



# GT Opérations SGT PN/TS Groupe de travail technique MER

## PROCÈS- VERBAL

22.12.2021

<b>PRÉSIDENT</b>	Dorothy Cardoen (AGD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) / Ilse Eelen (AGD&A)
<b>PRÉSENTS</b>	Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional – Organisation & Support) Bart Engels (AGD&A – Politique générale – Cellule stratégique) Yves Ryckbosh (AGD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jan Marien (EML) John Kerkhof (Portmade – FORWARD Belgium) Ron Hof (ASV – ONE) Nathalie Luyckx (ASV – Maersk) Stephanie Dierick (North Sea Port) Kim Van De Perre (ASV- MSC) Richard Jansegers (OOCL- ASV) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Anvers) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES)
<b>EXCUSÉ :</b>	Kristin Van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire d’Anvers) Dorothy Cardoen (AGD&A)

### Portée du GT MER

Dans le SG PN/TS, il a récemment été décidé d’analyser l’impact de la mise en œuvre des nouveaux systèmes PN/TS, ICS2, etc. sur les processus douaniers dans trois groupes de travail techniques, à savoir MER, AIR et HINTERLAND.

Ce groupe de travail ne doit donc pas aborder les problèmes techniques IT.

Dans le GT MER, on va d’abord vérifier ce qui suit avec les parties prenantes concernées :

- Quels éléments de données doivent être introduits dans le cadre de PN/TS et ICS2 et par quelle partie ?
- Peut-on implanter en Belgique un processus semblable à celui prévu par les Pays-Bas pour les marchandises entrantes par la mer (avec déclaration anticipée) ?

Dans un deuxième temps, il faudra aussi tenir compte d’un certain nombre d’autres aspects comme :

- Transbordement sous RTO
- Obligations dans le cadre de la comptabilité RTO
- Notification de réexportation (dans le cadre d’AES)
- Conséquences pour CCRM

### Timing de mise en œuvre PN/TS versus ICS2

Ron Hof (ONE) se demande s’il y a déjà des nouvelles sur la révision éventuelle du timing dans lequel les projets PN/TS et ICS2 doivent être mis en œuvre pour le secteur maritime. ICS2 pour le secteur maritime est déployé avec plus de 15 mois de retard sur PN/TS, ce qui fait que dans la phase de départ de PN/TS, il ne sera pas possible de récupérer les éléments de données de l’ENS.

La question a été déposée par le biais de différents canaux auprès de la Commission, mais jusqu’à présent, nous n’avons pas encore de nouvelles à ce propos.

Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) confirme que la FONASBA a aussi posé la question à la Commission pour harmoniser les projets concernés.

John Kerkhof (Portmade) se demande dans quelle mesure on ne peut pas simplement introduire une déclaration DT sans ENS. Il est possible d’introduire une DDT complète mais d’une manière ou d’une autre, il faut faire référence à l’ENS.

Les éléments de données dont on doit disposer en fonction de l’ENS et de la DDT doivent être répertoriés au plus vite et doivent être confrontés aux données rassemblées à ce jour dans le cadre de l’avis CUSCAR.

Selon Ron Hof (One), la future DDT (colonne G4) se compose des données de l'ENS complétées de cinq éléments de données complémentaires.

Jan Maes (Grimaldi) se demande quelles parties introduiront les données ENS en cas de multiple filing.

Jan Mariën (EML) note que pour le short sea, un ENS n'est exigé que 2h avant l'arrivée du navire. Il faut également tenir compte de ce flux.

**ACTION :** En vue d'une analyse ultérieure des éléments de données nécessaires, Bart Engels (AGD&A) demandera aux business analystes (Yves Arys et Joelle Lauwers) s'ils disposent d'une matrice ou d'un Excel qui reprend les éléments de données des déclarations/avis concernés éventuellement confrontés aux avis actuels (CUSCAR).

S'il s'avère que cette information n'est pas disponible auprès de l'AGD&A, on examinera au sein du GT MER la manière dont cette information peut être collectée (analyse des colonnes G3, G4, F1, etc. de l'EUCDM).

Par ailleurs, au cours de la session d'information MASP organisée par l'AGD&A le 25.01.2022, on abordera aussi les grands changements que les projets PN/TS et ICS2 entraîneront sur les processus actuels.

Il convient de fournir les questions que l'on souhaite voir abordées à Bart Engels pour le 17.01 :

À cet effet, un appel aux membres du GT pour adresser toutes les questions par e-mail avant le 15.01.2022 aux convenors du GT :

[Dorothy.cardoen@minfin.fed.be](mailto:Dorothy.cardoen@minfin.fed.be)

[Jan.vanwesemael@voka.be](mailto:Jan.vanwesemael@voka.be)

### **Procédure aux Pays-Bas - quid de l'application en Belgique ?**

On propose de continuer à analyser le processus comme il est actuellement appliqué aux Pays-Bas (Rotterdam) et de vérifier à quel point une procédure de ce type peut être mise en œuvre en Belgique.

John Kerkhof (Portmade) explique brièvement le fonctionnement de la procédure aux Pays-Bas. La déclaration de suivi entrée anticipativement peut être déclenchée soit sur la base de l'arrivée du navire, soit du déchargement du conteneur sur la base de l'avis de déchargement mis à disposition par le terminal dans Portbase.

Ensuite, ladite « déclaration anticipative » permet de faire un contrôle de qualité des données de la DDT. Si les données sont OK, ces déclarations sont mises en zone tampon et dès que les conteneurs sont déchargés, la déclaration devient définitive. L'avantage aux PB est que les données de la liste de chargement sont disponibles dès qu'elles ont été communiquées à Portbase.

En Belgique, ces informations ne sont disponibles que dès que la liste de chargement est activée (au passage de la balise de Vlissingen pour ce qui concerne Anvers) et dans la mesure où ces infos sont mises à disposition par toutes les compagnies maritimes de la plateforme communautaire, ce qui n'est actuellement pas encore le cas. Ainsi, les informations de l'Import Consignment Notification pourraient, précocement dans le processus, être comparées aux données de la liste de chargement lors de l'établissement de la déclaration de suivi.

On pourrait aussi utiliser l'avis de déchargement disponible actuellement dans le cadre du CPU à ces fins.

En ce qui concerne la sélection pour contrôles, Ilse Eelen (AGD&A) indique qu'il peut y avoir des sélections à trois moments dans la chaîne de livraison, à savoir à :

- l'ENS (par la cellule à Bruxelles)
- la DDT (listes de chargement commerciales)
- les déclarations de suivi (contrôle fiscal)

**QUESTION :** Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) demande à l'AGD&A d'établir clairement, dans le cadre des processus futurs, les moments auxquels des sélections peuvent avoir lieu et la manière dont ces sélections seront communiquées et/ou visibles dans les systèmes.

Ilse Eelen et Bart Engels proposent d'impliquer le service de gestion des risques dans ce cadre.

**ACTION :** Afin de pouvoir mettre un processus comme aux Pays-Bas en place en Belgique concernant l'entrée de marchandises par la mer (avec déclaration anticipative), un case spécial sera proposé au service législation. Il formulera concrètement la situation et les questions.

Les convenors du GT amèneront ce point au service législation dans le courant du mois de janvier 2022.

**ACTION :** Les opérateurs doivent répertorier l'impact sur leur processus propres. À cet effet, il est important de vérifier qui dispose de quelles informations et les délivrera. Il faut aussi vérifier le rôle que les Port Community Systems peuvent jouer dans ce cadre.

### **Conséquences pour CCRM**

À la suite de la mise en œuvre de PN/TS, un nouveau CCRM (2.0) va être créé afin de générer un avis CCRM depuis ce nouvel environnement. Pour les transbordements, il faut aussi tenir compte du fait que la liste de chargement sera apurée avec une « notification de réexportation » qui est développée dans le cadre d'AES.

### **Utilisation de l'attestation de suivi type D**

Une déclaration de type D ne peut être utilisée que dans la mesure dans laquelle la destination des marchandises est déjà connue avant le déchargement. Souvent, des ordres de dédouanement ne sont donnés qu'après déchargement des conteneurs.

### **Suivi RTO**

Lors de la mise en œuvre du CDU (1<sup>er</sup> mai 2016), il a été décidé que la comptabilité matières en matière de RTO peut combiner la comptabilité marchandises et le TOS (terminal operating system) du détenteur de RTO. Dans ce cadre aussi, il faut vérifier les conséquences de PN/TS sur ce processus.

= = = = =