MINUTES DE LA RÉUNION

Rapport de la réunion :	Concertation régionale		
Date de la réunion :	31/05/2023		
Réf. :	Minutes de la réunion		
Rapport rédigé par :	Thomas Van Asch	Le :	02/06/2023

Entreprise/organisation	Nom	Présence
ALS Customs Services	Danny Proost	
APA	Maria Cranshof	
Aviapartner	Patrick Minsart	Excusé
Aviapartner	Marc Verstraeten	X
BAC	Toon Beylmakers	X
BAC	Sam Quintelier	
BDP International	Ronald Baes	
bpost	Peter Smet	Excusé
CEVA Logistics	Vincent Bosiers	
DB Schenker	Yves Alderson	Excusé
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	Excusé
SPF Douanes et Accises	Pieterjan De Coninck	X
SPF Douanes et Accises	Sandrina De Prins	
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	X
SPF Douanes et Accises	Karolien Landsheer	
SPF Douanes et Accises	Eric Minnoye	X
SPF Douanes et Accises	Klara Pasgang	Excusée
SPF Douanes et Accises	Hilde Rombouts	X
SPF Douanes et Accises	Sven Spreutels	X
SPF Douanes et Accises	Bart Vleugels	X
Freight4U	Anne-Marie Wittemans	
Gerlach	Rita Goris	
Herfurth Logistics	Johan De Schrauwer	
Intertrans	Dirk Coppens	
Jetpak	Kim Paeps	
Kuehne+Nagel	Peter Goossens	Excusé

Kuehne+Nagel	Antoon Schmitz	Excusé

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

Prochaine réunion :

1. **Groupe de pilotage : 28/06/2023 13h00-14h00 | BRUcargo 706, MR1**
2. **Concertation régionale : 27/09/2023 13h00-14h00 | BRUcargo 706, MR5**

Ordre du jour

- Ordre du jour
- Rectification du rapport du 29/03
- ECS/2
- ICS/2 – PN/TS
- CBAM
- APT et ACR
- AoB

1. Rectification du rapport du 29/03

À la demande des services de Naforna et avec l'accord des services régionaux de Louvain, l'ajout suivant concernant ICS2 – PN/TS est repris dans le rapport de la concertation régioanle du 29 mars dernier.

Dans le cas de l'ENS re-use où le code HS de l'ENS est repris dans la déclaration de dépôt temporaire. S'il s'avère erroné, il le sera dans l'ENS et le TSD. Le déclarant de l'ENS est responsable de l'exactitude des données de l'ENS et le déclarant du TSD des données du TSD. Le code HS fait partie du TSD, donc si le déclarant du TSD indique qu'il veut utiliser le code HS de l'ENS, il doit s'assurer que ces données sont assez fiables, sinon il devra introduire lui-même un ensemble de données complet. Le but n'est en tout cas pas que l'argument de la réutilisation soit utilisé pour faire passer la responsabilité à une autre partie.

Par ailleurs, les données figurant dans le tableau relatif à la planification des week-ends de maintenance étaient erronées. Vous trouverez ci-dessous les dates correctes.

Dates des week-ends de maintenance :

2023 :

4 et 5 février
11 et 12 mars
3 et 4 juin
9 et 10 septembre

2024 :

3 et 4 février
16 et 17 mars
8 et 9 juin
7 et 8 septembre

Le rapport adapté vous est à nouveau transmis et sera disponible sur le site web de Naforna.

2. ECS/2

Avis Blackbox 8-9 : solution e-mail

La solution e-mail prévue pour le problème concernant sur les avis Blackbox 8-9 a fonctionné parfaitement pendant un court moment, mais a malheureusement vite cessé de fonctionner. La cause a été retrouvée (adresses email qui s'écrasent) et on devrait y remédier à court terme.

La douane (Mme Pasgang) rassemblera en interne dans la semaine du 5 juin les dernières informations nécessaires afin de pouvoir à nouveau activer la solution email aussi vite que possible. Les agents concernés seront tenus informés via ACB.

Action	Responsable	Délai
Contact avec trois agences concernant le choix de l'adresse email finale dans la base de données PLDA.	ACB	02/06
Redémarrage de la solution email	Douane	Dès que possible

Exportation Manifeste : pas de vol en partance pour le numéro de manifeste
Pour toute une série d'exportations de manifestes, aucun vol en partance n'a pu être retrouvé par la douane, de sorte que la confirmation de sortie n'a pas été envoyée automatiquement. Alors que dans le passé, un problème a été résolu concernant les suffixes dans les numéros de vol, la problématique est aujourd'hui plus nuancée.

Une concertation a à plusieurs reprises été organisée entre les différents GHAs, la douane, BAC, Nallian et ACB. Il en ressort que la plupart des problèmes se présentent au niveau du RFS. Les problèmes identifiés sont les suivants :

- Les camions ne sont pas automatiquement envoyés à l'AODB (traitement manuel nécessaire pour plusieurs GHAs, possibilité d'erreurs).
- Les camions ne sont pas placé en « departed » par GHA.
- Mauvais format des numéros de vol.
- Arrondissement des poids sur les manifestes.

Les GHAs entreprendront les actions nécessaires pour pallier au plus vite les éléments susmentionnés à l'aide d'intégrations système, de nouveaux développements logiciels, de la réécriture de procédures opérationnelles, etc. Le mauvais format des numéros de vol que les compagnies aériennes utilisent pour leurs camions est toutefois plus difficile à résoudre. DHL Aviation (M. Gomez) indique aussi que ces numéros de vol sont généralement définis et ne peuvent pas facilement être adaptés. On souligne toutefois que les accords formatifs définis au niveau international doivent toujours être respectés. Le suivi depuis l'ACB avec plusieurs parties intéressées est garanti.

Puisque les agences ressentent un impact significatif des nombreux envois ouverts, il est convenu avec la douane locale de confirmer manuellement - *provisoirement* - les envois ouverts la première semaine après la fin du mois. Les agences ne doivent pas fournir de listes à la douane, elles sont reprises en interne par la douane. Plusieurs agences confirment lors de la réunion que cette solution est efficace et effective. Les GHAs indiquent aussi vouloir recevoir un aperçu de la douane concernant les envois ouverts afin de pouvoir l'utiliser en interne. La douane (M. Vleugels) indique la possibilité de vérifier ce point et d'assurer un feed-back.

Enfin, il y a toujours la demande des GHAs visant à pouvoir consulter de manière proactive la Confirmation de sortie, de manière à pouvoir déjà vérifier où des problèmes potentiels surviendront. ACB organise une réunion avec la douane (Mme Pasgang et M. De Vlieger) afin d'en parler de manière plus détaillée.

Action	Responsable	Délai
Suivi des problèmes Confirmation de sortie et solutions GHAs	ACB	En continu
Aperçu des envois ouverts pour les GHAs	Douane	Dès que possible
Consultation proactive Confirmation de sortie	ACB – douane	Dès que possible

3. ICS/2 – PN/TS

3.1 Segment cargo général

Phase 1 (ENS + PN)
L'échéance du 30/06 est donnée difficilement. La douane n'y dérogera plus.
Dans cette première phase, les GHAs enverront des avis PN si un ENS a été envoyé par le LVM. Les avis CSN sont à cet effet la clé pour partager des informations avec le GHA depuis le LVM.

Les GHAs indiquent que la connexion technique avec l'environnement de test est difficile. DHL Aviation (M. Gomez) confirme que cela a aussi duré plus d'un mois pour eux et que des solutions aux problèmes survenus après la connexion ont seulement pu être trouvées avec de nouveaux sprints. Il indique à nouveau le travail chronophage.

Phase 2 (PN + TSD)
Pour la deuxième phase, on examine surtout provisoirement le scénario « Combined » pour envoyer le TSD. Cela signifie que les GHAs envoient le TSD et le PN en même temps, après que les marchandises sont pointées. La concertation entre les différents GHAs est prévue et des explications complémentaires seront fournies lors du groupe de travail ICS2 - PN/TS.

3.2 Segment postal

On a étudié dans le segment postal le scénario « Combined », dans le cadre duquel bpost utilisera la notification de déconsolidation. Les GHAs examineront à présent s'il s'agit d'une solution réalisable pour eux. Il reste aussi un problème avec les sacs postaux qui contiennent du courrier et des colis (le courrier n'a effectivement pas besoin de TSD, mais les GHAs ne savent pas de quels sacs il s'agit).

Une concertation plus approfondie sur le flux postal a déjà été prévue. La douane (M. Arys) a demandé d'inviter aussi les agences, car la méthode de travail entre les GHAs - bpost devrait être aussi proche que possible de la méthode de travail ICS2 - PN/TS entre GHAs - les agences (et inversement). ACB prendra l'initiative à cet effet.

3.3 Segment Express

Le segment express a toute une série de questions techniques et opérationnelles ouvertes au lancement d'ICS2. Ces questions seront abordées lors d'une concertation le 2 juin avec la douane. La demande des transporteurs express visant à préparer des procédures d'urgence et des plans de contingence bien réfléchis est importante (et pertinente pour toutes les parties). L'ensemble du marché du fret aérien, mais eux en particulier, ne peuvent pas se permettre de supporter les failles d'un système. Cela aurait en effet des conséquences économiques particulièrement importantes. Par ailleurs, ils souhaitent aussi déjà obtenir plus d'explications sur le lien d'ICS2 - PN/TS avec d'autres applications comme IDMS, NCTS, AES, etc.

Des éléments de cette concertation pertinents pour la communauté au sens large seront communiqués par ACB à toutes les parties intéressées.

4. CBAM

Le Carbon Border Adjustment Mechanism – une initiative qui s'inscrit dans le cadre du programme Fit for 55 de l'Europe - débutera le 1er octobre prochain.

D'après les informations actuelles, une période de transition sera d'application, lors de laquelle :

- CBAM sera mis en œuvre sans impact financier (jusque début 2026).
- Les émissions (in)directes de la production de marchandises importées doivent être calculées et documentées.
- Un rapport CBAM devra être rédigé.

On ne connaît actuellement pas d'autres détails sur le rôle de la douane dans ce cadre. On ne sait toujours pas non plus quelle institution publique en sera responsable. Aucune information plus détaillée sur la mise en œuvre de CBAM n'est connue au sein d'ACB.

Si les opérateurs économiques disposent de davantage d'informations, elles pourront toujours être partagées avec ACB.

Remarque Naforna : Au sein du Forum national, CBAM sera abordé au sein du Groupe de travail sur les Dispositions européennes et générales. Une réunion de ce groupe de travail est prévue le 6 juillet. Une présentation de Bekaert sur la manière dont ils se préparent déjà aux changements à venir est disponible sur le site web du Forum national. Cette présentation a été donnée à la Concertation régionale à Gand.
(https://www.naforna.be/nl/system/files/20221215_Presentatie_Regionaal_overleg_Gent.pdf - vanaf slide 11)

5. APT et ACR

APT = Engagement titulaire d'autorisation RTO et titulaire disposition d'un endroit désigné pour les envois de transit en partance
ACR = Engagement titulaire d'autorisation RTO et titulaire d'autorisation expéditeur admis

La douane (M. Minnoye) vient expliquer la différence et l'utilisation des deux autorisations. Il est également demandé d'utiliser les deux autorisations, d'autant plus que la douane souhaite mettre fin à la tendance de présence de plus en plus de RTO dans un RTO d'une autre entreprise (un agent dans un GHA).

Avec la « Disposition pour un endroit désigné pour les envois de transit en partance », les opérateurs qui veulent faire partir un document T depuis le RTO d'une autre entreprise reçoivent un code TO propre. Pour obtenir cette disposition, un engagement est requis et doit être signé par les deux parties. Ce document se retrouve sur le site web du Forum national :

https://www.naforna.be/nl/nieuws/22012020-verbintenis-toegelaten-afzender-en-ruimte-tijdelijke-opslag.

Une autorisation Expéditeur agréé peut aussi être étendue avec un endroit d'un autre titulaire d'autorisation pour son RTO moyennant la signature de l'engagement par les deux parties. La demande est assurée en demandant la modification de l'autorisation TA avec l'engagement en annexe.
Le but n'est pas que :

- Le titulaire d'autorisation RTO transmette son code TO à une tierce partie, de sorte que celle-ci puisse établir un document T en partant de ce RTO.
- Cette tierce partie demande un RTO dans le RTO d'où elle veut faire partir un document T. Cela générerait surtout des problèmes pour un opérateur et pour ce serait impossible pour lui.

Puisque le laisser-suivre ne peut être noté qu'une seule fois dans la comptabilité (TRF), un document T doit être rédigé en cas de transport ultérieur vers un autre RTO (également s'il se trouve à BRUcargo). La solution la plus pratique est que le titulaire de l'autorisation RTO où se trouvent les marchandises dresse le document T ou que le titulaire de l'autorisation RTO où les marchandises doivent être acheminées fasse un dédouanement avec le code de localisation du RTO où se trouvent les marchandises.

En ce qui concerne la responsabilité, il n'y a pas de changement/transfert de la responsabilité lors de la signature de l'engagement par rapport à l'utilisation du laisser-suivre.

6. AoB

6.1 Révision de la politique de sanction douanière et LGDA

Le cabinet a distribué le projet des textes pour révision de la politique de sanction douanière et de la LGDA aux différentes parties prenantes. Un feed-back concernant les textes peut être partagé avec l'administration jusqu'au 2 juin au plus tard.

6.2 Planning week-ends de maintenance 2023-2024

Nous attirons à nouveau votre attention sur le planning des week-ends de maintenance en 2023-2024 : 2023 :

~~4 et 5 février~~
~~11 et 12 mars~~
3 et 4 juin
9 et 10 septembre

2024 :

3 et 4 février
16 et 17 mars
8 et 9 juin
7 et 8 septembre

6.3 Document de vision / MoU

ACB a rédigé avec BAC et la douane un document de vision afin d'harmoniser la collaboration entre les différents partenaires. Le document de vision est en cours de finalisation, puis il pourra être signé par les parties. Les participants à la concertation régionale recevront bientôt le document de vision.

Par ailleurs, des discussions ont lieu au sein de la communauté maritime sur le développement du MoU, sur la manière dont les trajets d'amélioration peuvent prendre forme, etc. ACB fait savoir qu'elle veut ici aussi s'intéresser à la communauté aéroportuaire à ce niveau. Une concertation à ce propos sera prévue avec la douane (M. Vleugels) après la mi-juin.

Action	Responsable	Délai
Collaboration douane – **S'intéresser à la communauté du fret aérien en fonction de MoU** **parcours d'amélioration, etc.**	Douane – ACB	Après le 15/06