



GT OPÉRATIONS SOUS-GT PN/TS Groupe de travail technique MER

RAPPORT

18.05.2022

PRÉSIDENT	Dorothy Cardoen (AGD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
PRÉSENTS	Dorothy Cardoen (AGD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Bart Engels (AGD&A – Politique générale – Cellule stratégique) Yves Arys (AGD&A) Yves Ryckbosh (AGD&A) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jan Mariën (EML) John Kerkhof (Portmade – FORWARD Belgium) Ron Hof (ASV – ONE) Rudi Larno (Avantida) Gino Roelandt (Hapag -Lloyd – ASV) Yves Willaert (DP World – ABAS) Sarah Dua (ACL) Joost Delmeire (Stream Software – CRSNP) Kim Van De Perre (ASV- MSC) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Steven Michiels (ICO- APZI) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Kristin Van Kesteren-Stefan (Port d’Anvers - Bruges)
EXCUSÉ	

La convenor Dorothy Cardoen (AGD&A) accueille les participants à la réunion physique du GT MER (sous-GT) qui s'est déroulée le 18.05.2022 à Anvers.

Objectif de la réunion : analyser la manière dont le projet PN/TS du MASP peut être mis en œuvre dans les ports maritimes belges.

Ces dernières semaines, l'AGD&A s'est accordée avec la douane néerlandaise à propos de la mise en œuvre. Sur la base de cet accord, la convenor Dorothy Cardoen (AGD&A) a élaboré une proposition de processus qui correspond assez étroitement aux procédures actuelles.

De plus, Yves Arys (AGD&A) a effectué un relevé d'un certain nombre de scénarios qui correspondent à la proposition élaborée par Dorothy Cardoen. Le tableau reprenant les scénarios est joint à ce rapport.

Les propositions émanent du fait que la TSD et la déclaration de suivi peuvent être introduites à l'avance (déclaration préalable).

Les représentants du secteur privé (ports maritimes) choisissent d'introduire une déclaration TSD pour toutes les marchandises non Union, avec une préférence pour une déclaration préalable. Ce choix contribue à l'uniformité du processus et est étroitement lié au processus actuel.

Les entreprises AEO sont informées au début du processus en cas de contrôle

Rapidement dans le processus, les déclarants agréés AEO seront informés d'une sélection pour un contrôle lors de l'envoi d'une déclaration préalable. Cela peut être le cas lors d'une TSD préalable, mais également lors d'une déclaration de suivi introduite préalablement. Il s'agit d'un avantage complémentaire.

Attention : on présume que le déclarant est informé de la sélection. En cas de représentation directe, il s'agit de la personne représentée. Ce point doit encore être analysé de manière plus approfondie.

Analyse de risque et contrôles

Des analyses de risque sont effectuées sur les ENS et TSD qui peuvent tous deux générer des contrôles. Pour l'ENS, la notification se fera via l'ICS2. L'objectif est d'exécuter ces contrôles en une seule fois (lors du déchargement des marchandises). Les résultats du contrôle doivent être rapportés dans les deux modules.

Lors des contrôles ENS, les opérateurs agréés AEO sont également informés au préalable. En cas d'ENS, trois contrôles sont possibles après l'analyse de risque :

- (risque A) *No load* - pour les conteneurs ;
- (risque B) risque élevé (pour d'autres flux que les conteneurs) : contrôle au premier port d'entrée ;
- (risque C) risque moins élevé : contrôle au port de destination/déchargement.

Kristin van Kesteren-Stefan (Port d'Anvers-Bruges) souligne que les déchargements inutiles doivent être évités.

Scénarios possibles et intervention du Port Community System

Dans le tableau en [annexe](#), plusieurs scénarios sont repris pour lesquels on suppose que le transporteur introduit la TSD.

Pour les six premiers scénarios, on suppose que le transporteur introduira une TSD préalable.

Les scénarios suivants (à partir de la colonne 7) décrivent les situations dans lesquelles le transporteur partage les données de la TSD préalable via un *Port Community System*. Dans ces cas, les autres parties (par exemple l'opérateur de terminal) pourraient également introduire une déclaration TSD (scénarios 11 et 12).

Kristin van Kesteren-Stefan (POAB) estime que, par flux de marchandises ou même par transaction, il doit être possible de choisir dans le PCS la partie qui soumettra les déclarations (transporteur, terminal ou autre partie).

Comptabilité matières IST

Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) constate qu'il faut profiter de l'occasion pour examiner de quelle manière le terminal peut disposer des informations correctes qui pourront ensuite être considérées comme de la comptabilité matières ST.

John Kerkhof (Portmade – FORWARD Belgium) note que la comptabilité de la douane est une comptabilité des marchandises, tandis que le *terminal operating system* (TOS) est une comptabilité des conteneurs à laquelle ne sont pas attachés les éléments de données sous-jacents.

Une solution possible pourrait être d'associer les éléments de données sous-jacents (nécessaires pour tenir une comptabilité matière IST) via un *Port Community System* sur la base d'un numéro de conteneur. Ron Hof (ONE – ASV) et John Kerkhof (Portmade – FORWARD Belgium) notent qu'en raison de la complexité, la comptabilité des marchandises est mieux réalisée dans le PCS avec une consolidation au niveau du conteneur (comme appliqué également dans la génération de la notification de mainlevée - CCRM).

Conséquences pour le CCRM

Pour l'instant, un CCRM est généré dans le système douanier. Un tel système prévu dans un PCS devra peut-être être repris par le secteur privé.

De son côté, l'AGD&A observe dans le système dans quelle mesure toutes les marchandises placées sous le statut de DT (dépôt temporaire) ont reçu une destination douanière correcte. Toutefois, l'AGD&A est disposée à partager certaines données avec les *Port Community systems* afin qu'ils puissent se mettre au travail.

En ce qui concerne la notification de mainlevée des conteneurs, l'AGD&A a indiqué précédemment qu'elle ne créera aucune nouvelle application, ce qui implique qu'une notification de mainlevée devra être établie sur la base des informations (comptabilité) qui seront apportées dans le PCS au niveau des conteneurs.

Conclusion : une solution pourrait être de renforcer les données des déclarations de suivi au niveau des conteneurs dans le PCS. De cette manière, on dispose en une fois d'une notification indiquant que le DT est terminé (CCRM) et d'une comptabilité matières qui doit être conservée par le titulaire de l'autorisation IST (l'opérateur de terminal).

Il ressort de ce qui précède que, dans tous les scénarios, il convient d'utiliser un PCS non seulement pour partager les données, mais également pour mettre en place la communication entre l'AGD&A et les acteurs concernés qui interviennent dans le processus.

Transfert sous dépôt temporaire

À l'avenir, les transferts entre les titulaires de l'autorisation IST en Belgique, mais aussi avec d'autres États membres à terme, pourraient être contrôlés par l'échange de messages via le PCS.

Explication sur les différents scénarios

Yves Arys (AGD&A) explique les différents processus comme prévu dans le tableau de manière détaillée. Il faut tenir compte du fait que les données introduites dans le cadre du *multiple filing* (ICS2) peuvent être réutilisées.

Par exemple, si le transporteur a introduit les données *master* (ICS2) et que d'autres parties les ont introduites au niveau *house*, ces données peuvent également être réutilisées lors de l'introduction de la TSD. La question est de savoir comment ces données peuvent être partagées avec un PCS.

Les parties présentes partent du principe que toutes les marchandises non Union sont d'abord toujours placées sous DT, bien que le CDU prévoie d'autres possibilités.

Pendant la réunion entre les représentants du secteur privé et l'AGD&A, il a été convenu de prévoir les possibilités suivantes :

- Première possibilité : le transporteur envoie une TSD (via le PCS)

- Seconde possibilité : le transporteur met à disposition les données sur le PCS et quelqu'un d'autre (par exemple le terminal) envoie la TSD.

Les deux possibilités peuvent être utilisées en concertation mutuelle entre les opérateurs, mais dans les deux cas, les données sont idéalement envoyées par le PCS vers le système douanier.

Premier scénario : TSD préalable + déclaration de suivi préalable (IMD) : colonne 1 et colonne 11 du tableau annexé à ce rapport.

Dans ce scénario, le transporteur envoie une notification IETS015 (TSD préalable) au niveau du *master B/L* qui renvoie au MRN de l'ENS. À ce moment-là, un CRN est communiqué au transporteur. Ce CRN doit être partagé avec le PCS/l'opérateur de terminal. Un CRN est nécessaire pour pouvoir l'associer avec la PN (*presentation notification*) au moment du déchargement.

Les marchandises Union qui sont à bord d'un navire doivent également être présentées en douane. Cette opération se fait au moyen d'une PN en se référant à la preuve du statut de l'Union (T2L, simplification, PoUS, etc.).

Si le déclarant est un opérateur agréé AEO, la notification de contrôle sera communiquée au déclarant après l'introduction de la TSD préalable. Il n'est actuellement pas clair dans quelle mesure la personne qui a matériellement introduit la déclaration recevra également cette notification (à vérifier).

Dans le cas où une déclaration de suivi préalable (IMD) a également été introduite, le déclarant/l'importateur doit également envoyer une PN avec un message spécifique dans l'**IDMS** (en se référant au LRN de la déclaration IMD préalable) et, dans ce cas, le LRN doit aussi être communiqué.

Si le déclarant de la déclaration de suivi préalable dispose d'une autorisation AEO, une notification de contrôle lui sera envoyée à partir de l'**IDMS**.

Moyen de transport à l'arrivée (AN = ICS2)

L'*AN (arrival notification)* est envoyée par le transporteur à l'**ICS2**. Cet envoi a lieu exclusivement dans le premier port d'entrée de l'UE et n'a aucun rapport avec la PN/TS. Si des contrôles ENS sont déclenchés lors de l'envoi de l'*AN*, ces contrôles seront communiqués au transporteur.

Déchargement au terminal

L'opérateur de terminal devra en principe envoyer une PN au système PN/TS (via le PCS ?). Il sera fait référence au MRN de l'ENS et au CRN de la TSD préalable. Ensuite, le système génère un MRN pour la TSD.

Sur la base de la législation, le transporteur pourra également envoyer la PN, mais la question est de savoir si cela est opportun.

Aux Pays-Bas, on peut choisir deux moments pour la PN : Une PN sur la base d'un ATA ou une PN lors du déchargement.

Aux Pays-Bas, la notification ATA est envoyée par le service de capitainerie portuaire au moment où le navire se trouve à quelques centaines de mètres du quai.

Dorothy Cardoen (AGD&A) indique que le nouveau système peut mettre fin au problème des listes de chargement qui restent ouvertes pour des marchandises qui finalement n'ont pas été déchargées.

Dans le nouveau système PN/TS, si une TSD préalable a été introduite et qu'aucune notification de déchargement (PN) ne parvient ensuite, les marchandises ne sont jamais placées sous dépôt temporaire et la déclaration TSD préalable disparaît automatiquement du système après trente jours.

Ron Hof (ONE) indique qu'il y a un module actif aux Pays-Bas qui peut gérer des envois *short* et *overlanded*.

En principe, une TSD ne peut plus être annulée après l'envoi de la PN. Si des corrections doivent être apportées par la suite (sur la TSD et/ou sur les déclarations de suivi), le processus deviendra assez complexe et prendra beaucoup de temps pour toutes les parties concernées.

Dans le secteur automobile, l'enregistrement du déchargement peut parfois être confirmé seulement quelques jours après le déchargement. Le problème qui pourrait survenir est celui qu'une TSD préalable soit validée à tort. En soi, une TSD définitive ne peut plus être modifiée sans l'intervention de la douane. Dans ces cas, une procédure spécifique devra être suivie. Dans chaque cas, la correction doit être apportée avant que la déclaration de suivi ne soit traitée.

Pour les marchandises *overlanded*, il y a deux possibilités :

- soit la TSD est adaptée,
- soit une TSD complémentaire est introduite.

S'il s'avère qu'aucune TSD préalable n'a été envoyée lors de l'introduction d'une PN, une déclaration combinée (TSD + PN combinées) peut alors être introduite à ce moment-là.

En effet, il n'y a pas de CRN disponible dans le système.

Pour les marchandises Union, une PN doit être envoyée lors du déchargement avec la référence au document que le statut de l'Union montre en tant que *previous document* (par exemple T2L, facture, PoUS à terme).

Si, au moment de l'arrivée, le statut des marchandises n'est pas clair, elles seront considérées uniquement comme des marchandises non Union. Ensuite, la TSD peut être supprimée pour les marchandises Union avec la preuve du statut douanier de l'Union. La question est de savoir s'il est opportun que tout le chargement passe via le DT d'abord (si ce n'est pas clair au moment de l'arrivée du navire). À vrai dire, cette procédure est actuellement appliquée et pourra également être appliquée dans le futur.

Activation de la TSD préalable et de la déclaration de suivi IMD après le déchargement

Lors du déchargement (introduction de la PN), la TSD préalable est activée. À ce moment, une notification de contrôle peut être envoyée malgré le statut AEO du déclarant. Même si le déclarant (AEO) a déjà reçu une notification de contrôle lors de l'introduction de la déclaration préalable, la notification sera de nouveau envoyée au déclarant lors de l'introduction de la PN (indépendamment du statut AEO).

Seul le déclarant reçoit ces informations et il devra les communiquer aux autres parties prenantes.

Après l'activation de la TSD préalable, une PN doit être envoyée à l'IDMS pour l'activation de la déclaration de suivi préalable (IMD) pour autant qu'elle ait été utilisée. En cas de contrôle, la notification de contrôle doit être communiquée aux autres parties (par exemple le transporteur et l'opérateur de terminal). Lors de l'introduction de la PN, il faut faire référence au LRN. Cependant, en pratique, ce ne sera pas possible d'introduire dans tous les cas une déclaration de suivi (IMD) à l'avance parce que la destination des marchandises est souvent connue seulement après le déchargement.

Introduire une PN - situation aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, l'activation de la déclaration de suivi préalable (IMD) est également effectuée automatiquement grâce à la PN (déchargement des marchandises).

La première PN (à l'activation de la TSD préalable) vient de l'opérateur de terminal. La deuxième PN vient du déclarant de la déclaration de suivi, mais est gérée sur la base de la première PN.

Discussion sur le scénario de la colonne 11 - scénario où le transporteur n'introduit pas lui-même la TSD préalable, mais les informations (les données) sont communiquées par le PCS.

Tout d'abord, le transporteur partage le MRN de l'ENS et les infos des B/L avec les autres parties (par exemple l'opérateur de terminal) via le PCS. Dans ce scénario, l'opérateur de terminal peut introduire une TSD préalable sur la base des données disponibles dans le PCS.

On présume de ce scénario que les données ENS sont réutilisées. À partir du PCS, une TSD préalable sera envoyée. Le CRN disponible peut ensuite être associé à la PN lors du déchargement.

Pour le reste, le scénario se déroule comme le premier scénario décrit ci-dessus.

Il est à noter qu'il faudra se référer à un numéro de déclaration (MRN, CRN, LRN) dans le futur. Aujourd'hui, le système actuel se réfère à un article de la liste de chargement.

Dans le nouveau système, il faudra également bien vérifier de quelle manière il faudra se référer aux déclarations TSD, aux déclarations d'importation, au B/L, etc. (articles, numéros d'article, etc.).

Dans le cas d'une TSD sur laquelle seulement des données *master* ont été introduites, il sera possible de supprimer les données au niveau *master*, mais il sera souvent nécessaire de supprimer également les données au niveau *house*. À cet égard, une notification distincte est encore prévue (ultérieurement en 2022).

Conclusion

Dorothy Cardoen (AGD&A) constate pour finir que, dans les prochains mois, le secteur privé sera confronté au défi de surveiller en interne de quelle manière cela doit être réglé au sein de la communauté portuaire.

Un autre élément est le fait qu'il ne sera plus possible, dans la nouvelle situation, d'introduire des données relatives au chargement après le déchargement des marchandises. Tous les opérateurs concernés devront s'y préparer et entamer un dialogue avec leurs clients/commettants.

Ensuite, il a également été conclu que :

- toutes les marchandises (non) Union doivent être placées sous DT ;
- lors de l'introduction préalable d'une TSD (préalable), une PN devra être envoyée au moment où le conteneur est déchargé ;
- si une déclaration pour un régime de suivi (IMD) a déjà été introduite au préalable, une PN doit également être envoyée pour cette déclaration. Si le déclarant de la déclaration de suivi est également informé du déchargement du conteneur au terminal, il peut envoyer une PN pour la déclaration IMD ;
- Selon les réactions de la plupart des personnes présentes (représentants du secteur privé) pendant la réunion du 18.05.2022, il est clair que pour l'introduction des déclarations et pour le partage des données, l'utilisation du *Port Community System* est exigée.

Le secteur privé doit décider à court terme de quelle manière il faut s'organiser. Alfaport Voka accordera l'importance nécessaire à ce projet au sein de la communauté portuaire privée.

=====