



Administration générale des Douanes et Accises

Expertise technique et Support opérationnel

Forum National
GT Trade Facilitation Anvers (12/12/2017)

Smart seals (version : 08/12/2017)

- *Information et communication générales*
- Arriver à **une bonne procédure de travail** dans un esprit de concertation
- **NON!** → prendre une décision sur l'utilisation éventuelle ou non

Quoi ? - Pourquoi ? - Qui ? - Comment ? - Où ? – Quand ?

- = « Scellement intelligent/électronique » qui est apposé aux conteneurs (maritimes) pour en effectuer le suivi en temps réel sur PC via « track & trace » et l'application de géorepérage = **monitoring électronique** (position du container & statut du scellement)
- Phase pilote/phase de démarrage = nombre limité (15 pièces) → possibilité d'élargissement



Smart seals

Quoi?



GÉNÉRALITÉS :

- *Approche de sécurité intégrée sur les lieux de travail stratégiques => 100% scanning*
- *Surveillance technologique*

- *Tous les conteneurs ne sont pas déclarés ou présentés en vue d'un contrôle*
- *Entre la période du déchargement d'un conteneur et l'exécution des contrôles douaniers : possibilité de **substitution ou manipulation du chargement** (en particulier, marchandises sensibles ou interdites) → le contenu ne reste pas toujours le même*
- *Scellement classique = aucun signal auditif, visuel ou électronique au moment de la substitution ou de la manipulation ⇔ SMART SEAL*

- *Les conteneurs scellés de manière smart et présentés en vue d'un contrôle offrent une sécurité accrue, ou ils sont localisés ou détectés avec certitude*
- *La présence d'un smart seal intact assure les agents contrôleurs que les marchandises présentées sont effectivement les marchandises qui ont été initialement sélectionnées en vue d'un contrôle*

- *Perception correcte des droits de douane dus & saisie des marchandises interdites/criminelles*
- *On décourage et réduit la fraude et la contrebande*
- *Les agents contrôleurs ressentent moins de frustration causée par la non-présentation des conteneurs sélectionnés*

- *Services AGD&A concernés* : Équipe de surveillance (permanence 24/7), GIP (service scanning), services de sélection, SE ICT & TEOO, O&O
- *Opérateurs économiques concernés* : Exploitants du terminal – propriétaire de la marchandise/déclarant - transporteur

- *Quels conteneurs ?* : élément déterminé par l'AGD&A → communication à l'opérateur du terminal (déclarant)
- *Points nécessitant une attention particulière ! =*
[Accès au terminal](#)
 - 1.) au moment de l'apposition du smart seal : = **pas** le « gate out » / = **mais bien** lors du déchargement du bateau
 - 2.) l'AGD&A appose le smart seal : utilisation d'une clef électronique & confirmation correcte + introduction des données correspondantes dans l'application

- *D'abord* application auprès des opérateurs du terminal au port d'Anvers

- Début = ***premier trimestre 2018***
- Conditions pour la mise en œuvre = en ordre :
 - Formation interne & procédure de travail AGD&A
 - Entourage SPF ICT
 - Opérateurs économiques: messages d'avis automatisés

Coordonnées **TEOO**

- Adresse : North Galaxy – A12
Boulevard du Roi Albert II, 33, boîte 372
1030 Bruxelles
da.tcv.expertise.ca@minfin.fed.be
- **Jan De Schepper** – Conseiller
tél. : 0257/614.06 – GSM : 04707/614.06
jan.deschepper@minfin.fed.be
- **Mario Van den broeck** – Conseiller
tél. : 0257/634.62 – GSM : 04707/634.62
mario.vandenbroeck@minfin.fed.be

12 augustus 2017

Criminaliteit

Verontruste havenbonzen willen bendes uitroeien

Het oplopende geweld door drugsbendes in Antwerpen verontrust de havenwerkgevers. De feiten hebben immers erg vaak een link met de haven. "Dit schaadt ons imago. We moeten deze pest uitroeien."

• Dat donderdag een uitbater van een containerterminal van het bedrijf DP World werd neergeschoten, laar niemand in de Antwerpse haven onberoerd. Het ging dan ook al om minstens het vijftiende havengerelateerde incident.

"Wat die jongste schietpartij betreft, wil ik er toch op wijzen dat het om een bediende van DP World ging. Niet om een havenarbeider", reageert voorzitter Paul Valkeniers van CEPA, de koepel van havenwerkgevers.

"CEPA houdt zich bezig met de havenarbeiders, maar wat daar gebeurde belangt ons wel degelijk aan", zegt Valkeniers. "Het zou geen slechte zaak zijn als alle betrokkenen eens de koppen bij elkaar zouden steken: de promeur, de burgemeester, het parket, de politie en de verantwoordelijken van de haven. Gewoon om eens te bekijken wat we nog extra kunnen doen. Want we doen al heel veel."

Concreet denkt hij denk aan een initiatief van de schepen van Haven en de burgemeester. "Al was het maar om alles te verduidelijken. In deze zaak is voor mij alles ook maar 'van horen zeggen'. De burgers beginnen zich af te vragen of Antwerpen Palermo aan de Schelde aan het worden is. Is Antwerpen echt dé drasischijf voor drugsimport? Is het erger geworden? Kampen ook andere grote havens hiermee?"

"Het is in de eerste plaats aan politie, parket en douane om de strijd hiertegen aan te gaan. Als haven kunnen we alleen maar helpen en meewerken", klinkt het bij het Havenbedrijf.

Maffiapraktijken

"Deze regelrechte maffiapraktijken zijn uiteraard niet goed voor ons imago", meent Walter Van Mechelen, voorzitter van de werkgeversorganisatie Alfaport-Voka. "Ik lees dat mensen en huizen beschoten worden. Het aanvoelen is dat dit te maken heeft met drugs die via containers worden aangevoerd. Maar soms



Jaarlijks passeren er elf miljoen containers in Antwerpen. Slechts een fractie wordt gecontroleerd. FOTO: JONAS VERBEECK

"Drugsgeweld schaadt imago Antwerpse haven"

PAUL VALKENIERS
Gedelegeerd bestuurder CEPA



"Alle betrokkenen zouden de koppen bij elkaar moeten steken. De burgers beginnen zich af te vragen of Antwerpen Palermo aan de Schelde aan het worden is."

klinkt het alsof alle dokwerkers hierbij betrokken zouden zijn."

Het probleem houdt de organisatie al erg lang bezig. "Het was directeur Marc Beerlands van

MSC die enkele jaren geleden voortrekker was om de veiligheid aan te scherpen met pincodes voor containers", zegt Van Mechelen. Door dat systeem kan een container alleen afgehaald worden door iemand die de juiste code heeft. "En binnenkort komt er een nog stringer systeem."

Van Mechelen juicht de oproep van Paul Valkeniers toe. "Want één schakel kan de problemen niet alleen oplossen. De hele keten moet mee. Wat nu gebeurt, schaadt indertijd het imago van de stad: een zaak voor de burgemeester. Het schaadt ook het imago van de haven: de verantwoordelijkheid van de havenschepen. En het schaadt het imago van de havenwerkgevers: onze zaak."

Drugshonden
Directeur Marc Beerlands van

MSC Belgium herinnert eraan dat de rederij in 2013 een duidelijk signaal gaf aan de drugswereld door het invoeren van de pincode die de inzet van drugshonden op schepen. "We hebben toen 300.000 euro geïnvesteerd, maar je kan nooit alles controleren."

"Wat nu gebeurt, is een pest. Al wat we met de beste bedoelingen proberen te realiseren, wordt door een paar criminelen onderuitgehaald. Dat kunnen we niet tolereren. We werken er met man en macht aan om dit uit te roeien. Hier klopt in dat verband dat we nog tijdens dit derde kwartaal de testfase willen afronden van een nieuw codesysteem voor het afhalen van containers. Dat moet het systeem nog meer afsluiten. We willen in geen geval de oorzaak zijn van deze criminaliteit."

PAUL VERBRAEKEN

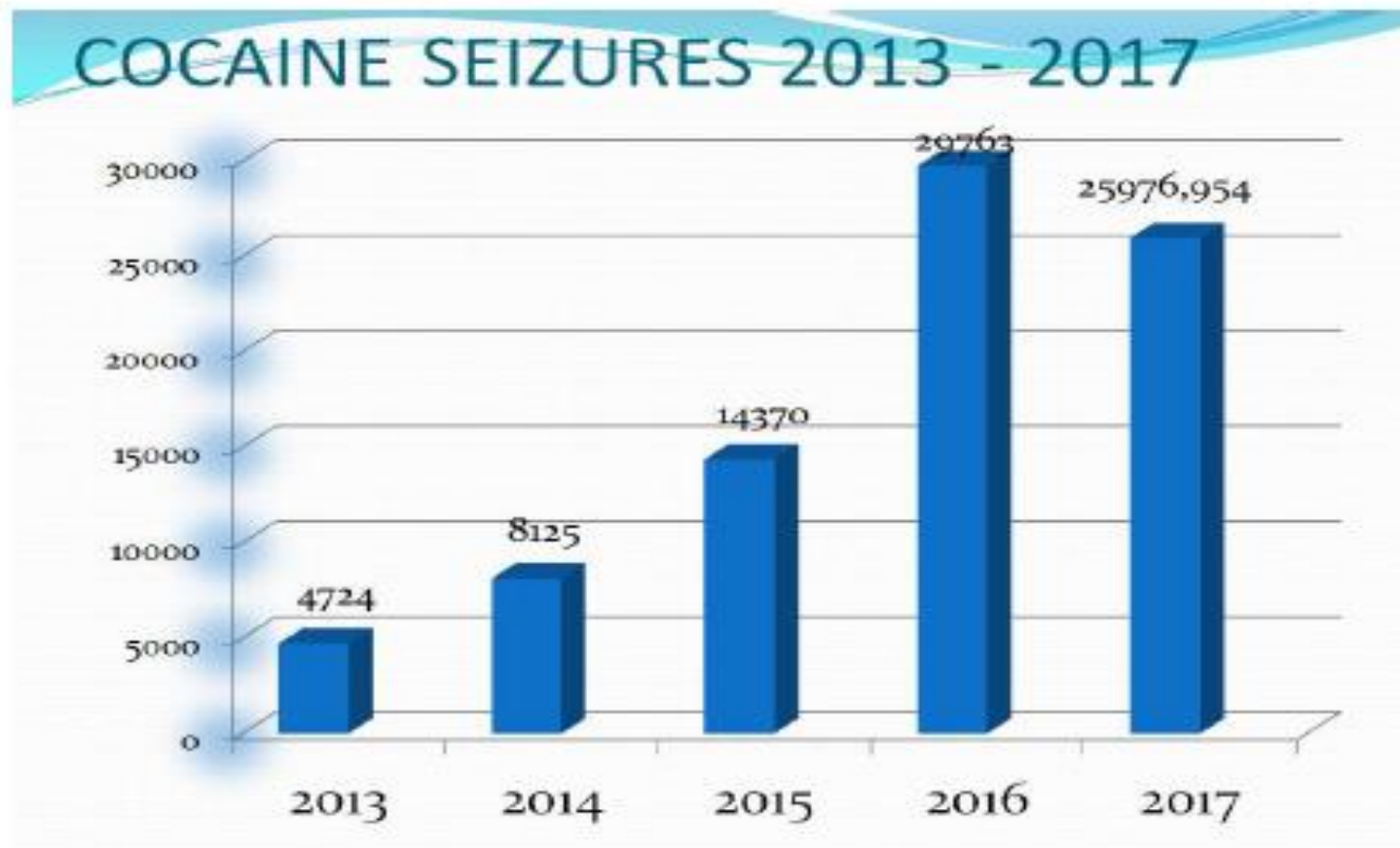


Een mobiele scanner spoort gesmokkelde drugs in containers op. FOTO: RAUDD NEWS



23. Vaststellingen in België (BE – David Nagels)

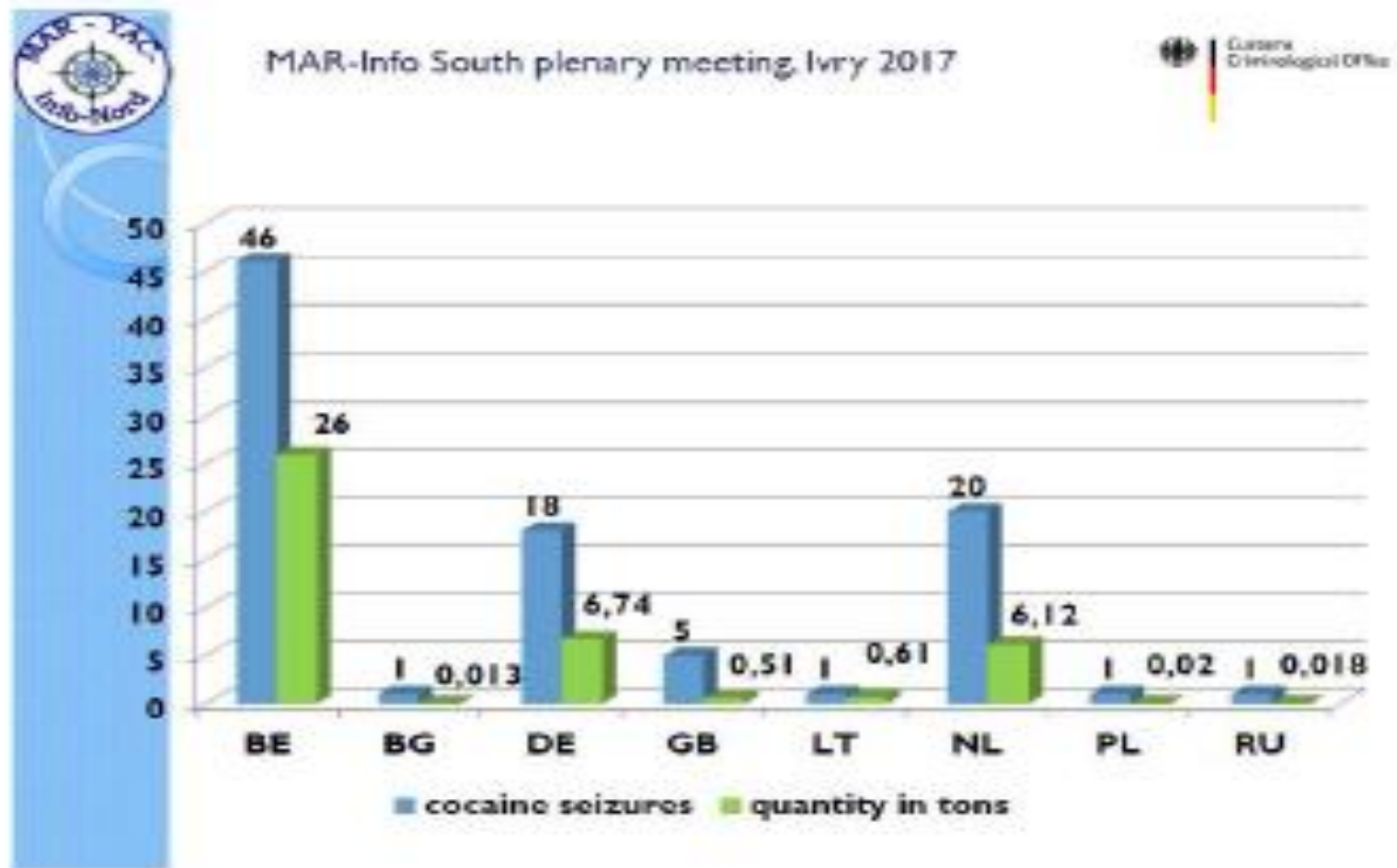
In 2017 is er 25976 kg cocaïne in beslag genomen in de haven van Antwerpen. In andere landen werd er 43715 kg cocaïne in beslag genomen met bestemming Antwerpen. De vaststellingen waren hoofdzakelijk in containers. In 23 gevallen ging het over een rip off, in 17 gevallen zat de drugs in de lading en in 8 gevallen zat de drugs in de constructie van de container.



Figuur 23.1 In beslag genomen hoeveelheden in Antwerpen (2013-2017)



Figuur 5.2: Type drugsvaststellingen



Figuur 5.3: Verdeling drugsvaststellingen over de verschillende landen

