



# SGT Brexit : Short Sea – introduction/sortie de marchandises

PV

11-03-2019

<b>CONVENOR(S)</b>	Immle De Staercke & Patrick Van Cauwenberghe
<b>SECRÉTAIRE</b>	Immle De Staercke
<b>PRÉSENTS</b>	Alain Muyshondt, AGD&A Bart Engels, AGD&A Christophe Cambien, AGD&A Daan De Vlieger, Vinum & Spiritus (Deloitte) Dimitri Serafimoff, CEB (Portmade) Dorothy Cardoen, AGD&A Dorothy Verthé, Customs IT Griet Mahieu, AGD&A Herman Van Cauwenberghe, AGD&A Hein Forcé, AGD&A Immle De Staercke, AGD&A Jan Maes, Grimaldi Jan Mariën, GSF (Euromarine Logistics) Jim Styleman, CRSNP (AEB) + Essenscia (Styrolution) Joan Bremers, RX Seaport Joeri Vanhaerens, CRO Ports Johan Geerts, CRSNP (SA Intris) Kristin Van Kesteren-Stefan, Autorité portuaire d'Anvers Kristof Vranckaert, AGD&A Martin Goblet, CRSNP (Ziegler) Patrick Scheldeman, AGD&A Patrick Van Cauwenberge, Autorité portuaire de Zeebrugge Pieter Haesaert, CRSNP (Customs4trade) Sophany Ramaen, AGD&A Werner Rens, AGD&A
<b>EXCUSÉS</b>	Annie Vanherpe, AGD&A Ilse Eelen, AGD&A

## Point 1 à l'ordre du jour : Remarques quant à la proposition formulée par l'AGD&A

- L'AGD&A explique qu'il est préférable de travailler avec une déclaration de type A car l'utilisation systématique d'une déclaration de type D nécessite une autorisation et que, pour une déclaration de type D sans CUSCAR, une notification d'arrivée manuelle doit également être envoyée.
- Pour les départs après 22 heures et les arrivées avant 6 heures, on peut effectuer des transbordements, faire des transferts IST et ensuite procéder au dédouanement.
- CRO indique qu'il rendra obligatoire un certain nombre de détails de réservation afin de disposer de toutes les informations nécessaires pour ENS, par exemple. Les termes et conditions seront déterminés de manière à ce que les marchandises quittent le terminal le plus rapidement possible.
- Le R-U n'exige pas d'ENS les 6 premiers mois, l'UE se conforme à la législation du CDU et souhaite donc l'ENS lors de l'entrée dans l'UE.
- Outre le CDU, la Belgique doit également tenir compte des dispositions de la LGDA qui exige certaines déclarations pour les navires entrants.
- Remarque : formuler le texte de manière générale pour qu'il puisse également être utilisé pour d'autres ports. Le transit en passage et le bureau de passage sont nouveaux pour tous les ports belges. Pour le moment, il n'existe pas d'envois en transit en passage (par exemple en provenance de Norvège). À ce jour, le commerce a choisi de présenter ces envois à un bureau en tant que bureau de destination, puis de le changer pour l'acheminement vers la destination finale.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Reformuler le texte	Immle De Staercke	Prochaine réunion

## Point 2 à l'ordre du jour : Comparaison avec la méthode de travail en France

- En France, on travaille avec un préavis d'arrivée et avec une confirmation lors du départ. Il y a donc une déclaration préalable avant l'arrivée du camion sur le ferry. Comment est-ce que ça se passe dans la pratique ? La France autorise

une sorte de déclaration de type D suivie d'une validation (notification d'arrivée). Le document de transit est transmis aux douanes au moment de l'arrivée.

- En France, la validation, et donc l'analyse des risques, intervient également après l'avis de confirmation.
- Un pre-lodgment et une notification d'arrivée y afférente ne sont pas nécessaires en Belgique, car vous pouvez soumettre une déclaration de type A. L'analyse des risques est ensuite effectuée pendant la navigation. C'est pourquoi la Régie de contrôle veillera à ce que des déclarations puissent également être désélectionnées de nuit et que des vérifications puissent avoir lieu.

**Point 3 à l'ordre du jour : Méthode de travail « remorques vides »**

Les remorques vides peuvent être déclarées par le biais d'une déclaration verbale, car il s'agit d'un moyen de transport. Ceci est possible avec un courrier électronique à Anvers, une applicabilité plus étendue est à l'étude.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Possibilité de vérifier la déclaration verbale par e-mail (voir Anvers)	Herman Van Cauwenberghe	D'ici la prochaine réunion

**Point 4 à l'ordre du jour : Processus de transport non accompagné**

Processus de transport non accompagné

- Quand : Selon le CDU, une ENS doit être soumise au plus tard 2 heures avant l'arrivée si le transport s'effectue entre des ports de la mer du Nord.
- Qui : Une ENS est présentée par le transporteur - donc la compagnie de ferry.
- Quoi : Les données sont obtenues via la réservation. La réservation est effectuée par le prestataire de services logistiques, l'industrie et le transporteur. En rendant un certain nombre de champs obligatoires lors de la réservation, on devrait pouvoir disposer des informations nécessaires.
- La compagnie de ferry établit un CUSCAR
- Le déclarant a la possibilité de faire une déclaration au moins 6 heures avant l'arrivée à Zeebruges. Comment le déclarant est-il informé ? Via la personne qui fait la réservation auprès de la compagnie de ferry. Lorsque le ferry démarre, le CUSCAR s'ouvre. Le transporteur ou le prestataire de services logistiques a fait la réservation . Ce n'est pas nécessairement la personne qui va faire la déclaration. Il peut y avoir jusqu'à 70 parties par remorque (en cas de consolidation). Il sera possible de travailler en indiquant une partie notifiée. C'est le destinataire ou la personne désignée par le destinataire. Il garantit le dédouanement. La compagnie de ferry enverra les notifications d'arrivée au destinataire. La remorque n'est libre qu'à partir du moment où toutes les marchandises ont été dédouanées. Vous pouvez choisir d'établir un document T puis de déposer la remorque à l'intérieur du pays, ou de la libérer immédiatement, ou de placer l'envoi sous IST (transfert sous IST vers une IST à l'intérieur du pays - que faut-il pour cela ?).
- Les marchandises ne sont pas admises au terminal s'il n'y a pas de déclaration NCTS ou PLDA (et donc pas de MRN).
- Les marchandises sélectionnées pour un contrôle physique doivent être présentées au PIF, parce que cela s'accompagne généralement d'un scanning. Vous devrez donc attendre que le chauffeur apporte les marchandises au PIF.

**Point 5 à l'ordre du jour : Méthode de travail Transit**

« Sur la liste de chargement (CUSCAR), les envois T1 pour lesquels le bureau de destination n'est pas Zeebruges ou Ostende doivent être indiqués avec le code « TT », afin qu'ils puissent être apurés automatiquement.

Si T1 et le bureau de destination est Zeebruges ou Ostende, aucun TT ne peut être spécifié. »

Pour un destinataire agréé un peu plus loin dans le port, le « Bureau » reste le bureau de Zeebruges.

Tous les documents d'accompagnement doivent être soumis à la douane pour confirmer le passage. Cela peut être fait par exemple via Excel avec des codes- barres ?

Transit : bureau de destination vs destinataire agréé - questions en suspens

- La destination d'un T1 est soit un bureau, soit un destinataire agréé.
- Supposons que les marchandises sont destinées à un emplacement à l'intérieur du pays.
- T1 lors de la réservation pour Bruxelles
- Si Zeebruges est spécifié comme bureau de destination, cela vous permet de quitter le terminal.
- Si un envoi est effectué sous T1 avec comme bureau de destination Zeebruges, ces marchandises doivent-elles être en RTO jusqu'à ce que le CUSCAR ait été apuré ? Si le bureau de passage et le bureau de destination sont identiques, reçoit-on automatiquement un apurement ?
- Déterminer si la problématique Bureau de passage peut être résolue avec le numéro de bureau - deux codes pour Zeebruges : un pour Zeebruges en tant que bureau de destination et un pour le passage.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Valider la méthode de travail Présentation du document d'accompagnement	Herman Van Cauwenberghe	Prochaine réunion
Valider la méthode de travail Bureau de destination vs destinataire agréé	Herman Van Cauwenberghe + approbation Nathalie Delestienne	Prochaine réunion