

## MEETING MINUTES

Compte rendu de la réunion :	Concertation régionale Louvain		
Date de la réunion	30.03.2018		
Réf. :	Meeting minutes - Draft		
Compte rendu rédigé par :	Gauthier Weyns	Le :	20.04.2018

Entreprise/ Organisation :	Nom :	Présents
AGD&A	Sophany Ramaen	X
AGD&A	Bart Vleugels	X
AGD&A	Sandy De Prins	X
AGD&A	Karolien Landsheer	Excusée
AGD&A	Patrick Jodlowski	X
AGD&A	Dorothy Cardoen	X
AGD&A	Sven Spreutels	X
AGD&A	Godelieve Hendrickx	X
ACB	Geert Keirens	Excusé
ACB	Alain De Heldt	Excusé
WFS	Stijn Op De Beeck	X
Swissport Cargo Services	Eric Verlinden	///
Brussels Airport Company	Marc Bogaerts	Excusé
Adelantex	Erik Huenaerts	Excusé
Dakosy	Tony Bennett	Excusé
DHL Aviation	Gerrit De Sterck	X
DHL Global Forwarding	Frederik Verdickt	X
BAFI	Peter Goossens	Excusé
Aviapartner	Paul Van Den Bulck	X
BDP international	Bart Mariën	X

### Prochaines réunions :

- **ACB Douane Comité de pilotage : 13.04 10 h - 12 h MR 2**
- **Concertation régionale : 25.05 10 h - 12 h MR 5**

---

## 1. Introduction

Le but de la présente réunion est de fournir une mise à jour sur ECS et sur les différents points d'action définis, et en outre, le traitement des nouveaux points portés à l'ordre du jour.

---

## 2. Mise à jour des points d'action

### Sortie de marchandises

#### ECS - Export Control System



En ce qui concerne la connexion volontaire, temporaire, supplémentaire à BRUcloud pour un apurement accéléré des déclarations à l'exportation, 28 connexions sont à présent tout à fait opérationnelles.

En février 2018, l'application douanière a traité pas moins de 55 % du flux total des avis de notification à Brussels Airport.

Depuis janvier, nous disposons de quelques statistiques éclairantes. Ces statistiques montrent que 80 à 90 % des notifications envoyées sont traitées sans aucun problème par le BRUcloud. Les autres notifications ont été envoyées hors délai ou de manière erronée. Les utilisateurs ont été contactés en matière de délais d'envoi. Pour ce faire, ils ont jusqu'à 2 jours après la date du vol. Le 3<sup>e</sup> jour qui suit la date du vol, la Douane reçoit les listings et les envois supplémentaires ne sont plus mis en correspondance.

Il ressort cependant d'une analyse que la part des Ground Handling Agents en matière d'envoi dans le délai des FFM est plus importante que prévue. Les GHA sont informés des problèmes. Ils signalent toutefois que la saisie de cette information dans le BRUcloud est un processus manuel. Ce qui rend le processus plus sensible aux erreurs.

En guise de solution, on a pensé à l'utilisation des notifications IATA au lieu des listes Excel. De la sorte, les FFM pourraient être transmis automatiquement.

À l'heure actuelle, ce serait même utile si les GHA pouvaient contrôler quelles notifications sont encore ouvertes (éventuellement avec un avis/message d'erreur).

La question a été posée de savoir si la douane peut commencer dans les temps avec la mise en œuvre d'ECS pour prolonger une extension éventuelle du délai, dans lequel l'App Douane est mise à disposition. Il a été confirmé que l'App Douane devra être prolongée d'un an pour garantir une transition fluide vers ECS. En outre, la possibilité existe que l'app puisse également être utilisée comme procédure de secours.

ECS Phase 2 : Le testing de l'avis de « Transfer » commencera vers fin mai/début juin chez Aviapartner. Ils iront intégralement en production et transmettront les adaptations en live où cela s'avère nécessaire. WFS et Swissport devraient commencer le testing vers l'été.

Procédure de secours : La douane propose ce qui suit : pour une courte période, un tampon pourrait être utilisé via le BRUcloud par exemple. Pour une période plus longue, des macros seraient utilisées. À cet égard, la community avait encore de nombreuses questions concernant des situations spécifiques.

La douane continue de chercher une solution d'ici la prochaine Concertation régionale. Les propositions émanant de la community sont encore toujours les bienvenues !

### **Qui est tenu d'envoyer un IE507 ?**

La douane confirme ici qu'aucune partie spécifique n'est tenue responsable. En principe, la personne qui reçoit les marchandises à un bureau de sortie doit transmettre la déclaration d'exportation à la douane.

### **Error lors de l'envoi IE507, MRN false**

Cela s'avère être un problème persistant pour les shipments qui ont déjà reçu une confirmation de sortie en Allemagne. La douane indique à cet égard que le code manuel SAD XSE peut être utilisé.

## **Marchandises introduites : Comptabilité marchandises DSDT**

### **Corrections de la procédure/amélioration du manifeste**

Le comité de pilotage de la douane avait quelques questions à ce sujet :

- Une mise à jour DSDT 2020 peut-elle être donnée à partir de la douane ;
  - Dans ce cadre, les procédures normales et les procédures divergentes.
- Le formulaire ne serait pas « future proof » (à l'épreuve du futur) ;
- Le sujet n'est pas repris à l'ordre du jour du Forum national ?

La douane ne peut fournir aucune information concrète concernant la DSDT 2020. Cependant, le formulaire est relativisé étant donné que c'est seulement un outil (non officiel).

La Concertation régionale a opté pour supprimer ce sujet. Désormais, celui-ci ne fera donc plus l'objet d'un suivi.

### **Fréquence des listings de non-apurement (on hold)**

La communauté du fret aérien a fait la proposition de pouvoir recevoir des listings tous les 10 jours, de sorte que les envois non apurés puissent être suivis plus rapidement et que les dossiers puissent être évités au bureau.

Le Forum national a décidé de mettre ce sujet en suspens dans l'attente du nouveau GCB (2020 ?). Dans l'attente, on continuera à travailler comme on le fait actuellement.

### **Délais pour envoyer, corriger et apurer les DDT. (on hold)**

Si la douane peut avertir les déclarants à temps (via des listings) de l'existence d'une DDT erronée ou non apurée, celle-ci peut éventuellement encore être corrigée par voie électronique préalablement à l'ouverture d'un dossier à cet effet. C'est la raison pour laquelle il est important que le délai au cours duquel une DDT peut être corrigée, soit suffisamment long.

La communauté du fret aérien a d'ores et déjà proposé de maintenir les délais actuels et de ne pas les écourter :

Expédition des envois : jusqu'à 5 jours après l'arrivée

Correction des envois : jusqu'à 20 jours après l'arrivée

Apurement des envois : jusqu'à 90 jours après l'arrivée

Le Forum national a décidé de mettre ce sujet en suspens dans l'attente du nouveau GCB (2020). Dans l'attente, on continuera à travailler comme on le fait actuellement. Les délais sont par conséquent maintenus.

### **Autorisation 24/7 pour les « transports routiers » – par compagnie aérienne – limitée à 1 an**

### **+ Autorisation de chargement conjoint du fret aérien et le fret routier – par compagnie aérienne – limité à 1an**

Actuellement, une autorisation de ce type est octroyée à chaque ligne aérienne distincte pour 1 an. Si une partie oublie le renouvellement, cela provoque un sérieux contretemps. Voici la proposition ;

1. Les GHA peuvent en principe reprendre l'autorisation des lignes aériennes et par conséquent, faire en personne la demande ce qui réduit les risques de retards.
2. Le délai d'1 an est très court. Cela produit une activité administrative intensive sur une base annuelle, tant pour le demandeur que pour l'AGD&A elle-même. Le délai peut-il être prolongé ?

La réponse de la douane était respectivement :

1. La réorientation de la responsabilité n'est pas encore confirmée. La douane poursuit l'examen de la proposition.
2. La prolongation du délai d'1 an est en principe approuvée par la douane. Celle-ci serait adaptée à un délai illimité.

### **Directives sur les preuves alternatives**

Qu'accepte-t-on comme preuve alternative ? La commission douanière allait examiner la question le 31.01.2018. Cependant, lors de cette réunion, le sujet a été reporté à la prochaine réunion.

Une circulaire est toutefois en préparation pour préciser l'interprétation des preuves alternatives.

L'art. 312 pour les preuves alternatives (Transit) indique qu'une preuve ou une écriture douanière doit être présentée qui constate que les marchandises sont arrivées dans un autre État membre ou dans un pays tiers. Dans les deux cas, le document doit être « certifié » ou « visé » par les autorités douanières locales. La déclaration de la preuve via un système propre ne constitue pas une preuve. Un lien avec la douane est nécessaire. Les termes « certifié » et « visé » ne sont pas clairement décrits et ils ne sont pas interprétés de la même manière dans les États membres.

L'utilité d'une circulaire a été remise en question si celle-ci ne s'applique qu'à la Belgique. Tous les États membres doivent suivre une même procédure unilatérale pour un déroulement efficace. La Commission européenne n'est pas linéaire à ce sujet. Cependant, la douane trouve qu'il y a peu de communication entre les États membres et les aéroports. C'est pourquoi, on postule comme objectif la rédaction de directives communément admises en Belgique.

La Concertation régionale a malheureusement peu d'influence sur la question étant donné que cela doit être déterminé au niveau européen.

### **Procédure de confiscation**

La BRUcargo community a demandé de la clarté en cas de saisie de marchandises. Dans ce cas, les marchandises restent souvent sur papier dans l'entreprise en question, mais en fait elles se trouvent physiquement à la douane. Le client devrait toujours en être informé, la question est donc de savoir à quel service douanier on peut s'adresser à ce sujet. De même, les Ground Handling Agents, qui ont en leur possession les marchandises en dépôt temporaire (et peuvent donc les stocker pour 90 jours), doivent parfois remettre les marchandises pour une longue période (qu'est-ce que cela signifie pour les 90 jours ?).

Un point de contact unique chez la douane est donc demandé pour de telles affaires.

La douane donne bien une confirmation en cas de confiscation, mais cela ne se déroule pas via PLDA.

### **Security/Safety**

La BRUcargo community souhaite souligner l'importance du safety et security. Si la douane vient effectuer un contrôle, elle doit toujours pouvoir présenter une identification en fonction des prescriptions de sécurité. La crainte existe que des vêtements soient contrefaits par exemple.

En outre, les agents des douanes doivent en principe toujours porter une veste fluo et des chaussures de sécurité dans les entrepôts. Par la présente, la douane confirme que l'on est à la recherche de chaussures de sécurité, mais que la commande se déroule difficilement.

### **Vérifications ENS**

Actuellement, la communication à ce sujet se déroule via courriel. La question est de savoir ce qu'il va advenir de cela dans le système ICS intégré. Un message structuré et un retour d'information via des messages de contrôle sont certainement nécessaires. Actuellement, il n'existe aucun couplage entre ENS et PLDA.

ICS II serait lancé en 2021, des messages de réponse ont déjà été ajoutés dans le MIG. En 2021, PLDA et ICS seraient également couplés.

La proposition a été faite de reprendre cela dans le groupe de travail Marchandises introduites au Forum national.

## **Autre**

### **Passage vers NCTS**

La community a signalé que concernant le passage de NCTS, il n'a été communiqué à ce sujet qu'une semaine à l'avance. Il a été demandé de communiquer un mois à l'avance au minimum.

La douane locale est également embarrassée par la situation. Elle a également été informée à court terme par les services centraux.