



TRADE FACILITATION ANVERS

PROCÈS- VERBAL

12.03.2020

PRÉSIDENT	Robert Robbrecht (AGD&A – directeur régional) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional - Organisation & Support) Jan Van Wesemael – Alfaport Voka
PRÉSENTS	Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional - Organisation & Support) Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1 ^{re} ligne I) Stef Debeuf (AGD&A – Division Marketing) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion des déclarations) Sabine De Schrijver (AGD&A – Division Contrôle 2 ^e ligne) Bart Engels (AGD&A – Politique générale - Cellule stratégique) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Tineke Van de Voorde (Régie portuaire d'Anvers) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Jef Hermans (VEA – Portmade) Jessy Van Aert (Assenscia – Evonik) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Stijn Shuerwegh (MPET) Peter Verlinden (VEA – Remant) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Danny Proost (ALS – Rhenus) Frederic Keymeulen (TLV) Isabelle De Maegt (Febetra) Tim Verdijck (BASF Anvers) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Gino Roelandt (ASV - Hapag Lloyd) An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Silke Aerts ARGB (Tabaknatie)
EXCUSÉS	Robert Robbrecht (AGD&A – directeur régional) Dorothy Cardoen (AGD&A – Division Contrôle 1 ^e ligne II) Johan Smits (AGD&A – Division Gestion des risques) Sam Reynders (AGD&A – Division Contentieux) Goedele Boonen (AGD&A – Division Contentieux) Tim Liesenborghs (AGD&A – Équipe Recherche) Sophany Ramaen (AGD&A – Politique générale - Cellule stratégique) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Frederik Noppe (KVBG – AET) Elke De Jonghe (Essenscia - Vopak) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Kristin Van Kesteren-Stefan (Régie portuaire d'Anvers) et Annemie Peeters (Régie portuaire d'Anvers) Olivier Schoenmaeckers (VEA/ CEB) Roel Huys (ABAS – Tabaknatie) Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Kim Van De Perre (ASV/NAVES - MSC) Peter Tilleman (AWDC) Dennis Doms (KVBG - Zuidnatie) Gunther Crauwels (ASV – OOCL) Richard Jansegers (ASV/NAVES - OOCL)

Point 1 de l'ordre du jour : Procès-verbal de la réunion précédente (du 12.12.2020) et points d'action en suspens

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE

Le procès-verbal de la réunion précédente est approuvé.

PROCÉDURE FRUIT

Le 24.02, une communication a été diffusée par mail par la région d'Anvers. À partir du 01.03, le code de localisation des marchandises BEANR215722 peut être utilisé pour les fruits/légumes sur la RG. Le team de contrôle responsable est Contrôle 4 - quai 1213. Ce team peut être contacté pour la procédure à suivre.

ARRIVÉE DE MARCHANDISES / DOCUMENTS T ÉCHUS

I. Eelen communique qu'aucune directive n'a encore été reçue des services centraux à Bruxelles concernant le traitement des infractions relatives aux documents T.

J. Van Wesemael explique que lors des discussions dans le cadre du protocole d'accord avec les manutentionnaires, il a été réaffirmé qu'à l'avenir le titulaire du régime serait contacté en cas de documents T échus.

I. Eelen communique également que les autres enquêtes actuellement en cours effectuées par les services de contrôle et par le biais desquelles les terminaux ont été contactés, concernent les documents T non apurés.

DÉVIATION VERS D'AUTRES POSTES D'INSPECTION

Encore « to do ».

DOCUMENTS T2L

Le 07.01, un mailing a été diffusé afin que l'on puisse utiliser l'autoarchivage pour les documents T2L.

I. Eelen a fait une demande auprès de C. De Clerck et B. Cieters du Management de l'information en ce qui concerne le développement d'un message EDI « simple ». Bruxelles a reçu une première réponse négative, les nouveaux développements IT sont provisoirement refusés. C. De Clerck a indiqué que son service se concentre, pour le compte de M. Vanderwaeren, uniquement sur la réalisation des jalons IT importants (notamment BE-gate, AN/PN /TS, ...) et que ces questions font l'objet actuellement d'une priorité absolue. Ce n'est que lorsque cela entraînera moins de travail pour développer un tel message, qu'on pourra l'envisager, mais le temps est généralement sous-estimé, car il existe de nombreux problèmes sous-jacents en la matière.

I. Eelen a demandé à B. Cieters le 11.02 d'étudier cette question plus en détail, mais elle n'a pas encore reçu de réponse.

DURÉE des contrôles (GT régional)

VISIGIP ne semble pas être totalement « en direct » pour le moment. Pour l'instant, il n'y a pas de vision globale de la situation et donc il y a un manque d'informations pour analyser correctement les délais d'exécution.

J. Hermans communique que VISIGIP est actuellement opérationnel à 35-40%, mais que les données nécessaires de 2 grands terminaux manquent. De plus, une concertation a débuté sous la direction de l'autorité portuaire pour sensibiliser les utilisateurs du PIF (y compris les prestataires de services et gazomètres) afin qu'ils travaillent de 6h à 22h.

F. Keymeulen signale que le secteur des transports demande de participer activement. Les fédérations sont régulièrement informées par les transporteurs que des problèmes surviennent lors des contrôles. Selon TLV, le processus peut être organisé plus efficacement et il est nécessaire d'étudier plus en détail comment les ajustements peuvent être apportés et quelles parties doivent être impliquées.

Il est signalé que certaines entreprises ne souhaitent pas vraiment utiliser le formulaire de plainte par crainte de «répercussions». L'AGD&A souligne que de telles craintes ne sont absolument pas fondées. Ce n'est que lorsque certaines situations sont effectivement signalées qu'on a un aperçu de la situation et qu'on peut intervenir ou ajuster les choses. C'est pourquoi il est également demandé d'envoyer le formulaire au chef de team afin qu'il puisse mener une enquête indépendante quant aux activités de son service et des responsables de la vérification.

E. Van Poucke explique qu'il y a 3 causes aux retards observés au cours de la période précédente :

* Il y a eu une augmentation sensible du nombre de sélections au cours de la période décembre/janvier/février. Les services de contrôle ont entre-temps consulté le service CRC pour que les chiffres reviennent à la normale.

* En décembre, deux actions de contrôle spécifiques (dont une sur le bois) ont été imposées par les organes de l'UE (tels que l'OLAF) aux États membres.

* Il existe une multitude de sélections dans le contexte du problème de la sous-évaluation. Les marchandises ne peuvent alors être libérées que très conditionnellement, ce qui entraîne également des retards.

De plus, E. Van Poucke confirme que les gens (pour diverses raisons) viennent toujours aux mêmes heures. Avant 8 h, peu ou pas de conteneurs sont présentés pour la mesure du gaz. Cela entraîne des retards plus tard dans la journée.

Des actions internes ont également été entreprises pour augmenter le nombre de personnes pouvant être déployées en soirée aux PIF et pour des contrôles de documents (assistance d'autres teams).

AUTORISATION D'EXPÉDITEUR AGRÉÉ - ENGAGEMENT

Le 22.01, l'engagement a été publié sur le site du [Forum National](#). On est libre d'utiliser ou non ce modèle. Ce sujet est dès lors considéré comme clôturé.

AUTO-ARCHIVAGE EUR1

L'autoarchivage est désormais possible pour les documents 1 EUR. Ce sujet est dès lors considéré comme clôturé.

MODIFICATION DE LA PROCÉDURE DE PERCEPTION DES DROITS D'EXPERTISE

La modification de la procédure a été officiellement annoncée le 19.02 par mail. La nouvelle procédure de perception sera appliquée à partir du 01.03.

Ce sujet est dès lors considéré comme clôturé.

EXPÉDITIONS - MANIFESTES D'EXPORTATION

Pour les manifestes d'exportation, J. Van Wesemael a pris contact avec K. Pasgang, chef de projet à Bruxelles au service Automatisation. Il y aurait encore des bugs dans le système. On s'évertue constamment à ce que ce niveau atteigne 100%.

B. Keersmaeckers annonce qu'il y a des navires où seulement 40% sont atteints.

Pour l'instant, les bureaux de quai interviennent encore en lançant manuellement des confirmations d'exportation (via des macros). Les confirmations d'exportation arrivent donc avec un certain retard.

B. Keersmaeckers signale qu'il y a aussi parfois des problèmes avec les opérateurs de terminaux. J. Van Aert signale que parfois des erreurs système se produisent également au C-Point et des conteneurs disparaissent soudainement (par exemple 2 conteneurs d'un envoi de 10 conteneurs qui ont été supprimés après 4 jours).

AFFLUENCE AUX PIF

L'Autorité Portuaire et Forward Belgium envisagent l'organisation d'une session d'information où des explications seront données sur le fonctionnement du processus de contrôle pour la Communauté Portuaire d'Anvers.

Cette question est prise en compte dans le cadre des discussions avec des prestataires de services tels que On Time et les sociétés de mesure des gaz. Fin décembre, I. Eelen a également fourni dans un mail destiné aux fédérations de transport des informations sur l'organisation du processus de contrôle.

PROCESSUS DE CONTRÔLE ET TRAITEMENT DES INFRACTIONS

Pour la numérisation de la caution, Control 6 prépare une proposition qui sera ensuite examinée avec le service Gestion des déclarations/Succursale. L'intention est alors de lancer une proposition aux services à Bruxelles. La Région d'Anvers espère que si une proposition émane des services, cela aboutira plus rapidement à des résultats

Pour la numérisation du 614, Forward Belgium doit encore fournir à l'AGD&A des informations sur la signature numérique et la solution qu'elle propose à cet effet.

Forward Belgium doit également cartographier la situation dans le port de Zeebrugge.

P. Verlinden signale qu'entre-temps, le Contentieux demanderait un 2^e engagement (l'intermédiaire devrait donner un mandat supplémentaire au représentant en douane). E. Van Poucke précise qu'en ce qui concerne un certain nombre de dossiers dans lesquels ses services ont consulté le service Contentieux, un certain nombre de choses ont été convenues. Cependant, cela doit être examiné au cas par cas.

PRODUITS D'ACCISES MANQUANTS (pourcentages de tolérance)

Ce sujet est traité par les services à Bruxelles. Au niveau régional, aucune autre décision ne sera prise en la matière.

Des concertations ont eu lieu entre la fédération pétrolière et les services à Bruxelles. On y a reçu des informations sur la poursuite du traitement de ces dossiers.

MINI CUSCAR RORO

Entre-temps, l'opérateur concerné a obtenu pour une période d'essai une autorisation pour un mini CUSCAR roro au sein du même terminal.

Les opérateurs qui souhaitent également une telle autorisation peuvent introduire une demande au Service des Licences. (Un e-mail a également été distribué à ce sujet par ASV.)

Point 2 de l'ordre du jour : IT planning AGD&A (2020-2025)

Le 20.02, il y a eu une réunion du GT IT du Forum National. C. De Clerck et B. Cieters y ont expliqué le planning. La présentation peut être consultée sur le site Web du [Forum National](#). En outre, la touche finale est apportée à un protocole d'accord concernant les TIC. Dès que le projet sera disponible, il sera demandé au secteur privé de participer.

L'un des projets importants est ICS2 et l'introduction de AN/PN/TS. J. Van Wesemael explique que pour ENS, les sociétés d'armateurs devront envoyer leurs données à la base de données européenne (Common Repository), mais que le système ne renvoie aucune donnée pouvant être récupérée/réutilisée. Il faudra donc créer une sorte de bypass ou, éventuellement, doubler le flux de données vers les Port Community Systems.

S'il y a plus de clarté, Alfaport-Voka, en collaboration avec l'autorité portuaire, organisera une session d'information pour voir qui va faire (devra faire) quoi et quand.

L'impact sur les systèmes sera énorme et la mise en oeuvre est prévue d'ici 2024 (la date prévue est le 01.03.2024), ce qui n'est finalement pas si loin.

P. Verlinden demande si tous les États membres travailleront avec le même système. I. Eelen répond que ce n'est pas le cas, mais que tout le monde devra finalement adapter ses systèmes aux dispositions de l'UCC même s'ils ne font pas partie du groupe de travail. La Belgique est le leader du groupe de travail européen et élaborera également les exigences du système. La Belgique appliquera donc le nouveau système. NL n'est pas membre du groupe de travail. J. Hermans demande ensuite qu'on communique lors de la concertation entre le Benelux et ODB le point de vue selon lequel nous souhaiterions que NL soit également représenté au sein du GT. J. Van Aert demande d'inviter absolument l'industrie à participer à la séance d'information et de ne pas se limiter aux acteurs maritimes du port.

Point 3 de l'ordre du jour : VIL projet numérisation procédure d'urgence et processus de contrôle

Lors du comité de pilotage du 14.02, VIL a présenté les projets de numérisation sur lesquels il travaille. Vous pouvez consulter la présentation sur le site du Forum National (sous l'onglet Comité de pilotage sous txtfile : présentation digital gateway).

Dans la présentation, 4 projets sont expliqués : Procédure d'urgence, Verification Management, Marchandises stratégiques et AFCN.

Procédure d'urgence : Les « as-is flows » sont finalisés. Une élaboration plus approfondie prendra encore un certain temps.

Verification Management :

Un use case sera développé à cet effet (pour l'instant seul un concept a été élaboré). Les slides indiquent que les processus de contrôle ont été validés pour la douane et l'AFSCA. I. Eelen indique que la région d'Anvers n'y a pas participé (contrairement au projet de procédure d'urgence). B. Engels précise que cela est traité par le groupe de pilotage AGD&A (Gestion des données, Operations et Législation).

Biens stratégiques :

L'AGD&A a indiqué que ce sujet doit être abordé au niveau européen. Cela a également été annoncé lors d'une concertation régionale avec le Service de contrôle des biens stratégiques du gouvernement flamand qui a récemment eu lieu dans la région d'Anvers.

AFCN :

L'AGD&A n'est pas concernée en premier lieu.

E. Van Poucke précise que cela concernera probablement Megaports.

Point 4 de l'ordre du jour : État de la situation divers

CCRM

I. Eelen indique que l'AGD&A n'a pas d'autres questions à traiter pour le moment.

S. Schuerwegh signale que le flux de messages vers les terminaux de PSA/ MPET à partir de Nxtport serait arrêté. Cette question est actuellement traitée à un niveau supérieur.

VISA EUR 1

Lors d'une réunion précédente, la question a été posée de savoir s'il était possible de faire viser des documents EUR 1 dans un bureau différent de celui où la déclaration d'exportation a été validée.

Cette question est traitée par les services de l'Administration Opérations Composante centrale. On vérifie en effet d'abord quelles sont les obligations légales avant d'examiner les possibilités pratiques.

P. Verlinden communique qu'il en discute depuis un certain temps avec les services centraux de Bruxelles.

P. Verlinden déclare que d'après la législation, cela devrait être parfaitement possible si 2 conditions sont remplies, à savoir que les marchandises sont sous contrôle douanier (conteneur présent, marchandises en entrepôt, ...) et que les preuves nécessaires sont fournies (déclarations du fournisseur, factures de matières premières, ...). Il fournira ces informations aux convenors.

B. Engels signale que le service des Processus et Méthodes (L. Verhaeghe) a déjà fourni une réponse émanant du service Législation que cela n'est PAS possible.

Les certificats EUR.1, EUR-MED, ATR doivent être considérés comme des « documents d'identité » des marchandises, leur origine/identité donnant droit ou non à un traitement préférentiel dans un pays tiers. Afin de vérifier l'identité/l'origine, les autorités douanières ont besoin de la déclaration d'exportation car elle mentionne le poste tarifaire qui permet à son tour de déterminer les règles d'origine que les marchandises doivent respecter pour avoir droit à ce certificat. Il n'est donc jamais possible de séparer la validation des certificats et des déclarations d'exportation et de procéder à cette validation dans deux bureaux différents, la douane doit pouvoir vérifier la déclaration d'exportation et les documents qui l'accompagnent, ainsi que les marchandises elles-mêmes.

Point 5 de l'ordre du jour : Divers

INSTRUCTION VÉRIFICATION

J. Van Wesemael communique qu'une Instruction Vérification ([2020/C/40](#)) a été publiée sur Fisconet Plus dans laquelle les différentes procédures applicables lors des contrôles et vérifications sont expliquées. Il n'y est nulle part question d'un engagement concernant la représentativité des échantillons prélevés pour l'expédition (et les expéditions futures). Cependant, cet engagement est utilisé depuis des années dans la région d'Anvers.

I. Eelen indique qu'on travaille en interne à un Manuel Vérification et on y reprendrait cet engagement (Mme Vandebussche du service Tarif superviserait l'élaboration du manuel).

Il s'agit encore d'un document manuel, alors peut-être y a-t-il également une possibilité de le numériser ?

E. Van Poucke déclare également que l'engagement a été pris pour simplifier la libération des marchandises et pour éviter que des soumissions soient démarrées à chaque fois lors des nouvelles expéditions. Avant de procéder éventuellement à la suppression de ce document, il faut d'abord évaluer l'impact sur les flux de marchandises.

SESSION D'INFORMATION TVA

Le 12/03, une session d'information sur la TVA a été organisée dans le bâtiment Noordster par Alfaport VoKa. Au cours de cette réunion, M. Michiels de l'administration de la TVA a expliqué les conséquences des « quick fixes » appliquées depuis le 01/01/2020.

Dans les divers, M. Michiels a également évoqué l'émergence de la dette douanière et en matière de TVA dans le cadre des déclarations de transit non apurées. M. Michiels était d'avis qu'il fallait convenir que « si tous les documents sont présents dans le dossier, la dette TVA soit annulée car les documents soumis sont suffisants pour l'administration de la TVA ». Selon lui, il n'est pas nécessaire d'envoyer tous les dossiers aux contrôles locaux car ils décideront de toute façon que la TVA n'est pas due. J. Van Wesemael pense qu'il est également intéressant d'examiner le problème des preuves alternatives dans le contexte des envois en transit non apurés (application de l'art. 312 IA) au niveau international, par exemple via l'OMD. Selon Alfaport Voka, une solution doit être trouvée au niveau international avant les discussions sur la validité des copies certifiées conformes des déclarations d'importation demandées dans les pays de destination.

Jan Van Wesemael donne des détails. Il existe actuellement une friction entre l'acceptation des preuves alternatives dans le domaine douanier (extinction de la dette douanière) et l'acceptation de ces documents afin de permettre l'extinction de la dette TVA. Dans le domaine douanier, les dispositions de l'article 312 IA doivent être respectées. Toutefois, si dans le domaine de la TVA, il ressort des documents disponibles que les marchandises ont quitté la Belgique ou l'UE et/ou ont été importées dans le pays de destination, cela suffirait à l'administration de la TVA pour démontrer qu'aucune TVA n'est due.

M. Michiels a conseillé lors de la session d'information de ne pas recouvrer la TVA dans ces cas. Le secteur privé demande donc à la douane de ne pas recouvrer la TVA dans ces cas et éventuellement de transférer le dossier pour une décision TVA à l'administration de la TVA.

J. Van Wesemael propose d'organiser de nouvelles concertations à ce sujet entre l'AGD&A et l'administration de la TVA, afin que des accords clairs puissent être conclus à ce sujet.

BREXIT

À suivre. La 1^e période de négociation devrait se terminer en juin. Il reste à voir si le Royaume-Uni souhaite un report.

CORONA

CORONA

Partout, des mesures sont prises pour prévenir la propagation du coronavirus. Par exemple, il existe déjà des directives selon lesquelles les chauffeurs se trouvant dans des zonings industriels ne sont pas autorisés à quitter leur cabine. I.Eelen signale que les contrôles de l'AGD&A se poursuivent et que des mesures éventuelles seront communiquées.

La date de la prochaine réunion sera fixée ultérieurement.