



NAFORNA : SGT BREXIT

RAPPORT

27.03.2019

CONVENORS	Immle De Staercke, Patrick Van Cauwenberghe
SECRÉTAIRE	Immle De Staercke
PRÉSENTS	<p>Bart Engels ; AGD&A Brecht Dekeyser, ECS 2XL Christophe Cambien, AGD&A Dimitri Serafimoff, CEB (Portmade) Dorothy Verthé , CRSNP (Customs IT SPRL) Gauthier Weyns, Air Cargo Belgium Griet Mahieu, AGD&A Guido Van Holsbeke, AGD&A Jan Maes, Grimaldi Jan Mariën, Euro Marine Jan Soenen, TLV Jan Van Seghbroeck, AFSCA Jan Van Wesemael, Voka (Alfaport) Jef Bastijns, BCA (UPS) Jef Hermans, CEB (Portmade) Joan Bremers, RX Seaport Joeri Vanhaerens, C. RO Ports (COBELFRET) Joffrey Decock, Ernst & Young Kristof Vranckaert, AGD&A Luc Lammertyn, Sioen Coating Patrick Van Cauwenberge, Autorité portuaire de Zeebruges Pieter Verhelst, Boerenbond Stephanie Dierick, North Sea Port Vera Jansegers, AGD&A Werner Rens, AGD&A Herman Van Cauwenberghe, AGD&A Laurent Moyersoem, NxtPort Michaël Van Giel, ECS/2XL Eylen Aydemir, AGD&A Anne-Marie Huyst, AGD&A Michel Lequeu, AGD&A Evelyne De Jonghe, CSIPME Ramon Boone, CSIPME Karolien Vandenberghe, PwC LEGAL Mathieu Casteleyn, CROPORT 2B</p>
EXCUSÉS	<p>Alain Muyshondt, AGD&A Ann Devriese, BCA (UPS) Bart Keersmaekers, NAVES (CMA CGM) Brigitte Vandebussche, AGD&A Gerrit De Sterck, BCA (DHL) Jeroen Sarrazyn, AGD&A Jessy Van Aert, Essenscia Joëlle Delvaux, AGD&A Jurgen De Smet, C RO Ports (COBELFRET) Luc Verhaeghe, AGD&A Patrick Scheldeman, AGD&A Sophany Ramaen, AGD&A Sylvie Groeninck, Fedustria Tine Vandervelden, FEVIA</p>

Point 1 à l'ordre du jour : Approbation du rapport précédent

Question concernant l'enregistrement du bureau de passage et la méthode de travail à Anvers.

La note envoyée aux participants ne traite que du trafic de ferries. Aujourd'hui à Anvers, les documents T sont mis en arrivée en transmettant les codes-barres aux douanes. L'utilisation du code TT devrait donc également être possible pour Anvers, indépendamment du trafic de ferries. CUSCAR est apuré par le code TT et le passage est enregistré. Par la suite, le transit prend fin

au PIF/à un autre bureau de douane/auprès d'un destinataire agréé. En principe, les documents T ne doivent pas être placés sur le CUSCAR, mais il est intéressant de le faire dans les cas où le CUSCAR est la comptabilité matières du terminal.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Discuter de la fonction du bureau de passage avec le manager régional d'Anvers - Opérations Cauwenberghe	Herman Van Cauwenberghe	ASAP

Point 2 à l'ordre du jour : Méthode de travail transit

- Pour tous les envois sous T1, le code TT doit être inscrit sur CUSCAR. Présentation ultérieure au bureau ou au destinataire agréé pour enregistrement NCTS. Le code TT est déjà disponible dans l'environnement de test de PLDA.
- Procédure pour la fourniture d'un document d'accompagnement :
 - envoyer un e-mail avec, en pièces jointes, les SGB (document d'accompagnement) au format pdf et scanner ensuite les codes-barres à l'écran
 - Ou fournir une liste Excel avec les codes-barres lors du déchargement (ou même lorsque le navire est en route) et ensuite envoyer les SGB au format pdf en pièces jointes à un e-mail.
Le terminal signale l'arrivée à la douane avec le numéro MRN, la douane peut demander le SGB. Le SGB ne fait pas office de déclaration, celle-ci est reprise dans le système de la douane en utilisant le numéro MRN.
- Question ASV
La procédure d'apurement des marchandises arrivant sous couvert d'un document de transit britannique. Cela comprend, par exemple, le cas où le vrac liquide est livré en transbordement direct d'un navire, ou directement du navire au réservoir terrestre. La manière dont la déclaration de dépôt temporaire sera apurée dans de tels cas suscite certaines inquiétudes. Dans le CUSCAR, ces marchandises doivent être marquées avec le code TT, il y a donc un apurement automatique de la liste de chargement.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Communiquer la réponse à l'ASV	Team ES	Fin de la semaine

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

1. Est-il possible, par analogie avec les conteneurs vides (= remplir le code CUSCAR "E", par lequel le CUSCAR est automatiquement apuré), d'apurer les remorques vides ?
2. Y aura-t-il une procédure nationale similaire à celle d'Anvers ? À Anvers, il est possible d'indiquer les conteneurs vides "oralement" au moyen d'un e-mail.

Les remorques ne peuvent pas être manipulées comme des conteneurs car elles n'ont pas de numéro ULI. À court terme, il ne sera plus possible d'utiliser la même méthode de travail avec les remorques qu'avec les conteneurs avec un code E. Dans la procédure à Anvers, nous travaillons simplement avec des e-mails au team MOTO, qui indique ensuite si le conteneur vide sera contrôlé ou non.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Rédiger une note sur l'application du code TT pour les remorques vides -	Herman Van Cauwenberghe	11.04.2019

Point 4 à l'ordre du jour : Contrôles AFSCA

Les animaux vivants sont toujours contrôlés, tant à l'importation qu'à l'exportation, ainsi que lors du transit. Les importations de marchandises soumises aux contrôles de l'AFSCA provenant du Royaume-Uni sont soumises aux mêmes règles que les importations en provenance d'autres pays tiers.

Les marchandises entrant au Royaume-Uni en provenance d'un pays tiers ne peuvent y entrer que par certains endroits.

Les exportations sont plus complexes parce que le Royaume-Uni exige qu'un numéro soit indiqué sur le certificat. Ceci s'applique aux marchandises qui doivent être certifiées lorsqu'elles circulent à l'intérieur de l'UE. Ce numéro est demandé par l'importateur britannique, qui le remet ensuite à l'exportateur. Plus d'informations sur le site web de l'AFSCA

(<http://www.afsca.be/brexit/fr/import/animal/>) et dans la communication RU (<https://www.gov.uk/guidance/importing-animals-animal-products-and-high-risk-food-and-feed-not-of-animal-origin-if-the-UK-leaves-the-EU-with-no-deal>).

Importations provenant d'Irlande par le pont terrestre britannique : ces marchandises sont, en principe, libres. Une vérification de l'origine est effectuée lors de la réimportation dans l'UE. S'il s'agit de marchandises devant être expédiées en vertu d'un certificat, cela peut se faire par voie électronique via TRACES. Le personnel de l'AFSCA présent au PIF est chargé de la supervision. En principe, le flux de marchandises n'est pas arrêté. Toutefois, le Royaume-Uni pourrait imposer des exigences supplémentaires, que nous ne connaissons pas encore.

Importation de marchandises en Irlande via le pont terrestre britannique. Le principe du pont terrestre ne s'applique qu'aux marchandises de l'UE, de sorte que les marchandises doivent d'abord être rendues conformes pour l'UE. Les marchandises peuvent être envoyées au Royaume-Uni, puis du Royaume-Uni vers l'Irlande par transbordement. Dans ce cas, un contrôle à l'importation sera effectué à la frontière irlandaise.

Listes. L'importation de certains produits en provenance du Royaume-Uni dans l'UE exigera du Royaume-Uni qu'il soit non seulement inscrit en tant que pays tiers, mais aussi que les entreprises (secteur animal) au Royaume-Uni soient reprises dans les

listes des établissements agréés (inversement, ce sera probablement le cas également). Les listes doivent être approuvées par les États membres. Cela ne peut pas être fait à l'avance.

Le Royaume-Uni a indiqué que, pour les produits phytosanitaires en provenance de l'UE, il n'y aura pas de contrôles supplémentaires (certainement pas pendant les 9 premiers mois).

Point 5 à l'ordre du jour : Envoyer report de paiement DDT/CUSCAR

La compagnie de ferries envoie le CUSCAR. Le CUSCAR sera ouvert dès que l'arrivée du navire aura été signalée par l'autorité portuaire. S'ils s'engagent à le faire lorsqu'un navire prend la mer au Royaume-Uni, cela nous convient. (Application de l'article 133, § 2 du CDU - utilisation d'un système portuaire pour notifier l'arrivée du navire).

Ce processus ne s'applique qu'au trafic des ferries, et non aux eaux profondes. La même méthode de travail peut également être appliquée au transport maritime à courte distance : pour la douane, la notification d'arrivée de l'autorité portuaire est pertinente.

Point 6 à l'ordre du jour : Discussion IST et transfert éventuel

Hier, des collègues de l'AGD&A des régions de Hasselt et d'Anvers ont présenté une proposition de transfert dans le cadre de l'IST. Cette proposition sera d'abord examinée en interne.

La façon dont le code de localisation CUSCAR est modifié présente l'inconvénient que la responsabilité est transférée au détenteur de l'IST récepteur ('bénéficiaire'), qui n'a pas (encore) accès au CUSCAR et à la comptabilité matières associée.

Pour les transferts, les deux détenteurs d'IST doivent être titulaires d'une autorisation OEA C. Il s'agit d'une obligation belge, mais le détenteur d'un IST doit quand même satisfaire aux critères des OEA pour obtenir une autorisation IST.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Prendre position en ce qui concerne le transfert IST	AGD&A	11.04.2019

Divers

1. Heures de travail

Pour pouvoir déposer une déclaration 24 heures sur 24, une entreprise n'a pas besoin d'être un OEA C, tout dépend des heures de travail du contrôle local de première ligne.

2. Procédure S&S et services de courrier

C'est l'entreprise de ferries qui soumet l'ENS. Le CUSCAR est construit grâce à cela. Les informations nécessaires sont demandées au moment de la réservation. Pour les services de courrier avec une plate-forme au Royaume-Uni, cela implique de nombreuses lignes - existe-t-il des alternatives viables ? Le CM serait également limité à 99 éléments par article.

Il convient de noter que la compagnie de ferries peut envoyer l'ENS, mais qu'elle peut aussi le laisser à une autre partie. Travailler avec BE-GATE pourrait être une solution. Cela fonctionne indépendamment de PLDA.

3. Procédure d'urgence

Aux terminaux roro, la vitesse de rotation est élevée. Les procédures d'urgence conduisent donc rapidement à la congestion du terminal. L'AGD&A indique que des travaux sont en cours en ce qui concerne les procédures d'urgence, mais qu'il n'y aura aucun résultat d'ici le 12/04. Les travaux doivent être effectués par l'intermédiaire d'une mémoire tampon.

S'il existe déjà un numéro MRN, vous pouvez envoyer une liste Excel à la douane. S'il n'y a pas de MRN, le LRN est utilisé. Lors d'une procédure d'urgence, l'arrival at exit est une liste Excel.

4. Arrival at exit et envois partiels

Pour les envois partiels - quand faut-il envoyer l'arrival at exit ? Tout sur papier et seulement lorsqu'il y a un envoi total, entrez l'arrival at exit dans le système. Cela ne semble pas conforme aux pratiques qui sont appliquées aujourd'hui.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Examiner si BE-GATE peut être opérationnel pour les services de courrier par bateau	AGD&A	04.04.19
Communiquer les informations concernant la procédure d'urgence (séquence) - Département Marketing	Marketing	11.04.2019
Note méthode de travail préparation envois partiels sortants	Opérations & Automatisation	11.04.2019