



GT OPÉRATIONS SOUS-GT PN/TS

RAPPORT

26.04.2022

PRÉSIDENT	Dorothy Cardoen (AGD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
PRÉSENTS	<p>Ann de Vriese BCA Bart Engels AAD&A Bart Keersmaekers ASV Dorothy Cardoen AAD&A Eddy Verschueren BCA Eric Vanden Brempt BCA Eylem Aydemir AAD&A Eylem Aydemir AAD&A Gerrit De Sterck DHL Gino Roelandt ASV Gitte Van Loy ASV Gitte Van Loy ASV Harry Bakker ASV Hendrik Moerkerke ASV Hendrik Moerkerke ASV Hilde Bruggeman ASV Ilse Van Nylen / Isabelle De Clercq ABAS Isabelle De Clercq ABAS Jan Maes ASV Jan Mariën ASV Jan van Bohemen ASV Jan Van Wesemael Alfaport Voka Jef Bastijns BCA Jessy van Aert Essenscia Jim Styleman CRSNP Jo Verdeyen AAD&A Joana Pijpe Forward Belgium Joelle Lauwers AAD&A Joeri Vanhaerens APZI Johan Geerts CRSNP John Kerkhof Portmade – FORWARD Belgium Joke Verdeyen AAD&A Karen Wittock Remant – FORWARD Belgium Kim Van de Perre ASV Koen Breemersch NxtPort Koen Breemersch NxtPort Kristin van Kesteren – Stefan PoAB Kristin van Kesteren-Stefan Port of Antwerp Liesbet Meyvaert ASV Maggy Moens AAD&A Maggy Moens AAD&A Michael Gomez BCA Nicolas Wengler – Mathieu AAD&A Olivier Schoenmaeckers Forward Belgium Pascal Deglume AAD&A Rachida Maroukisse Air Cargo Belgium Roelandt Gino ASV Rudi Larno MSC Rudi Lodewijks AAD&A Sam Quintelier Brussels Airport Sarah Dua ASV</p>

	Sven Spreutels AAD&A Tineke Leeuws ASV Yves Arys AAD&A Yves Ryckbosh AAD&A Yves Willaert ABA
Excusé(s) :	

La convenor Dorothy Cardoen parcourt l'ordre du jour. Dans le sous-GT PN/TS, il a récemment été décidé d'analyser l'impact de la mise en œuvre des nouveaux systèmes PN/TS, sur les processus douaniers dans trois groupes de travail techniques, à savoir MER, AIR et HINTERLAND.

GT aéroports

Rachida Maroukisse (ACB) donne un aperçu de l'approche dans les aéroports. Un GT sera établi dans lequel tous les aéroports (Bruxelles - Liège - Ostende) seront représentés.

Le 04.05, un atelier sera organisé avec les représentants des aéroports concernés et un certain nombre d'entreprises qui y opèrent afin de dresser les processus actuels et d'examiner les mesures qui doivent être prises dans le processus.

Jef Bastijns (UPS) demande également de prendre en compte les activités des coursiers dans l'analyse. De plus, Jef Bastijns s'inquiète à propos du délai prévu pour effectuer ces projets.

Yves Arys (AGD&A) informe que la Belgique souhaite, en ce qui concerne le planning, s'aligner sur l'ICS2, ce qui signifie pour l'aéroport que les systèmes PN/TS seraient mis en œuvre le 01.03.2023. Cependant, ce planning modifié est sous réserve et il doit encore être accepté par la Commission.

La Belgique a essayé d'impliquer le plus d'États membres possible lors du développement des spécifications. La France, la Suède et Malte utiliseront le développement coordonné par la Belgique. Cela signifie qu'il y aura des différences au sein de l'UE en ce qui concerne les spécifications techniques et le délai de la mise en œuvre.

Dorothy Cardoen fait remarquer qu'il est d'abord préférable de dresser les processus actuels et, pour le fret aérien, qu'il convient de vérifier dans quelle mesure il est effectivement nécessaire de mettre les marchandises sous TS. Ces possibilités doivent être examinées avec toutes les parties concernées pour voir comment elles peuvent être mises en pratique.

Il est préférable de regrouper périodiquement les questions à poser à la douane. Elles doivent être adressées à la division Marketing via un canal consacré (e-mail : da.mf.es@minfin.fed.be) qui sera mis au point en interne avec les *business analysts* et d'autres services concernés au sein de l'AGD&A. Il faudra également s'accorder périodiquement avec les douanes locales.

Flux maritime - Procédure aux Pays-Bas - quid de l'application en Belgique ?

Dorothy Cardoen a récemment analysé le [processus](#) tel qu'il est appliqué dans les ports maritimes aux Pays-Bas et elle a discuté avec la douane néerlandaise.

Aux Pays-Bas, on accorde beaucoup d'attention à la « déclaration anticipée ». Une TDS peut être envoyée en avance, ainsi qu'une déclaration de régime douanier.

Une entreprise AEO est immédiatement informée par déclaration anticipée sur le fait qu'un envoi a été sélectionné ou non pour un contrôle.

Tout est validé avec la PN. En utilisant une déclaration anticipée (déclaration de type D), les marchandises, qui n'ont pas été sélectionnées pour un contrôle plus tôt dans le processus, peuvent être enlevées immédiatement après le déchargement (PN).

Si une déclaration anticipée n'est pas utilisée, la déclaration TS est activée dès que les marchandises sont déchargées au terminal (sur la base d'un avis PN).

La douane belge et néerlandaise ont discuté en détail ce processus.

Dans le cadre de ce projet, il est important de souligner que l'AN (« *arrival notification* » = l'arrivée du moyen de transport) ne relève pas de la portée du projet PN/TS. Il est également important que l'ordre des notifications soit respecté.

- ENS (hors portée du projet PN/TS) : sera peut-être présentée par une compagnie maritime ou un agent.
- TSD préalable et régime douanier (IMD) jusqu'à trente jours avant l'envoi de la PN.
- Si AEO : le résultat de l'analyse des risques est immédiatement communiqué.
- AN : (par exemple la balise de Vlissingen pour les flux maritimes).
- PN (déchargement) : À ce moment-là, la TDS est validée (MRN).

- Enlèvement : Si la déclaration préalable n'a pas été libérée, le contrôle doit, par conséquent, avoir lieu en premier. S'il y a déjà eu une mainlevée, les marchandises peuvent être enlevées immédiatement après le déchargement.

Dans le nouveau processus, il y a des possibilités différentes. À cet égard, les Pays-Bas ont choisi de rester le plus proche possible du processus connu. Dans la nouvelle situation, une entreprise AEO qui a envoyé la déclaration TS trente jours avant l'arrivée des marchandises, saura déjà si l'envoi a été sélectionné pour un contrôle ou non. De cette manière, les marchandises pourront en principe immédiatement être transportées vers leur destination lors du déchargement.

Dorothy Cardoen (AGD&A) propose de continuer à travailler avec ce modèle présenté nonobstant d'autres possibilités juridiques.

Yves Arys (AGD&A) indique que deux PN sont nécessaires : une PN lors du dépôt temporaire et une PN lors du placement sous un régime douanier. Ce point doit être analysé davantage pendant les réunions de travail techniques.

En principe, une déclaration de type D ne nécessite pas de déclaration TS, mais il convient de rechercher un processus uniforme auquel tous les opérateurs devront s'identifier. Ceci a également pour avantage de clarifier le rôle des différents opérateurs privés.

Aux Pays-Bas, la notification de présentation (PN) est générée par l'opérateur de terminal (via la plateforme communautaire). Michael Gomez (DHL) demande également une solution simple pour le fret aérien. Une décision rapide de contrôle/mainlevée sera également importante pour le secteur aérien.

Kristin van Kesteren-Stefan (PoAB) fait remarquer que le déclarant (AEO) est très rapidement informé des résultats de l'analyse des risques. À cet égard, il convient de déterminer à quelles parties ces informations sont communiquées, en tenant compte de la représentation directe et indirecte. Il est important que la partie qui introduit la déclaration soit également informée de la sélection/mainlevée.

Rudi Lodewijks (AGD&A) mentionne que les processus de contrôle dans le cadre de ces nouveaux processus sont redéfinis au sein de la division Opérations. Dans des cas spécifiques, certaines sélections pourront encore avoir lieu dans une phase ultérieure.

Jan Maes (Grimaldi) se demande quelles procédures seront valables pour les marchandises Union. Elles ne sont pas soumises à la déclaration TS, mais une PN doit effectivement être présentée. Une nouvelle notification sera également prévue pour les transbordements dans le cadre du projet PN/TS. L'envoi d'une notification de réexportation ne sera possible qu'après l'introduction d'une PN.

Joeri Vanhaerens se demande également quel est l'impact sur les lignes maritimes régulières (RSS). Pour les RSS, l'AGD&A considère qu'une TSD n'est pas nécessaire, ni une PN. Dans le cas du *shortsea*, il peut y avoir un mélange entre l'ENS et la preuve du statut de l'Union (T2L).

Dans les groupes de travail techniques, la situation des autres lignes maritimes devra être prise en compte (GT MER) parce qu'il doit être indiqué quelles marchandises le statut de l'Union possède ou non dans cette situation. Jan Mariën souligne qu'il y a des lignes maritimes non régulières qui disposent d'une procédure simplifiée pour montrer le statut de l'Union (code C). Joëlle Lauwers indique que ce projet (PoUs) a été réalisé en 2015.

Hilde Bruggeman (ASV) signale qu'une CVB (notification de mainlevée des conteneurs) a été prévue aux Pays-Bas. Dorothy Cardoen indique que le CCRM est examiné séparément par l'AGD&A. Le projet PN/TS doit bien sûr être adapté au CCRM en Belgique. Pour le moment, un exercice est effectué pour aligner le CCRM actuel aux nouveaux systèmes.

Q&R

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) indique qu'un nombre de questions concernant le flux maritime des marchandises ont été posées, auxquelles l'AGD&A a déjà fourni une réponse.

L'objectif est de développer davantage ces [Q&R](#) en fonction des questions qui seront ajoutées dans les prochains mois.

Comme mentionné précédemment, les questions procédurales doivent être adressées à la division Marketing. Les convenors demandent de les mettre en CC également.

Les Q&R sur le projet PN/TS ont déjà été publiées sur le site web du Forum National.

Remarque : les réponses à certaines questions sont basées sur les dispositions légales et ne tiennent pas compte du processus envisagé et du rôle que joueront les parties qui interviennent dans l'introduction des marchandises.

Lors de la réutilisation des données de l'ENS, il est important de faire référence à la fois à la référence du MRN de l'ENS et au document de transport (*master of house B/L*). En fonction de la combinaison (MRN + référence au document de transport), le système sait quelles données il doit mettre à disposition de l'opérateur concerné pour qu'elles soient réutilisées.

Dans le cadre de la déclaration TS, le système génère un CRN (au niveau du *master B/L*). L'AGD&A examinera dans quelle mesure la déclaration de suivi se réfère au CRN au lieu du MRN. Ces points entreront en ligne de compte lors des réunions de travail techniques.

Si les marchandises ne sont pas déchargées et qu'il n'y a pas de PN trente jours après la déclaration préalable, ces déclarations anticipées présentées seront automatiquement supprimées du système.

De plus, le secteur privé demande que les éléments de données nécessaires lors de PN/TS soient mis à la disposition des opérateurs sous une forme lisible. Dorothy Cardoen affirme que ce point entrera en ligne de compte pendant les groupes de travail techniques.

Yves Arys (AGD&A) soutient qu'il n'est pas évident de présenter la structure complexe des notifications de manière simple.

=====

