

Open Forum 29/10/2020 : ICS2- FAQ

[Ce FAQ est un complément à la présentation donnée le 29/10/2020 \(voir site web du Forum national\).](#)

1. Comment fournir les informations dans le *shared trade interface* ?

Via *system-to-system* (système de l'opérateur économique lié au système de l'UE).

2. Je ne suis pas un transporteur. Dois-je me connecter au système en cas de *multiple filing* ?

En cas de *multiple filing*, vous pouvez être désigné comme coresponsable de l'ENS et vous devez alors vous connecter au système. Il existe différents types de ENS *filing*: *master filing* et *house filing*. Le *master filing* est lié aux différents *house filings*. Les *master filings* sont soumis par le transporteur. Pour la présentation des *house filings*, le transporteur peut faire appel aux parties impliquées dans le contrat de transport (par exemple, le *freight forwarder*). La Commission européenne a élaboré des scénarios avec des combinaisons possibles de différents types de *filings*. Ils seront discutés au sein du groupe de travail "Opérations" du Forum national.

3. La responsabilité finale restera-t-elle auprès du transporteur ?

Le *master filing* reprend la partie responsable de la fourniture des informations. Les Douanes peuvent donc déterminer quelle partie doit livrer les informations. D'un point de vue technique, c'est le transporteur qui, dans son *filing*, transmet la responsabilité aux personnes impliquées dans les *house filings*.

4. En cas de *dual filing*, si l'expéditeur effectue le *house filing* et reçoit un "do not load", le transporteur est-il informé via ICS2 ou est-ce la responsabilité de l'expéditeur ?

Toutes les parties sont informées au moyen d'un message ICS2 spécifique, à savoir un *Do Not Load request*.

5. Pour pouvoir envoyer l'ENS, nous devons nous connecter directement au *Shared Trade Interface* (système européen). Quel est alors le lien avec le système des douanes belges pour l'envoi de données ?

Pour envoyer un ENS, vous devez en effet vous connecter directement au *Shared Trade Interface*. Le système des douanes belges (*API gateway*) est destiné à la présentation de la déclaration en douane et de la déclaration ultérieure.

6. Où puis-je trouver les spécifications du *Shared Trade Interface* ?

Les spécifications fonctionnelles du deuxième release sont disponibles. Les spécifications techniques ne le sont pas encore. Vous trouverez plus d'informations via ce lien : https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/ics2/faq_en.

7. Les *house data*, peuvent-ils être fournis par une partie au port de chargement/côté expéditeur ainsi qu'au port de déchargement/côté destinataire pour les expéditions entrantes ?

Il y a une différence entre la façon dont cela sera organisé dans la pratique et la façon dont les responsabilités sont régies par la loi. Dans la pratique, deux parties concluent le contrat de transport. Le *house filing* n'implique pas seulement l'expéditeur. Les deux parties ont accès à ces informations. La partie de départ peut remplir l'ENS, mais légalement les personnes qui reçoivent les marchandises dans l'UE sont également impliquées dans l'ENS.

8. Les transporteurs sont-ils informés au niveau européen ?

Les représentants d'organisations (WSC, IATA, ...) ont été impliqués dans le développement d'ICS2 depuis le début et ont également été consultés lors de l'élaboration des spécifications fonctionnelles et techniques. La planification des différents releases et modes de transport a également été convenue avec les transporteurs. L'UE est en contact avec des représentants d'organisations pour mettre sur pied des campagnes d'information à l'intention des opérateurs étrangers.

9. Faut-il avoir un EORI pour faire le *fling* ?

Oui, vous devez disposer d'un numéro EORI, également pour les prestataires de services. Une authentification via l'application UUM&DS est également nécessaire. Cela se fait également sur base du numéro EORI.

10. Le déploiement pour les courriers express est prévu pour mars 2021. Est-il vrai que cela se fera en deux parties ?

Oui, pour les courriers express, le déploiement se fait en deux parties : la première partie est pour le PLACI (ensemble de données 7+1), pour une analyse des risques avant le chargement qui peut aboutir à un *Do Not Load*; la seconde partie est pour l'ensemble de données complet ENS, X heures avant l'atterrissage de l'avion. Cette deuxième partie peut également engendrer un contrôle à destination.

11. Quelqu'un a-t-il déjà étudié l'impact financier pour le destinataire ?

Pour l'instant cela restait théorique et à notre connaissance aucun exercice de ce type n'a été réalisé.