

Webinaire opérateurs Delta T du 28 mai 2024

Questions / Réponses

N.B : ces questions/réponses sont diffusées à titre d'informations. Elles ne se substituent pas aux instructions qui sont publiées par voie de notes ou de décisions administratives.

Questions posées par les opérateurs	Réponses de la direction générale
Ergonomie	
<p>- L'ergonomie change-t-elle coté opérateur DTI ?</p> <p>- Afin d'améliorer la compréhension de l'outil par l'ensemble des utilisateurs, les terminologies anglo-saxonnes seront-elles explicitées (ou adaptées) dans la nouvelle interface de Delta T ?</p>	<p>Le design de l'application est modifié. L'objectif est de se conformer au :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Design System de l'Etat (charte graphique des nouvelles applications douanières) - Référentiel Général d'Accessibilité (RGAA) <p>Ce sont des évolutions mineures, caractérisées notamment par des chargements de couleurs et de présentations des items.</p> <p>L'ensemble de l'application sera en français, et aucune terminologie anglo-saxonne ne sera intégrée.</p>
Rectification	
<p>Est-ce que ce sont uniquement les utilisateurs en DTI qui devront invalider leurs déclarations à rectifier jusque début 2025 ? Les opérateurs en EDI pourront-ils rectifier ?</p>	<p>La rectification sera impossible pour les opérateurs DTI <u>et</u> EDI au début de la phase 5 (octobre 2024).</p> <p>Elle sera possible pour les opérateurs DTI et EDI au début de l'année 2025.</p>
Invalidation	
<p>- Les invalidations resteront-elles possibles dans l'applicatif fin octobre 2024 ? Ou est-ce que le retour au format papier concerne à la fois les rectifications et invalidations ?</p> <p>- La demande de rectification avant BAE doit-elle passer avant ou après une demande d'invalidation ? S'agira-t-il d'une déclaration rectifiée, ou faudra-t-il déposer une nouvelle déclaration ?</p>	<p>La demande de rectification s'effectue avant BAE.</p> <p>Comme annoncé durant le webinaire, il ne sera pas possible de rectifier la déclaration dès le passage de Delta T en phase 5.</p> <p>Par conséquent, les opérateurs devront invalider leur déclaration. Une nouvelle déclaration devra être déposée par l'opérateur.</p>
Dématérialisation du document d'accompagnement	
<p>- le Docacc sera-t-il un QR code ou un document numérique ?</p> <p>Le destinataire pourra-t-il ré-imprimer un T1 si le chauffeur présente seulement un numéro avec son smartphone ?</p>	<p>La disparition de l'obligation d'imprimer le DocAcc ne signifie pas une disparition de ce DocAcc qui pourra toujours être imprimé.</p> <p>Le format du DocAcc reste encore à définir. Toutefois, il devrait être un PDF au minimum.</p>
SH6 obligatoire	
<p>- Est-ce que les destinataires du transit seront tenus par le SH6 indiqué sur le transit ? Si les SH6 sont incorrects, faut-il le signaler lors de la notification d'arrivée ? Quels impacts pour le dédouanement</p>	<p>L'objectif d'un transit est d'assurer le transport des marchandises. Un régime douanier fait suite à ce transit. Si l'émetteur s'est trompé de SH, il faudra renseigner le bon SH dans la déclaration</p>

<p>dans Delta si SH6 différents ?</p> <p>- A quel niveau le SH6 sera obligatoire ? Faudra-t-il un SH6 par article (ce qui paraîtrait logique) ?</p> <p>- Y aura-t-il un risque de blocage et/ou contrôle en cas de SH différent entre le T1 émis par le transporteur et SH repris sur la déclaration import par l'importateur ?</p>	<p>d'importation, puisque c'est celle-ci qui permet le paiement des droits et taxes en jeu. Le SH6 sera obligatoire au niveau article. Par conséquent, les opérateurs devront renseigner chaque SH6 différent dans la déclaration.</p> <p>Les logiciels de transit et d'import ne sont pour l'heure pas connectés. Il n'y aura donc pas de blocage si les SH du transit et de la déclaration d'importation sont différents. Toutefois, les agents des douanes seront attentifs à ces écarts et des contrôles pourront avoir lieu.</p>
<p>Modèles</p>	
<p>Devrons-nous refaire nos modèles déjà créés sous delta T lors du passage en phase 5 ?</p>	<p>Le jeu de données de la déclaration de transit évoluant entre la P4 et la P5, il sera nécessaire de créer de nouveaux modèles en P5.</p> <p>En DTI, la fonctionnalité modèle ne sera pas présente en octobre 2024. Elle sera accessible au début de l'année 2025.</p>
<p>Libération partielle à destination</p>	
<p>Dans le cadre de la libération partielle, la date limite de présentation sera-t-elle prolongée ?</p>	<p>La libération partielle permet de garder une partie des marchandises sous contrôle lorsque d'autres peuvent être libérées du transit. Cette possibilité intervient après la notification à destination. Par conséquent, cela n'aura pas d'impact sur le délai de présentation des marchandises.</p>
<p>Autres</p>	
<p>Sera-t-il obligatoire de renseigner le mail du destinataire ?</p>	<p>Renseigner le mail du destinataire est une possibilité permettant d'informer celui-ci du départ de la marchandise sous transit. Cela ne sera pas obligatoire.</p>
<p>Qu'entendez-vous par Master Consignment et House Consignment ?</p>	<p>Cela signifie que contrairement à la version actuelle de Delta T, il y aura un niveau général de la déclaration (Master Consignment), avec toutes les informations générales, et ensuite des sous niveaux (House consignment).</p> <p>Ces sous-niveaux permettront de regrouper les marchandises par destinataire final. Le but est d'harmoniser les pratiques entre les différentes déclarations, notamment la DDT.</p>
<p>Est-ce que les transits (T2/T1) sont possibles pour des marchandises voyageant par voies maritimes ?</p>	<p>Il est possible de faire circuler des marchandises sous T1 ou sous T2 par voie maritime.</p>
<p>Les opérateurs continueront-ils de faire leur écor à destination avant déchargement dans la phase 5 ?</p>	<p>Le process à destination pour les destinataires agréés n'évolue pas en phase 5 par rapport à ce qui est actuellement fait dans Delta T. Les opérateurs renseignent les résultats de leurs contrôles à destination à l'issue du déchargement.</p>