



# DOCUMENT DE VISION SUR LES COMMUNITY SYSTEMS

## CITATION

*Nothing is impossible. The word itself says "I'm possible".*

Audrey Hepburn

### **Mise à jour à la suite de la pandémie de COVID-19 – 29.04.2021**

**Compte tenu de l'impact majeur de la pandémie de COVID-19 sur l'économie belge, l'AGD&A ne juge pas opportun à ce stade d'imposer des obligations supplémentaires aux opérateurs économiques. Le souhait de l'AGD&A d'arriver à la situation décrite ci-dessous reste intact. Néanmoins, il convient, et ce jusqu'à nouvel ordre, de considérer toutes les obligations comme des encouragements.**

**L'AGD&A prendra elle-même l'initiative, lorsque cela s'avère possible et nécessaire, de faire remonter certains flux d'informations concernant ses applications vers les PCS. Cela afin de contribuer à optimiser les possibilités en matière de facilitation et d'harmonisation.**

## **A. Introduction**

Depuis quelque temps maintenant, il est clair qu'il existe en Belgique des initiatives prometteuses pour ouvrir numériquement les différentes communautés logistiques. NxtPort/C-point à Anvers, BRUcloud à Zaventem, RX/SeaPort à Zeebruges et la plateforme de Bierset en sont les exemples opérationnels les plus parlants, et la plateforme qui sera développée à Gand est également attendue avec intérêt.

L'AGD&A a toujours exprimé sa volonté de soutenir cette (r)évolution, et même d'en être un catalyseur. Cette volonté s'appuie sur la conviction que le partage de données est non seulement l'avenir, mais aussi une condition sine qua non pour continuer à jouer un rôle de premier plan dans une société de plus en plus axée sur les données.

Les différentes communautés et parties prenantes ont émis la demande de concrétiser cette vision et de préciser dans quelle mesure l'AGD&A souhaite s'impliquer dans ces initiatives (ou d'autres). Le présent document tente d'y apporter une réponse stratégique.

## **B. Définitions**

Afin de pouvoir apporter une réponse aussi concrète que possible, il est important de clarifier quelques aspects terminologiques. Des termes tels que « plateforme de partage de données » (*data sharing platform*), « plateforme utilitaire de données » (*data utility platform*), « système communautaire » (*community system*), « système communautaire portuaire ou aéroportuaire » (*port or airport community system*), etc. sont en effet couramment utilisés de manière interchangeable.

L'AGD&A fait la distinction entre, d'une part, les partenaires avec lesquels elle souhaite établir une collaboration structurelle, et, d'autre part, les différentes fonctionnalités de ces partenaires (ou de leurs systèmes).

- L'AGD&A souhaite collaborer avec les « systèmes (aéro)portuaires » tels que visés dans le CDU. Étant donné que la législation précitée ne définit pas clairement ce qu'est précisément un système (aéro)portuaire, il appartient aux (aéro)ports eux-mêmes de nous faire connaître le système qu'ils entendent présenter comme tel.
- Néanmoins, ces systèmes (aéro)portuaires (ci-après *(air)port community systems*) réunissent généralement différentes fonctionnalités. Les deux fonctionnalités les plus évidentes sont la plateforme sous-jacente de partage de données, d'une part, et les applications développées par-dessus, d'autre part. L'AGD&A ne vise que cette première fonctionnalité, et ne se prononce pas sur la manière dont il convient de développer la seconde.

### **C. Activités douanières concernées**

Afin de clarifier les processus sur lesquels l'AGD&A souhaite se concentrer, il convient de faire une distinction entre :

- ses missions légales, le CDU servant de point de référence, et
- les objectifs que l'AGD&A s'impose, sa mission pouvant servir de fil conducteur.

#### **C1. Missions légales**

Le CDU fait référence à plusieurs reprises à la possibilité d'utiliser les (données des) *(air)port community systems*. L'AGD&A souhaite en tirer le meilleur parti.

- Processus d'entrée : l'ensemble du processus d'entrée (du dépôt de la déclaration sommaire d'entrée au dépôt d'une déclaration de dépôt temporaire) peut se faire par le biais d'un *(air)port community system*.
  - Déclaration sommaire d'entrée (art. 127, paragraphe 7 du CDU) – ci-après abrégée en « ENS »
  - Notification d'arrivée (art. 133, paragraphe 2 du CDU) – ci-après abrégée en « AN »
  - Présentation en douane des marchandises (art. 190 du règlement d'exécution) – ci-après abrégée en « PN »
  - Déclaration de dépôt temporaire (art. 145, paragraphe 6 du CDU) – ci-après abrégée en « TSD »

Concrètement, l'AGD&A souhaite développer tant le projet ICS 2 (visant à introduire la nouvelle ENS) que le projet AN/PN/TS (visant à mettre en œuvre la nouvelle comptabilité marchandises), et ce, en collaboration avec les *(air)port community systems*.

- Processus de sortie : une partie du processus de sortie peut se faire par le biais d'un *(air)port community system* (dépôt de la déclaration sommaire de sortie et notification de la sortie des marchandises).
  - Déclaration sommaire de sortie (art. 271, paragraphe 3 du CDU) – ci-après abrégée en « EXS »
  - Notification de la sortie des marchandises au bureau de douane de sortie (art. 332, paragraphe 5 du règlement d'exécution) – ci-après appelée « notification d'arrivée » et « manifeste d'exportation »

Concrètement, l'AGD&A souhaite poursuivre le déploiement du processus de sortie et développer les changements apportés à l'EXS à la suite du CDU, et ce, en collaboration avec les *(air)port community systems*.

- Processus d'origine : l'art. 206, paragraphe 2 du règlement d'exécution prévoit la possibilité d'utiliser les *(air)port community systems* aux fins du dépôt de la demande de visa et d'enregistrement du manifeste douanier des marchandises, en vue de prouver le statut douanier des marchandises de l'Union. Étant donné que le projet « eManifest » est actuellement en cours au niveau européen, lequel vise précisément à introduire un tel manifeste de manière harmonisée, l'AGD&A ne prendra pas encore position pour l'instant sur l'implication ou non des *(air)port community systems*.
- En outre, l'AGD&A examinera également dans quelle mesure les *(air)port community systems* peuvent jouer un rôle dans la réalisation du *Customs & Maritime Single Window* (deux règlements européens encore à adopter).

## C2. Mission

Il convient de rappeler deux éléments de la mission de l'AGD&A. Il s'agit :

- de promouvoir les activités économiques légitimes et,
- d'accroître la compétitivité des entreprises européennes grâce à des méthodes de travail modernes soutenues par un environnement douanier électronique facilement accessible.

L'AGD&A a choisi de poursuivre ces objectifs avec l'aide des *(air)port community systems*.

Concrètement, la communauté (aéro)portuaire peut proposer des applications pouvant jouer un rôle de facilitation dans la chaîne logistique, des applications pour lesquelles les données de l'AGD&A sont nécessaires. Même si l'AGD&A souhaite s'impliquer dans ces initiatives, le développement sera entièrement laissé aux *(air)port community systems*, ou à leurs partenaires. En effet, l'AGD&A part du principe que la communauté (aéro)portuaire elle-même est la mieux placée pour répondre aux besoins concrets, permettant ainsi à l'AGD&A de se concentrer sur ses missions légales.

VisiGIP est un exemple concret de ce à quoi ressemblera cette future forme de collaboration structurelle. VisiGIP permet à tous les acteurs concernés de suivre le statut des conteneurs sélectionnés en vue d'un contrôle par scanning. Cette fonctionnalité

- n'est pas une mission légale de l'AGD&A, et ne doit dès lors pas nécessairement être développée par l'AGD&A,
- peut toutefois jouer un rôle de facilitation dans la chaîne logistique,
- nécessite des données de l'AGD&A, mises à la disposition d'un *port community system*, et
- a été développée par le *port community system* concerné (ou son partenaire).

La vision susmentionnée ne se limite pas nécessairement aux nouveaux projets. Les projets en cours également, qui relèvent plutôt du domaine de la facilitation que des missions légales, peuvent éventuellement être confiés à terme aux *(air)port community systems*.

CCRM (*Customs Container Release Message*) est un exemple concret d'un tel projet susceptible d'être confié aux *(air)port community systems*. Cette fonctionnalité

- n'est pas une mission légale de l'AGD&A,
- peut toutefois jouer un rôle de facilitation dans la chaîne logistique,
- nécessite des données de l'AGD&A, mises à la disposition d'un *port community system*, et
- a été développée par l'AGD&A, ce qui n'est donc pas/plus une condition sine qua non dans la nouvelle philosophie.

Il convient toutefois de formuler deux remarques importantes à cet égard.

1. La collaboration de l'AGD&A dans la transmission des données nécessaires dépendra dans une large mesure de la possibilité d'automatiser cette transmission. Si l'AGD&A doit elle-même effectuer une saisie manuelle importante au préalable, quel que soit le système utilisé, pour pouvoir ensuite fournir les données, elle devra y réfléchir sérieusement. Il conviendra en particulier d'examiner si le rôle de facilitation n'empiète pas trop à ce moment-là sur les autres tâches de l'AGD&A et ne crée donc pas un déséquilibre injustifié.
2. Si l'AGD&A elle-même doit accomplir des actions dans l'application concernée, et que plusieurs *(air)port community systems* souhaitent disposer d'une application similaire, il faudra veiller, lors du développement, à ce que l'interface graphique que les douaniers devront utiliser soit identique en termes de visuel, de convivialité et de *workflow* dans tous les *(air)port community systems*.

#### **D. Caractère territorial**

L'AGD&A fait une distinction entre les (aéro)ports où se déroule le gros des activités douanières (liées au fret), et les autres.

L'AGD&A considère que ce document de vision s'applique

- aux ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand, et

- aux aéroports de Zaventem et de Bierset.

En principe, les ports d'Ostende, de Bruxelles et de Liège, ainsi que les aéroports d'Ostende, de Deurne, de Wevelgem et de Gosselies n'entrent actuellement pas dans le champ d'application du présent document. Ils peuvent toutefois en faire la demande. En outre, une évaluation régulière suivra afin d'examiner si, à la suite d'une augmentation du transport de marchandises dans un ou plusieurs (aéro)ports, aucune obligation ne s'impose pour ce(s) lieu(x) déterminé(s).

## **E. Caractère obligatoire ou base volontaire**

Les processus qui découlent des missions légales en question se feront obligatoirement par le biais des *(air)port community systems*. Pour ces messages, plus aucune autre communication ne sera donc autorisée avec (le noyau de) PLDA que par le biais des systèmes (aéro)portuaires désignés.

L'utilisation des applications ayant plutôt un rôle de facilitation ne sera, en principe, pas rendue obligatoire. L'AGD&A se réserve toutefois le droit de rendre une telle application exceptionnellement obligatoire, dans le cas où les avantages seraient tels pour l'AGD&A également que ne pas l'imposer serait un acte de mauvaise administration.

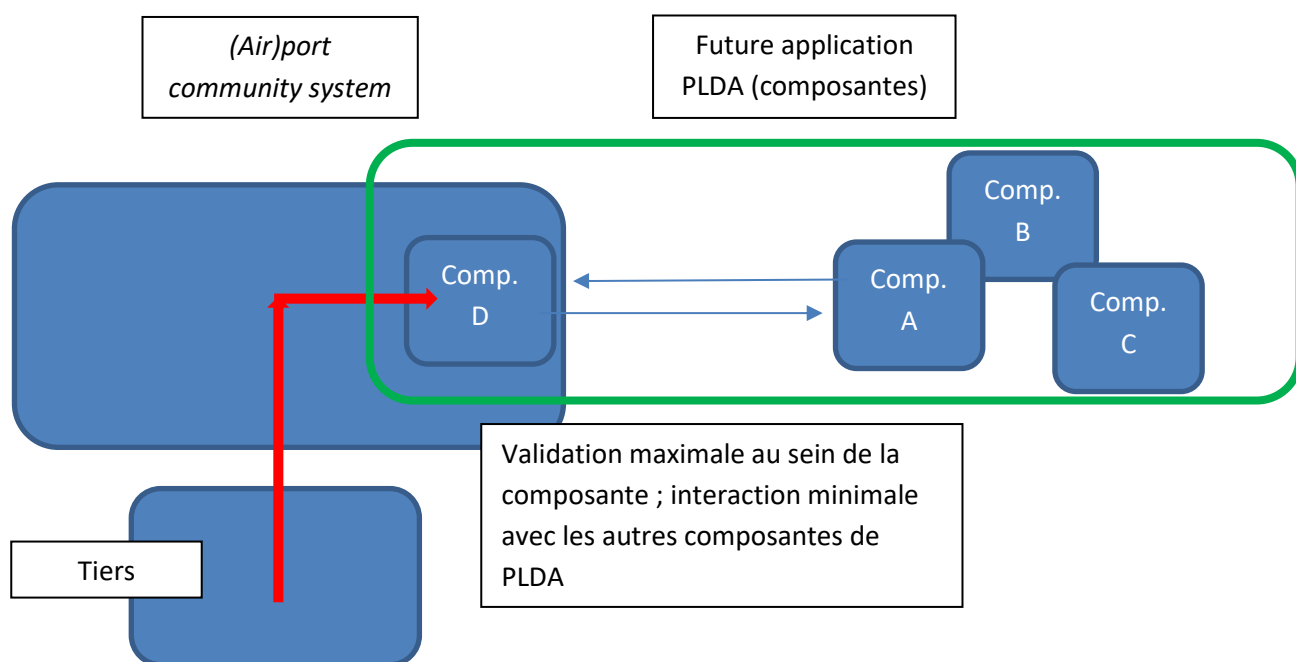
## **F. High-level flows**

### **F1. Flux « Missions légales »**

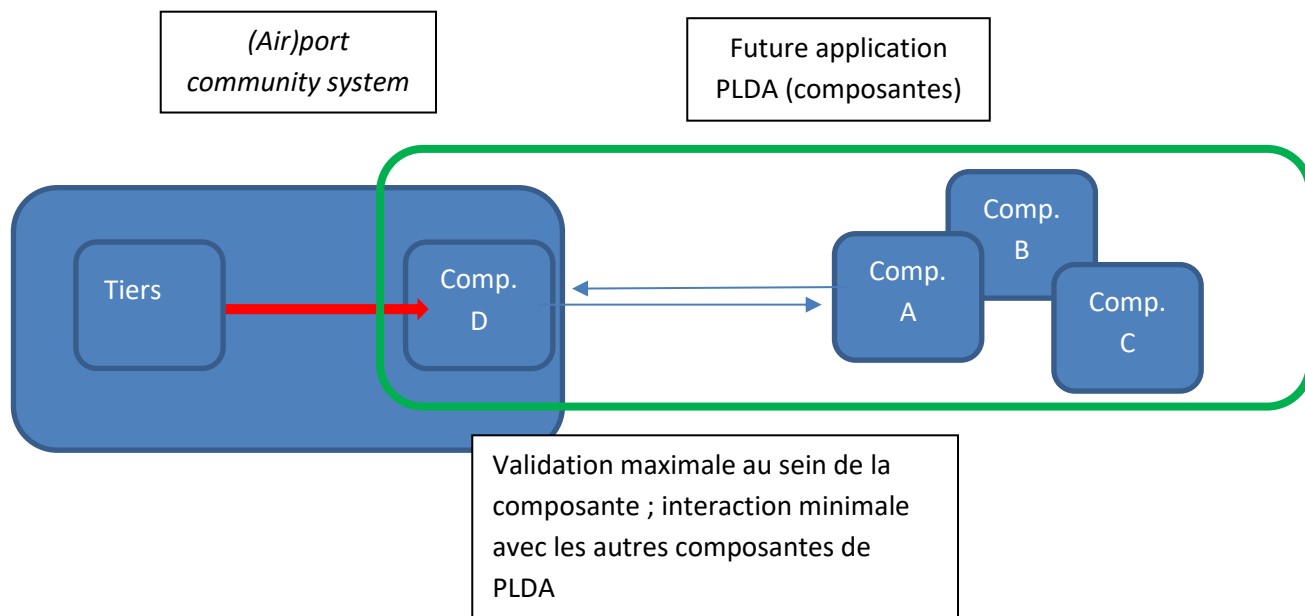
Comme décrit ci-dessus, l'AGD&A souhaite développer les processus sélectionnés en collaboration avec les *(air)port community systems*. Concrètement, cela signifie que les tâches de l'AGD&A liées au processus ne se feront pas (ou alors beaucoup moins) par le biais de PLDA/de son noyau (application telle que nous la connaissons aujourd'hui). L'AGD&A mettra en place une composante douanière distincte pour les processus concernés, ce qui est d'ailleurs tout à fait conforme à la fragmentation de PLDA que l'AGD&A souhaite réaliser. L'élément innovant supplémentaire consiste éventuellement à ne pas faire tourner cette composante distincte dans l'architecture du SPF Finances, mais l'objectif est de l'intégrer dans les *(air)port community systems* proprement dits. Autrement dit, l'AGD&A deviendra elle-même un développeur d'applications sur les plateformes.

Comme indiqué au point « B. Définitions », l'AGD&A ne souhaite intervenir que dans la fonctionnalité « data sharing platform » des *community systems*, et non dans l'aspect « applications ». L'AGD&A n'imposera donc pas un modèle de transmission des données consolidées (TSD... – ci-après « déclaration » par souci de simplicité) à la composante de l'AGD&A. En théorie, trois modèles sont donc possibles.

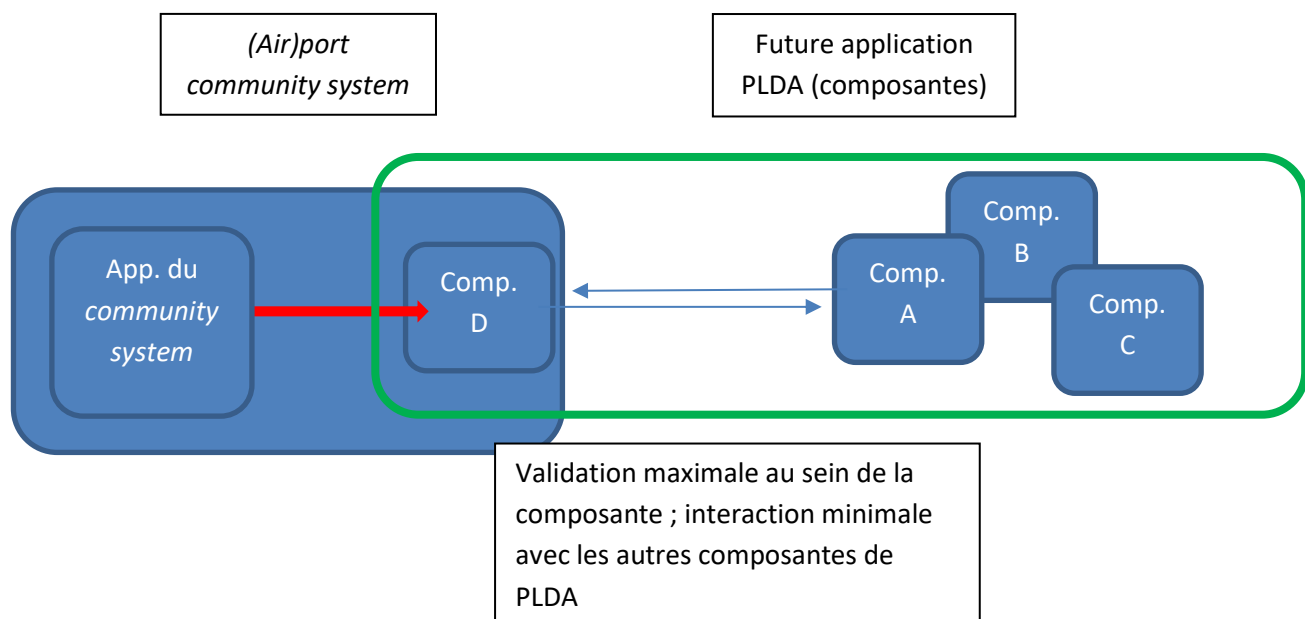
- Modèle 1 : un tiers (opérateur économique individuel, *software provider*, etc.) envoie la déclaration en dehors de l'*(air)port community system* à l'*(air)port community system*, qui la transmet tout simplement à la composante de l'AGD&A.



- Modèle 2 : un tiers (opérateur économique individuel, *software provider*, etc.) envoie la déclaration à la composante de l'AGD&A depuis l'*(air)port community system*. Tout comme l'AGD&A, ce tiers sera donc un développeur d'applications sur la plateforme.



- Modèle 3 : l'(air)port community system consolide lui-même les données et envoie la déclaration à la composante de l'AGD&A.

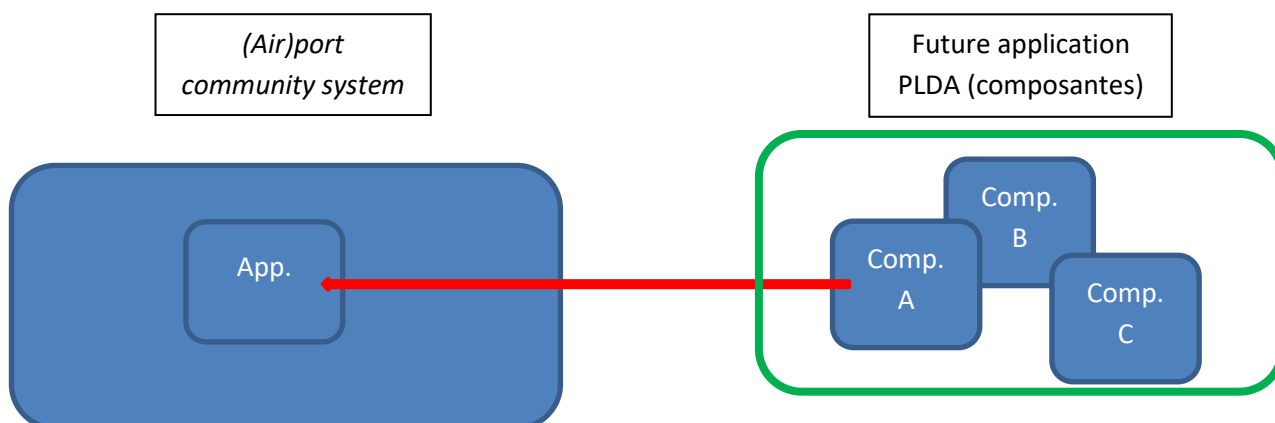


Il appartient à chaque (air)port community system désigné de décider du ou des modèles qui peuvent ou vont s'appliquer à son système.



## F2. Flux « Mission »

Comme décrit ci-dessus, l'AGD&A sous-traitera au maximum ces applications. De ce fait, si elle souhaite s'impliquer, elle ne fournira en principe que les données. Il reviendra à chaque *(air)port community system* désigné de décider du développement de l'application, ainsi que des partenaires impliqués ou non.



Si et seulement si l'AGD&A se trouve dans la situation exceptionnelle de vouloir rendre malgré tout une telle application de facilitation obligatoire, en raison d'avantages significatifs dans son chef également, elle décidera conjointement de sa concrétisation afin de défendre ses intérêts.

## G. Intérieur

On peut se demander s'il n'y a pas lieu de mettre en place un *community system* pour l'intérieur également. Bien que de nombreux processus susmentionnés soient clairement liés au secteur (aéro)portuaire, on peut quand même citer d'emblée quelques exemples qui sont également pertinents pour l'intérieur :

- En matière d'obligations légales : une déclaration de dépôt temporaire peut également être déposée dans un lieu à l'intérieur du pays (après l'arrivée au moyen d'un document de transit).
- En matière de facilitation : la (future) procédure d'urgence numérique pourra, en principe, être utilisée à l'échelle nationale.

L'AGD&A est encore indécise à l'heure actuelle quant à la manière d'aborder la question. Les scénarios suivants sont possibles :

- L'AGD&A choisit, tout comme pour les (aéro)ports, qui doivent nous faire connaître leur *(air)port community system*, de demander aux CRSNP s'ils souhaitent proposer une plateforme.
- L'AGD&A choisit de sous-traiter le développement aux *(air)port community systems* potentiellement intéressés.
- L'AGD&A opte pour un développement minimal dans (le noyau de) PLDA.

Afin de clarifier la question, les discussions nécessaires seront entamées avec les acteurs concernés.

## **H. Partenariat préférentiel**

L'AGD&A souhaite limiter le nombre d'interactions au strict minimum. Les *(air)port community systems* désignés et, le cas échéant, le *community system* pour l'intérieur seront donc de préférence compétents pour interagir avec l'AGD&A pour les processus sélectionnés.

Il en résulte concrètement que l'AGD&A ne donnera, en principe, pas suite aux éventuelles demandes d'autres entités ou plateformes visant à interagir directement avec elle pour les processus sélectionnés. Les communautés concernées interviendront toujours en tant que partenaires intermédiaires.

## **I. Protection de la vie privée**

L'AGD&A tient à souligner que toutes les formes de collaboration avec les *(air)port community systems*, ainsi que l'échange d'informations y afférent, se feront bien entendu dans le plus grand respect des règles de protection de la vie privée. Toutes les formes de collaboration seront conformes au RGPD. En outre, l'AGD&A aura toujours le dernier mot sur les finalités pour lesquelles les données partagées peuvent être utilisées, et par qui.

## **J. Standardisation**

L'AGD&A préconise une standardisation maximale entre les différents *(air)port community systems*. Elle prendra l'initiative de rapprocher les différents systèmes.