



TRADE FACILITATION ANVERS

PV

28.09.2022

PRÉSIDENT	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
PRÉSENTS	Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1 ^{re} ligne I) Dorothy Cardoen (AGD&A – Division Contrôle de 1 ^{re} ligne II) Bart Engels (AGD&A – Politique générale – Cellule stratégique) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Frederic Keymeulen (TLV) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Frederic Noppen (AET) Serge Gumienny (Essenscia – Liquid Customs Services) Roel Huys (ARGB – Tabaknatie) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Kristin van Kesteren-Stefan (Port of Antwerp Bruges) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – TotalEnergies) Danny Proost (FORWARD Belgium – ALS) An Moons (ABAS-ARGB – DP World) John Kerkhof (Forward Belgium – Portmade) Isabelle De Maegt (Fédération nationale belge des transporteurs routiers - Febetra) Elke De Jonghe (Sea Tank terminal)
EXCUSÉS	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale)

Les membres ont pu échanger à nouveau leurs points de vue lors de cette réunion physique après une longue période de réunions en ligne. Dorothy Cardoen, Erik Van Poucke et Bart Engels étaient présents pour l'AGD&A. Sur le plan organisationnel, un problème s'est produit et l'invitation n'est pas parvenue aux agents qui participent normalement à la concertation. Les convenors prennent les mesures nécessaires pour exclure ce problème à l'avenir.

1. Effectif en personnel

Le coconvenor Jan Van Wesemael fait part, au nom des opérateurs logistiques du port d'Anvers, de ses préoccupations concernant les effectifs en personnel (sous-effectifs) de certains services opérationnels. Très fréquemment, l'AGD&A (région d'Anvers) signale que certains services de scanning ne sont pas opérationnels pour des raisons organisationnelles. Le problème n'est pas nouveau et Alfaport Voka a déjà été soulevé le point à plusieurs reprises auprès du directeur de centre régional et des dirigeants de la douane à Bruxelles.

Erik Van Poucke (AGD&A) indique qu'il ne s'agit pas d'un problème typique d'Anvers et que, ces dernières années, l'AGD&A doit faire face à une réduction constante des effectifs au fil des ans (d'environ 25 %), alors que les volumes de fret dans le port d'Anvers augmentent d'année en année.

L'un des opérateurs fait état d'un problème spécifique en cas de marchandises en retour et de l'autorisation de déchargement à accorder par le chef local.

L'AGD&A est consciente du problème et examinera en interne comment le résoudre à l'avenir.

Dorothy Cardoen (AGD&A) indique qu'il convient d'opérer une distinction entre l'autorisation de déchargement et la mainlevée des marchandises. Dans le cas où un contrôle doit être effectué, des situations spécifiques peuvent en effet se présenter. C'est surtout le cas pour le secteur du vrac liquide, qui demande à adapter le processus.

Erik Van Poucke suggère de discuter des procédures relatives au vrac liquide avec le bureau afin de fournir une solution pour le secteur.

Les plaintes concernant la problématique générale du personnel doivent être adressées au SPF Finances. Toute adaptation doit être décidée par le Conseil des ministres.

Kristin van Kesteren-Stefan (PoAB) signale qu'une prestation de services performante de la part des douanes est très importante pour la perception des ports belges par les clients étrangers. Il est important que l'effectif soit suffisant pour accomplir correctement les tâches de la douane. La question doit être soulevée au niveau politique.

Entre-temps, on pourrait étudier quelles propositions pourraient conduire à la simplification de certains processus. Une réforme du processus de contrôle est prévue par l'AGD&A, mais elle est plutôt à long terme.

À court terme, il existe une volonté au sein de la région d'Anvers d'apporter des solutions pratiques aux problèmes temporels critiques/opérationnels, notamment dans le port d'Anvers.

2. Traitement des contrôles/vérification à quai

Le secteur privé a reçu l'avis que les vérifications physiques à quai ne sont plus possibles. Dans le passé, les vérifications physiques à quai n'étaient pas possibles dans certaines situations. Apparemment, ce principe est désormais généralisé. Cette décision a pris le secteur privé par surprise car elle n'a pas été communiquée à l'avance aux opérateurs.

Erik Van Poucke (AGD&A) rapporte que le problème se posait avec de grosses machines (open flats – mafi). Le problème avec ce type de marchandises est qu'elles ne peuvent pas être transportées sur la voie publique. Après une discussion interne à l'AGD&A, il a été décidé de ne plus faire de vérifications à quai. Les conteneurs sont présentés soit aux équipes mobiles, soit au PIF.

L'AGD&A demande par la présente de prendre acte de cette décision par le procès-verbal de cette réunion.

3. Note d'impact dédouanement sur châssis

À la demande de certains opérateurs, la note a été légèrement modifiée. L'intention était de maintenir les accords existants avec certains opérateurs. La raison de la publication de cette note est liée au fait que l'emplacement de la Spitsenstraat ne se prête pas à la présentation de camions transportant des marchandises à cet endroit.

4. Problématique des déclarations d'exportation non confirmées pour sortie

La problématique des déclarations d'exportation non confirmées pour sortie n'est pas nouvelle et a fait l'objet de discussions dans ce GT à plusieurs reprises. Cependant, un problème technique est récemment apparu dans le système (SCE), ce qui signifie que dans certaines situations où le MRN et la notification d'arrivée ont été signalés correctement, aucun message de sortie n'a finalement été généré par le système.

Le service ICT de Bruxelles a découvert un bug dans le système et demande que, pendant un certain nombre de mois (d'avril à août 2022), les données des déclarations d'exportation non confirmées pour sortie soient fournies au helpdesk du SCE à Bruxelles, qui confiera à son tour aux agents désignés de la région d'Anvers le suivi des listes d'exportation dans le système.

Cela crée des problèmes, par exemple pour les exportateurs basés en Pologne, car la TVA locale doit être payée dans ces pays à un moment donné si la sortie des marchandises ne peut être prouvée.

En ce qui concerne l'application de la procédure de preuve alternative (pour les entreprises OEA), l'AGD&A demande de vérifier soigneusement les listes des déclarations d'exportation pour lesquelles la procédure de preuve alternative est invoquée. En d'autres termes, il faut être sûr que les marchandises ont effectivement quitté le territoire douanier de l'UE.

Des problèmes sont parfois identifiés, par exemple lorsque les marchandises figurant sur la déclaration d'exportation sont expédiées en envois partiels.

Les raisons pour lesquelles les déclarations d'exportation ne sont pas confirmées pour la sortie peuvent être diverses. Il arrive que la notification d'arrivée soit manquante et que des erreurs se produisent lors de la soumission du manifeste d'exportation électronique. Une analyse a déjà été effectuée sur un certain nombre de rapports dans le passé. Il n'est pas évident de rendre également visibles les parties impliquées dans ces rapports afin d'aborder la problématique de manière plus ciblée.

5. Demande d'attestation de scan

Ce point a déjà été discuté dans le passé. Le secteur demande s'il est possible de fournir structurellement une attestation de scan ou, si le conducteur présente une attestation (remplie), de la faire estampiller par les douanes immédiatement après le scannage. Selon Erik Van Poucke (AGD&A) lorsque le chauffeur présente une attestation de scan dûment remplie, celle-ci est en principe estampillée par la douane.

La génération automatique d'une attestation de scan sera en principe prévue dans les nouveaux systèmes de contrôle qui seront mis en œuvre par l'AGD&A dans les années à venir.

6. Validité des envois sous transit au départ

La question a été discutée lors de la concertation régionale interne (douanes). Les titulaires d'autorisation « expéditeur agréé » peuvent contacter le Service des licences de la région qui a délivré l'autorisation concernant la validité des envois sous transit au départ. La période de validité peut être indiquée dans l'autorisation.

En principe, si pour les prochaines expéditions en transit, la période de validité a expiré, une amende sera infligée par les douanes. Toutefois, si la raison du dépassement de la période de validité peut être démontrée sur la base d'un dossier motivé, l'AGD&A est prête à renoncer à une amende si nécessaire sur la base des documents présentés. En cas de force majeure (p. ex., le faible débit des eaux du Rhin), aucune amende ne sera en principe infligée.

PSA analyse actuellement les cas où la période de validité de la déclaration de transit a expiré. Parfois, les déclarations de transit sont établies quelques jours avant le départ. Si l'envoi est chargé plus tard, il y a souvent un problème.

7. Projets ICT MASP – PN/TS - état d'avancement

Les différents acteurs sont préoccupés par la mise en œuvre de certains projets MASP. C'est notamment le cas pour PN/TS qui sera mis en œuvre pour le secteur maritime en mars 2024. La dernière réunion a eu lieu dans le giron du GT MER (qui fait partie du sous-GT PN/TS) le 18.05.2022. Au cours de cette réunion, l'AGD&A a présenté un certain nombre de scénarios possibles. Il appartient maintenant à la communauté portuaire privée de décider comment ce projet sera techniquement mis en œuvre. L'utilisation d'une plateforme de données/communauté est ici appropriée car de nombreuses données doivent être partagées et échangées entre les différents opérateurs et les douanes.

La communauté portuaire privée d'Anvers prendra une décision sur la priorisation de ce projet dans un avenir proche dans le cadre de « The Way Forward » (TWF). TWF est une initiative/un projet de la communauté portuaire privée d'Anvers qui explore les moyens de rationaliser/numériser le processus logistique. Les processus douaniers en sont un élément important.

Outre l'architecture technique IT, il convient d'analyser l'impact du PN/TS (= la nouvelle comptabilité marchandises) sur les processus (douaniers) entrants.

8. CCRM – état d'avancement

CCRM est lié à la mise en œuvre de CPU. En d'autres termes, l'idée est de combiner la mainlevée commerciale d'un conteneur avec la mainlevée douanière.

Des solutions sont actuellement encore recherchées pour des flux de marchandises spécifiques pour lesquels un avis CCRM n'est pas automatiquement généré aujourd'hui (p. ex., les conteneurs AFSCA).

Actuellement, un avis CCRM est généré pour environ 96 % des conteneurs. Lors de la mise en œuvre du PN/TS, il faudra élaborer un nouveau concept dans lequel les différentes données devront être consolidées au niveau des conteneurs.

9. Publications – divers

Une note interne sur le report de vérification a été diffusée au sein de l'AGD&A (région d'Anvers). Les vérifications à quai ne seront plus autorisées.

En outre, la note sur le vrac liquide sera revue.

MACF : Nancy Smout (Katoennatie) a des questions sur la mise en œuvre du MACF (mécanisme d'ajustement carbone aux frontières). Sa mise en œuvre était initialement prévue pour 2023. La portée du projet est actuellement toujours en cours de discussion au niveau de l'UE. L'Europe souhaite élargir la liste des biens soumis à cette taxe carbone. En outre, on ne sait pas encore quelle autorité sera chargée de délivrer les certificats et comment traiter la définition du « déclarant ». Ce projet sera également suivi dans le cadre du GT Dispositions générales européennes - Forum national.

Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) signale que des problèmes subsistent dans la présentation et l'acceptation de la preuve du paiement de l'amende lors de la signature d'un 614 (dispense de verbaliser).

Erik Van Poucke (AGD&A) répète que les marchandises ne seront pas libérées tant que la version (numériquement) signée du 614 et la preuve du paiement de la somme due/amende n'auront pas été présentées au vérificateur. La preuve du paiement est fournie soit par la comptabilisation dans la base de données des dettes, soit par un extrait d'ISABEL. La prise en charge du crédit hebdomadaire est une autre possibilité. Pour cela, il faut contacter la succursale (caisse). En cas de problème, l'opérateur concerné doit contacter le chef d'équipe.

La date de la prochaine réunion : au cours du mois de janvier 2023

(une invitation officielle suivra ultérieurement).