bien, bien que des problèmes surviennent lors de la confirmation des envois étrangers.

L'objectif est bel et bien que les démarches nécessaires soient effectuées par les opérateurs afin que la sortie puisse être confirmée automatiquement. À cette fin, plus tôt cette année, ACB a eu une concertation avec les différents GHA, dont il est ressorti un certain nombre de points d'action. L'état de la situation pour les GHA participants :

- Aviapartner : était déjà connecté à AODB, idem pour RFS. Cela reste le cas pour CargoSpot. Peu ou pas de problèmes.
- Dnata : Est connecté à AODB avec l'application d'entreprise Findnet. Il manque le contrôle sur plusieurs jours pour RFS uniquement.
- Swissport : le siège doit encore traiter deux points en suspens, bien qu'ils soient d'une priorité inférieure (cf. le planning MASP).
- WFS : pas présent.

La douane (Mme Pasgang & M. Jodlowski) déclare que la confirmation manuelle peut encore être utilisée comme solution temporaire.

La douane (Mme Pasgang) déclare que s'il n'y a pas de notification d'arrivée, l'envoi ne sera pas automatiquement confirmé pour la sortie. C'est souvent le cas pour les envois étrangers où le charge report est introduit via l'agence. Les agences rencontrant des problèmes ont déclaré être clientes auprès du même fournisseur de logiciel. ACB prend contact avec ce dernier pour vérifier s'il y a un problème. De plus, les exemples d'envois ayant échoué peuvent également toujours être envoyés à la douane (Mme Pasgang) pour pouvoir mieux situer le problème.

La douane déclare que dans la confirmation de sortie, « 0 » est indiqué dans le champ « HasCargo ». Cela a peut-être également une influence sur les confirmations de sortie étant donné que le système de la douane considère alors qu'il s'agit d'un vol sans marchandises. Cette information a été transmise aux parties concernées.

Action	Responsable	Échéance
Suivi des problèmes du manifeste d'exportation des envois étrangers	Douane – ACB	
Suivi de la progression de la confirmation de sortie automatique GHA	ACB - GHA	

2. ICS2 – PN/TS

2.1 ICS2

En ce qui concerne le CSN messaging, la plupart des GHA ont déjà déclaré auparavant qu'une grande partie des transporteurs envoie des messages, bien que dnata et Swissport aient rapporté une certaine régression. Ainsi, les transporteurs nord-américains principalement enverraient des messages de moins en moins corrects, voire aucun message. L'envoi de messages corrects reste un défi, parce que, dans certains cas, les GHA reçoivent encore des messages d'ICS1. À nouveau, les GHA sont appelés à mobiliser le plus possible leurs transporteurs et à les sensibiliser aux conséquences de données incomplètes ou incorrectes (en l'occurrence, un traitement plus lent des marchandises et un risque plus élevé de contrôle de la douane).

Les GHA qui utiliseront le PN Standalone avec Descartes déclarent que le planning prédéterminé est toujours d'application. Dnata et DHL Aviation confirment avoir rencontré peu voire aucun problème avec la plate-forme ICS2 ces dernières semaines. L'avis de contrôle BE4N03 devrait bientôt être actif au sein de l'environnement de production d'ICS2.

En conclusion, les problèmes avec l'interface Web PN sont également résolus. Swissport (M. Goethals) a toutefois déclaré avoir envoyé à la douane la demande d'accès à l'interface Web il y a quelques semaines (via le helpdesk PLDA). Après plusieurs rappels, aucune réponse n'a encore été reçue. Cet exemple illustre la communication parfois difficile avec le helpdesk PLDA, lorsqu'un feed-back tardif ou contradictoire est reçu. La douane (Mme Pasgang) déclare qu'elle peut toujours être contactée si de tels problèmes se produisent et qu'elle regarderait ce qu'ils peuvent signifier.

DHL Aviation (M. Gomez) déclare que la date butoir du 21.09 pour la connexion à la plate-forme PN a été reportée (la connexion devra avoir lieu avant le 31.10, la date concrète n'est pas encore connue). La raison en est la multitude de problèmes en suspens auxquels la Commission européenne doit d'abord trouver des solutions. Pour cela, la Commission européenne se tourne toutefois principalement vers les États membres, ce qui ralentit fortement le processus. DHL Aviation est toutefois connecté pour les envois express en Italie, où cela se passe relativement bien. Cinq pour cent des messages arrivent par contre trop tard, ce qui résulte, au sein de DHL Aviation, en un « blocage général » des marchandises. Cela pourrait potentiellement mener au blocage d'un très grand nombre d'envois, ce qui doit être évité à tout prix. Pour FedEx et UPS, aucun feed-back n'a été reçu.

Bpost continuera d'utiliser la PN Light jusqu'au lancement de PN/TS plus tard cette année.

2.2 PN/TS

La préférence tant pour le cargo général que le segment express reste principalement le « scénario combiné », dans lequel, le cas échéant, une ré-utilisation d'ENS peut être choisie. Beaucoup de questions ouvertes ont été posées à la douane sur la base des discussions à propos des différents scénarios qui n'ont pas été (entièrement) repris dans les MIG de PN/TS (¾ des questions ont un caractère technique et ¼ ont plutôt un caractère légal).

En ce qui concerne l'avis de transfert, la douane a déclaré qu'il valait mieux passer par l'agence pour l'envoi de ce dernier (sans en faire une obligation), étant donné que la communication suivante arrive directement chez les agences. ACB a organisé à cette fin des moments de concertation avec un certain nombre d'agences ainsi que des fournisseurs de logiciels qui fournissent les agences en logiciel douanier. Il reste crucial que la communication entre le GHA et l'agence soit établie étant donné que l'avis de transfert doit contenir le MRN du TSD.

Les GHA ont déclaré que cette discussion doit également porter sur davantage que le partage du MRN. Le partage d'informations en tant que tel est crucial. Le GHA souhaite ainsi rester informé de l'envoi correct de l'avis de transfert, faute de quoi les envois restent par définition (théoriquement) dans son magasin. Il faudra évidemment discuter de la communication entre un logiciel tiers et un logiciel interne. ACB se charge des mesures ultérieures.

3. NCTS/P5

Sur la base du feed-back de la communauté et des moments de concertation à propos de NCTS/P5, ACB déclare qu'une concertation avec la douane concernant NCTS/P5 semble nécessaire. Actuellement, beaucoup de questions techniques en suspens demandent une réponse. Par conséquent, il semble que la date de NCTS/P5 soit difficile voire impossible à atteindre pour plusieurs parties prenantes. La douane (M. Engels) confirme qu'elle souhaite toujours commencer le 29.11.2023, sans report. Si un report s'avère toutefois nécessaire, il faut prendre contact dès que possible avec M. Verborgh.

Tant DHL Aviation que dnata demandent ce que NCTS/P5 contient exactement. Il n'est pas clair si toutes les nouvelles fonctionnalités seront disponibles le 29.11 ou s'il s'agit plutôt d'un remaniement xml de NCTS/P4.

Les opérateurs estiment qu'il est très important que NCTS/P5 puisse d'abord être rigoureusement testé avant que le lancement complet ait lieu. En effet, dans le cas où un opérateur ne pourrait pas traiter de documents NCTS, cela exercerait une énorme pression sur le déroulement correct de ses opérations. Quelques tests ont déjà été effectués par DHL Aviation, mais il en ressort qu'il reste encore beaucoup de travail à accomplir. Les fournisseurs de logiciels auraient également beaucoup de scénarios en suspens.

ACB cherche un moment adapté pour une concertation avec les analystes de l'équipe NCTS au sein

de la douane pour discuter des questions en suspens. À la demande de la douane (M. Engels), ces scénarios consolidés lui seront envoyés à l'avance.

Les changements suivants dans les délais du MASP ont été évoqués par la douane (M. Engels) :

- AES : report au 13.02.2024 (big bang), sans la composante de sortie (CODECO, charge report, manifeste, transfert + confirmation restent pour l'instant dans PLDA).
- IDMS : report au 31.12.2023, et ce, avec une fenêtre de déploiement jusqu'au 31.03.2024. Concernant IDMS, la douane déclare que les parties qui passent à IDMS peuvent uniquement utiliser IDMS à partir de ce moment-là et donc ne peuvent plus utiliser (partiellement) PLDA.

4. MACF

La période de transition du MACF a débuté le 01.10.2023. Pendant cette période de transition (en cours jusqu'au 31.12.2025), il n'y aura aucune répercussion financière. Il y a cependant une obligation de rapport. Le premier rapport sur le MACF doit être rendu au plus tard le 31.01.2024.

Le rôle de la douane belge dans le MACF est le contrôle, mais l'autorité compétente au sein de la Belgique est la DG Environnement. Vous pouvez trouver plus d'informations, y compris les coordonnées, sur le site Internet. Vous pouvez également trouver plus d'informations dans cette présentation. Les opérateurs peuvent également trouver plus d'informations sur le site Internet de l'Administration générale des Douanes et Accises.

En ce qui concerne l'importation de produits en fer et en acier de pays tiers et la charge de la preuve pour le code de certificat Y824, la douane (M. Jodlowski) confirme qu'il est obligatoire de remettre le MTC ou d'autres documents comme mentionné dans la FAQ du site Internet de la douane et que cela n'est pas facultatif ou seulement à la demande de la douane.

5. Révision de la politique de sanctions douanières et LGDA

Au début du mois de juillet, la douane a organisé une session d'informations relative à la révision de la politique de sanctions douanières. Les points principaux étaient :

- Les procédures administratives restent possibles.
- Les amendes ne seront pas toujours infligées.
- La politique doit encore faire l'objet d'une procédure administrative, d'un arrêté d'exécution, d'un AR, etc.

ACB continuera à suivre le statut de cette révision en collaboration avec FORWARD Belgium (Jan Van Wesemael). Il est déjà possible d'annoncer qu'actuellement, la création d'un groupe d'experts, au sein du Forum national ou directement sous la supervision du SPF Finances, est étudiée.

Dernière mise à jour : https://news.belgium.be/fr/modernisation-de-la-loi-en-matiere-de-douanes-et-daccises

Action	Responsable	Échéance
Suivi FORWARD Belgium	ACB	Dès que possible

6. Nouvelle procédure de perception des droits d'expertise

À partir du 01.10.2023, l'AFSCA percevra directement des rétributions. Toutes les agences concernées en seront tenues informées par ACB. La douane (M. Engels) a également déclaré qu'en principe, le code 086 ne sera plus disponible pour la case 47 dans PLDA.

7. Divers

- Depuis le 4 septembre, les collaborateurs des aéroports (tant au terminal qu'au cargo) peuvent utiliser l'application Carpool. L'inscription sur cette application est gratuite via ce lien.
- Le 26.10.2023 (17 h 30) a lieu le ACB Award & Cargo Talks (Brabantse Golf) ayant comme thème : "*Impact of pharmaceutical developments on sustainability in the transportation sector".* Plus d'informations ici et inscriptions via ce lien.
- Document de vision/MoU : continuer à en discuter avec M. Vleugels.