



TRADE FACILITATION ANVERS

PROCÈS- VERBAL

09.03.2022

PRÉSIDENT	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
PRÉSENTS	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale) Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1 ^{re} ligne I) Dorothy Cardoen (AGD&A – Division Contrôle 1 ^{re} ligne II) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion de la déclaration) Wouter Bassier (MSC Belgium) Aurelie Praet Bart Engels (AGD&A – Politique générale – Cellule stratégique) Inge Verrezen (AGD&A – CRC) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Abram Op de Beeck (Essenscia – BASF) Frederik Noppe (ARGB – AET) Frederic Keymeulen (TLV) Katrien Kegels (AGD&A) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Peter Tilleman (AWDC) Michaël Achtergael Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Danny Proost (Forward Belgium – Rhenus) Tineke Van de Voorde (Régie portuaire d’Anvers) Kim Van De Perre (MSC) Richard Jansegers (OOCL – ASV) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Stijn Schuerwegh (ABAS – MPET) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS – PSA Antwerp) Stef Debeuf (AGD&A – Division Marketing) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total Energies) Daan De Vlioger(Vinum et Spiritus – Deloitte) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) An Moons (ABAS-ARGB – DP World) Tino Sap (AGD&A – Division Contrôle 2 ^e ligne) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Sara Van Cotthem (AGD&A) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd) Isabelle De Maegt (Fédération de transport – Febetra) Andreas Otten (Agoria – Atlas Copco) Ward Lietart
EXCUSÉ :	

Point 1 de l’ordre du jour : Rapport de la réunion précédente (du 15.12.2021) et points d’action en suspens

Pas de remarque sur le rapport de la réunion précédente.

POINTS EN SUSPENS :

Non-apurement des listes de chargement

Ce point sera abordé à la prochaine réunion du GT PN/TS.

Confirmations d'exportation

Le service ESD (Simonne Van Aperen) a fourni un aperçu à Dorothy Cardoen et Klara Pasgang pour une analyse plus approfondie. Un nouvel aperçu doit être établi afin qu'il puisse être discuté lors de la prochaine réunion. Il s'agit souvent de l'absence de la confirmation d'arrivée ou de l'absence de mention des marchandises sur le manifeste.

Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) demande des listes supplémentaires par compagnie maritime/terminal pour vérifier où se situe le problème éventuel.

Abram Op de Beeck (BASF – Essencia) fait remarquer que les membres du GT douane (à Essencia) constatent qu'il y a encore des cas où aucune confirmation de sortie n'est reçue malgré le fait que les déclarations d'exportation ont été enregistrées à temps dans C-Point.

Dorothy Cardoen (AGD&A) fait remarquer qu'il y a plusieurs moments dans le processus de sortie où un problème peut se produire. Par conséquent, les exportateurs sont confrontés à une charge de travail supplémentaire. Les propositions visant à améliorer le processus sont toujours les bienvenues.

Jessy Van Aert (Evonik – Essencia) fait remarquer qu'ils reçoivent de nombreux e-mails d'agents expliquant que leurs documents douaniers ne sont pas enregistrés dans C-Point. Cette situation est souvent injustifiée. Cela signifie beaucoup de travail inutile pour les exportateurs. Au moment où l'avis IE507 est généré (par le terminal), le document d'exportation doit être enregistré dans C-Point et le conteneur doit être présent au terminal.

Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd) : il s'agit souvent de conteneurs qui n'ont pas encore été amenés sur le quai. C'est pourquoi les agents maritimes envoient des listes aux chargeurs leur demandant de faire le nécessaire même si la déclaration d'exportation a déjà été enregistrée dans C-Point. Cela crée pour toutes les parties concernées une charge de travail supplémentaire qui pourrait être évitée.

Il est proposé d'organiser un atelier sur cette problématique (processus de sortie) puisque l'intention est, à terme, de ne plus permettre au terminal d'autoriser les conteneurs pour lesquels le document d'exportation n'est pas enregistré dans C-Point.

Jan Maes fait remarquer que le terminal n'est pas mentionné dans C-Point.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Proposition d'organiser un atelier sur le processus de sortie avec toutes les parties concernées	Hilde Bruggeman (ASV/NAVES)	

Problématique des déclarations d'origine – modèle/contenu des déclarations des fournisseurs

Dorothy Cardoen (AGD&A) a adressé à l'administration centrale les remarques/questions soulevées lors de la réunion précédente.

Entre-temps, une note interne a été rédigée sur la manière de procéder pour certains flux de marchandises. Le problème est que la note est appliquée à tous les flux de marchandises. Dorothy Cardoen abordera davantage ce point dans les semaines à venir avec les services concernés à Bruxelles.

2. Impact des sanctions prises par l'UE à contre la Russie

À la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, l'UE a pris un certain nombre de mesures/sanctions fin février/début mars. Cette décision a évidemment un impact sérieux sur l'importation et l'exportation de marchandises en provenance et à destination des pays concernés. Comme lors de la COVID, l'AGD&A a très vite anticipé la situation en organisant une concertation de crise (tant nationale que régionale) avec le secteur privé peu après l'annonce des sanctions.

La directrice régionale (Sabine De Schryver) confirme que la région a agi très rapidement après la publication des mesures et a mis en place des concertations avec les différents secteurs.

Dorothy Cardoen a traité les résultats de cette concertation (avec les agents maritimes/opérateurs de terminaux/déclarants-représentants en douane) dans une note qui a été récemment mise à jour pour tenir compte des dispositions des règlements 2022/328 et 2022/355. La dernière version de cette note est jointe en **annexe** au présent rapport.

Entre-temps, l'AGD&A a consacré une page spéciale de son site Internet aux sanctions contre la Russie :

https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/ukraine-russie

Afin de vérifier dans quelle mesure les marchandises importées ou exportées sont soumises aux mesures, l'AGD&A a élaboré un formulaire d'information sur la base duquel un certain nombre de contrôles peuvent être effectués. Ce formulaire est également disponible sur le site Internet de l'AGD&A https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/ukraine-russie/demandes-davis-russie-et-bielorussie

Un point de contact unique est également prévu auprès de l'AGD&A qui examinera ces informations. Ce n'est qu'en cas de doute que les contrôles sur le quai mèneront une enquête plus approfondie. Le formulaire peut également être utilisé comme une aide aux transbordements, mais il n'est en principe pas obligatoire. Dorothy Cardoen suggère qu'en cas de transbordement, les manifestes d'importation (dans Excel) soient transmis au service compétent avant l'arrivée des marchandises.

Pour les marchandises qui restent à bord, les douanes BE et NL ont demandé à la Commission (DG TAXUD) quelle était la marche à suivre. La réponse de la Commission a également été intégrée dans la note rédigé par Dorothy Cardoen.

Abram op De Beeck (Essenscia – BASF) rapporte qu'il n'est pas toujours clair de savoir pourquoi les annulations ne sont pas autorisées. Dorothy Cardoen déclare que si la vente a eu lieu avant l'entrée en vigueur des règlements, l'AGD&A autorisera l'annulation des déclarations (d'exportation).

Lors de l'exportation de produits chimiques, les codes supplémentaires à la case 44 sont mentionnés par le secteur. La question est de savoir pourquoi des informations distinctes doivent encore être fournies. Ce point est lié au fait que certaines décisions doivent être davantage justifiées (p. ex., la concertation avec d'autres instances sur l'application ou non de l'embargo).

Les marchandises qui restent à bord sont également soumises à un contrôle documentaire (sur la base d'ENS ou du manifeste). Bien entendu, l'impact opérationnel sera pris en compte au cas où des marchandises restent à bord. Les navires faisant escale dans un port de l'UE doivent, selon la Commission, être contrôlés sur l'embargo.

Pour les expéditions en transit à venir, il faut en premier lieu fournir le MRN de la déclaration de transit à la douane. En principe, cela concerne les déclarations établies avant la promulgation de l'embargo, car après la date de l'embargo, le bureau de départ (dans l'UE) devrait effectuer un contrôle. Toutefois, dans le cadre du transit commun, la douane vérifiera la manière de procéder. Dorothy Cardoen inclura ce point dans la note d'impact opérationnel.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Actualisation de la note avec l'impact opérationnel de l'embargo contre la Russie	Dorothy Cardoen	

3. Communication lors de sélections pour le scanning

Récemment, il y a eu un certain nombre de cas où la sélection pour le scanning (en dehors des heures de bureau) n'a pas été traitée à temps, ce qui a entraîné involontairement plusieurs soustractions à la surveillance douanière.

Sur la base d'une analyse de ces dossiers, il s'avère qu'une rupture de communication se produit souvent entre les parties concernées. Afin d'éviter de tels problèmes à l'avenir, un outil ou une application qui donne à toutes les parties concernées un aperçu du processus de contrôle est nécessaire, de sorte que toutes les parties sachent exactement ce qu'on attend d'elles.

Un certain nombre d'initiatives ont déjà été prises par le passé (étude VIL, NxtPort, VISIGIP, CPU/CCRM, etc.) qui devraient servir à concrétiser un certain nombre d'optimisations.

Il est suggéré qu'un GT dédié au sein de la communauté portuaire d'Anvers étudie les possibilités. L'AFSCA devrait également être impliquée afin que ces contrôles puissent être intégrés dans un tel projet.

ASV (Hilde Bruggeman) confirme que le processus de contrôle peut être optimisé en conséquence (meilleure répartition des contrôles, utilisation d'une navette pour le transfert vers un scanner, intervention plus rapide des douanes en cas de non-conformité, etc.)

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Organisation d'une consultation sur l'optimisation du processus de contrôle et l'utilisation d'un outil ou d'une application spécifique	Communauté portuaire privée	

4. Accompagnement des conteneurs – état d'avancement

Tineke Van de Voorde (PoA) fait remarquer que des retards se produisent souvent avec les conteneurs d'accompagnement, ce qui entraîne des coûts supplémentaires. Le problème se pose, par exemple, dans le secteur des marchandises périssables. Les problèmes ont été inventoriés avec un certain nombre de secteurs.

La directrice du centre régional est au courant des problèmes opérationnels. Mme De Schryver rapporte qu'une nouvelle procédure en ce qui concerne l'accompagnement des conteneurs vers le scanner est en cours d'élaboration et sera abordée prochainement avec les parties concernées.

5. Traitement des litiges (application de la note 2021/101/0002 – du 08.09.2021)

Le secteur privé a l'impression que, depuis la publication de la note, le constat 359 est un peu plus utilisé.

La note prévoit de manière concrète les cas dans lesquels les douanes sont tenues d'utiliser le constat 359. En outre, une garantie de 100 % de la valeur des marchandises est souvent demandée pour pouvoir disposer des marchandises.

Selon la directrice du centre régional (Mme De Schryver), il n'est pas exact que la publication a eu un impact sur l'utilisation du formulaire 614. Par conséquent, il est demandé de fournir des exemples concrets à la direction pour une analyse plus approfondie.

Le fait qu'une garantie de 100 % soit demandée est lié aux dispositions légales telles que prévues dans la LGDAD. L'AGD&A doit s'assurer qu'en cas de discussions/affaires judiciaires, la dette douanière doit pouvoir être recouvrée. Cela est basé sur une décision politique de l'administration centrale.

Ce point sera également abordé au niveau national au sein du GT vérification.

Alfaport Voka souhaite attirer une nouvelle fois l'attention sur le fait qu'en cas de traitement d'une infraction avec un formulaire 614, les opérateurs peuvent disposer rapidement des marchandises s'il peut être prouvé que les amendes ont été payées. Ainsi, un e-mail accompagné d'une copie de l'ordre de paiement, par exemple, suffit pour la mainlevée des marchandises.

6. Note sur le dédouanement de vrac liquide à bord d'une allège (note 2022/101/0011 – du 21.02.2022)

Cette note a été abordée sans concertation préalable avec le secteur et engendre un certain nombre de problèmes opérationnels.

La direction régionale d'Anvers a reçu énormément de plaintes concernant l'application de la note et suspend provisoirement la note jusqu'au 15.04.2022.

L'utilisation de la procédure bulk (avec engagements) pour les exportations vers des destinations impactées par l'embargo contre la Russie n'est actuellement plus possible.

L'AGD&A invite les opérateurs à adresser des questions/problèmes spécifiques concernant l'application de cette note à la direction régionale d'Anvers.

7. Traitement des expéditions en transit à venir

L'AGD&A signale des problèmes d'apurement des expéditions en transit à venir qui sont placées en dépôt temporaire. En cas de non-apurement, les services de 2^e ligne demandent des documents supplémentaires aux titulaires d'autorisation IST comme preuve que les marchandises ont été assignées à une destination douanière autorisée.

Tino Sap explique la problématique plus en détail. L'AGD&A demande une fois de plus aux titulaires d'autorisation IST d'accorder plus d'attention à la fin du dépôt temporaire. Le non-apurement est parfois lié à une référence incorrecte dans la case 40 de la déclaration de suivi ou à l'utilisation d'une quantité erronée sur la déclaration (poids, colis, etc.).

Un meilleur suivi réduira la charge de travail administratif pour toutes les parties concernées (douanes et opérateurs privés).

8. Divers

Transfert de conteneurs entre Anvers et Rotterdam

Jan Maes (Grimaldi – ASV) signale des problèmes de transfert de conteneurs vers un terminal à Rotterdam. Aux Pays-Bas, une autorisation DOMPROC serait utilisée.

Jef Hermans (FORWARD Belgium – Portmade) rapporte qu'il s'agit ici probablement d'autorisations appelées « extended gateway », qui permettent d'apurer la liste de chargement avec un mini-CUSCAR et de transporter ensuite les marchandises de la Belgique vers les Pays-Bas sous le régime de l'entrepôt douanier sans devoir recourir au régime de transit.

Selon Stef Debeuf (AGD&A), le projet pilote « transfert sous DT » en Belgique serait actuellement en cours de discussion avec un terminal qui souhaite se porter candidat.

Procédures simplifiées pour l'importation de matériel humanitaire

Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte) fait référence à la procédure simplifiée pour l'importation de matériel humanitaire aux Pays-Bas. Sur le site Internet de l'AGD&A, une telle procédure a également été mise en place le 09.03, permettant d'utiliser une déclaration verbale.

Rapportage PLDA :

Selon Daan De Vlieger (Deloitte), l'AGD&A offrira également la possibilité aux entreprises non OEA de disposer périodiquement d'un rapportage PLDA. Cette possibilité est déjà prévue pour les entreprises OEA.

Stef Debeuf (AGD&A) rapporte que les entreprises non OEA devront remplir certaines conditions (p. ex., un minimum de 500 déclarations) et devront demander une autorisation par le biais d'une demande spécifique. De plus amples informations à ce sujet suivront ultérieurement.

Pertes de produits soumis à accise pendant le transport

Tineke Van de Voorde (PoA) rapporte que certains opérateurs sont confrontés à un (double) recouvrement des droits d'accises en cas de pertes. Mme De Schryver déclare que ce problème existe depuis un certain temps et que la Commission a déjà été contactée à plusieurs reprises. Ce point est encore examiné par le service Accises à Bruxelles.

La date de la prochaine réunion : le mercredi 11 mai 2022, 10 h-12 h.

(une invitation officielle suivra ultérieurement)