



TRADE FACILITATION ANVERS

RAPPORT

106.09.2024

PRÉSIDENT	Rudi Lodewijks (AGD&A – Directeur régional) Jan van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	Rudi Lodewijks (AGD&A) Ilse Eelen (AGD&A) Bart Engels (AGD&A) Eva De Clerck (AGD&A) Bert Jacobs (AGD&A) Frank De Maeyer (AGD&A) Stef Debeuf (AGD&A) Inge Verrezen (AGD&A) Jan van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Karen Witttock (ASV – MSC) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Nancy Smout (KVBG – KTN) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Stijn Devolder (Navonus – ASV) Jan Marien (EML/MOL) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd) Richard Jansegers (ASV – OOCL) Hilde Bruggeman (ASV/Naves) Serge Gumienny (LCS – Sea-Tank) Jef Hermans (Forward Belgium – Customs support) Danny Proost (FORWARD Belgium – ALS) Jessy van Aert (Essenscia – Evonik) Kristin van Kesteren – Stefan (Port of Antwerp Bruges) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Kim Van De Perre (ASV/MSA) Stijn Schuerwegh (ABAS-MPET) Frederic Keymeulen (TLV) Eric Verlinden (Alfaport Voka) Evert Gillis (KVBG – Tabaknatie) Yves Willaert (ABAS – DP World)
EXCUSÉS	Sam Reynders (AGD&A) Tino Sap (AGD&A) Tom Poelman (AAD&A) Dorothy Cardoen (AGD&A)

1. Rapport et points d'action de la réunion précédente (du 17.06.2024)

Aucune remarque n'a été reçue, relative au compte rendu de la réunion précédente.

Points d'action en suspens :

CPU : les réunions périodiques (bimensuelles) ont repris avec NxtPort, PoAB, la douane et des représentants de la communauté portuaire privée (ASV, Forward Belgium).

En ce qui concerne les envois AFSCA, il n'y a pas de connexion automatique. Plusieurs fois par jour, NxtPort reçoit de la douane des listings de NCTS et de PLDA avec les codes de localisation indiqués. Sur la base de ces listes, NxtPort met le feu pour les envois de l'AFSCA sur « orange AFSCA » (sur la base du code de localisation spécifique qui est utilisé). Cela peut parfois prendre deux à trois heures avant que cette information ne soit traitée et que le feu ne passe à l'orange.

Il faudra également réfléchir à une nouvelle « procédure d'urgence » dès que CCRM s'arrêtera et que le nouveau CRS commencera. La procédure d'urgence actuelle a en effet uniquement été développée pour pallier les bugs informatiques de CCRM.

Mesures des gaz : lors de la réunion précédente, il a été discuté du maintien ou non de 100 % de mesure des gaz. Les 100 % restent actuellement d'application. Lors de la réunion précédente, l'AGD&A avait déclaré qu'en cas d'extrême urgence et que certains conteneurs à risque devaient donc être ouverts en dehors des heures de bureau, l'AGD&A envisageait de désigner/demander elle-même un analyste de gaz à chaque fois afin qu'il ne soit pas nécessaire d'attendre l'inspection physique de ces conteneurs. L'AGD&A se penche encore sur cette question. R. Lodewijks déclare qu'il serait utile que les déclarants indiquent au préalable quel analyste de gaz ils emploient/souhaitent employer. C'est le déclarant de la dernière déclaration qui sera contacté en cas de contrôle et pour les frais de mesure des gaz.

2. Modifications organisationnelles au niveau des bureaux de contrôle 416 et 212

Le bureau de quai 416 est fermé depuis le 1^{er} septembre. Les tâches ont été réparties entre le quai 212 et 3Ways. Le bureau de quai 212 a déménagé depuis le 12.09 (vers le quai 234). La direction régionale a communiqué cette information aux opérateurs économiques par e-mail. Les modifications seront également incluses dans une nouvelle mise à jour de la note Organisation des services qui sera diffusée.

La disponibilité du service de permanence a été réduite de 7 h à 22 h depuis le 01.07. À un stade ultérieur, le service de permanence sera probablement supprimé. Une communication à ce sujet aura alors lieu.

3. PoUS - application depuis le 16.09.

L'AGD&A a communiqué l'utilisation obligatoire du système PoUS à partir du 16.09 sur son site Web et sur celui du Forum national. <https://www.naforna.be/fr/nouvelles/27082024-masp-pous-mise-%C3%A0-jour>

Pour les expéditions entrantes, un PN doit être soumis séparément sur l'EU Trader portal. L'AGD&A n'envoie PAS de PN elle-même (comme cela est clairement précisé dans la communication diffusée). À terme, l'AGD&A prévoira un lien entre le PN qui est soumis dans le cadre de TS et l'EU Trader portal. Les déclarations PoUS passent désormais également par le système d'analyse des risques, ce qui signifie que des sélections pour contrôle sont également possibles.

Si des T2L au format papier sont encore présentés par d'autres États membres (p. ex. la Grèce), l'AGD&A les traitera comme auparavant.

Un problème se pose encore au niveau de l'enregistrement dans PoUS. Selon un certain nombre de prestataires de services, il n'est pas possible de s'enregistrer en tant que représentant en douane. Stef Debeuf signale qu'il est possible d'introduire trois parties dans PoUS.

4. Publications diverses procédures

Procédure en vrac

Il s'agit d'un document de travail publié sur le site Web du Forum national au cours de la dernière semaine d'août. <https://www.naforna.be/nl/nieuws/27082024-masp-procedure-bulk-update>

Le secteur privé (BATO, agents, terminaux) s'est réuni le 09.09 pour se pencher sur la manière d'automatiser la procédure en vrac. Les premiers contours ont été tracés et le seront discutés avec un groupe plus large d'entreprises des secteurs du vrac liquide et sec. Un élément crucial dans le processus en vrac est le moment où le PN est envoyé (juste avant le déchargement). Idéalement, le PN devrait être soumis par le terminal où le déchargement aura effectivement lieu. Il n'est possible de savoir clairement à l'heure actuelle quand la procédure en vrac pourra être réalisée sur le plan informatique.

Eric Verlinden indique que le secteur attendrait toujours des réponses à un certain nombre de questions, ce qui bloque les étapes suivantes. L'AGD&A affirme avoir fourni des réponses et n'avoir connaissance d'aucune question supplémentaire. B. Engels étudie la question de plus près et fera, le cas échéant, apporter des réponses.

Circulation sous stockage temporaire

Cette « note explicative » a été publiée le 27.08 et permet de faire circuler des marchandises sous stockage temporaire sans déclaration de transit sur l'ensemble du territoire <https://www.naforna.be/fr/nouvelles/27082024-masp-note-circulation-ist>

La communauté portuaire continue d'étudier les possibilités d'automatisation. La législation prévoit deux possibilités en ce qui concerne le transfert de responsabilités entre les titulaires de l'autorisation RTO concernés. Stef Debeuf confirme que presque toutes les autorisations RTO ont entre-temps été adaptées à la nouvelle législation. Il a été demandé aux titulaires de l'autorisation RTO comment ils comptent organiser les responsabilités. Pour l'AGD&A, un des titulaires de l'autorisation concernés est responsable et, au niveau de la douane, les responsabilités peuvent uniquement être établies entre les titulaires de l'autorisation. L'AGD&A ne tient nullement compte de tout autre éventuel accord entre un titulaire RTO et d'autres parties.

Les autorisations actuellement enregistrées dans le système KISIC seront migrées vers le système européen CDMS en novembre.

Note Transbordement

Cette note explicative est actuellement préparée par les directions régionales d'Anvers et de Gand. Le projet de note se trouve actuellement à la Direction régionale de Gand pour avis. La nouvelle procédure utilisera la notification REN qui doit être introduite avant le début du transbordement. Si le transbordement ne peut avoir lieu dans un délai de 14 jours, il faut utiliser la déclaration EXS. Comme déjà annoncé à plusieurs reprises, l'apurement a posteriori (avec mini-cuscar) ne sera plus possible.

Pendant une période de transition, lorsqu'il n'est pas encore possible d'utiliser une EXS, l'AGD&A autorisera l'apurement de la liste de chargement avec une REN pendant une période de 90 jours. (Attention, après la période de transition, le délai de 14 jours sera appliqué de manière stricte).

En cas de transbordement via un autre quai ou port, un transfert (transfert sous IST) doit d'abord être effectué ou bien il faut appliquer un régime de transit où l'IST s'arrête au quai A et où un nouvel emmagasinage IST commence au quai B, qui est à son tour apuré par REN/EXS.

Jan Maes soulève la question de savoir combien de temps une REN restera ouverte avant d'être fermée par le manifeste d'exportation. On se renseignera à ce propos.

Procédure d'urgence AES

La première version de la procédure d'urgence AES a été publiée par l'AGD&A le 30.08 <https://www.naforna.be/fr/nouvelles/30082024-masp-proc%C3%A9dure-durgence-aes>

Plusieurs entreprises pilotes testent actuellement le nouveau processus d'exportation. Jusqu'au 31.10, les opérateurs peuvent travailler tant avec PLDA qu'avec AES.

L'AGD&A demande de veiller à inclure dans l'AES l'adresse e-mail de la personne de contact de l'entreprise.

Dans le cadre de la procédure d'urgence, un document d'accompagnement sur papier devra toujours être utilisé, comme le prescrit la Commission.

Dans le cadre de l'AES, une discussion est actuellement en cours sur l'opportunité de combiner la déclaration d'exportation (B1) avec la déclaration sommaire de sortie (EXS - A1). Sur la base de la législation, il est possible de combiner les deux jeux de données ou de les introduire séparément. Si un exportateur décide de ne présenter que la déclaration d'exportation sans données de sécurité (B1), une EXS(A1) devra alors être établie au bureau de sortie. Cela a évidemment des conséquences importantes pour les transporteurs et leurs agents qui devront être en mesure de déposer le cas échéant une EXS. Apparemment, sur la base du MRN d'une déclaration d'exportation, il est possible de voir dans quelle mesure les données de sécurité ont été incluses ou non dans la déclaration d'exportation (l'avant-dernier chiffre du MRN fait cette distinction).

Il faudra se mettre d'accord avec l'AGD&A en ce qui concerne les éléments de données obligatoires à inclure dans une EXS (p. ex., l'itinéraire).

Eric Verlinden (AGD&A) signale que l'AGD&A est disposée à assurer une période de transition jusqu'à ce que les aéroports et les ports aient apporté une solution (numérique) à ce problème.

Les éléments de données des déclarations A1 et B1 peuvent être consultés sur le site Web de l'EUCDM <https://eucdm.softdev.eu.com/>.

5. Déploiement des projets MASP

Le 30.08, la dernière version du planning MASP national a été publiée sur le site Web de l'AGD&A. Au cours de la rédaction du rapport, un planning actualisé a été publié à nouveau le 20.09

https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Ondernemingen/Applicaties/MASP/MASP_BE_Timeframe_20September2024.pdf

Alfaport Voka signale en outre que, depuis juillet, des réunions hebdomadaires de déploiement MASP ont lieu dans le giron du comité de pilotage du Forum national, où sont abordées des questions techniques et opérationnelles IT. Au sein de ce groupe de travail, la question des déclarations papier (Carnet ATA, document 302, etc.) a également été abordée. L'AGD&A examine si l'utilisation de codes spécifiques pour apurer la liste de chargement (TSD) peut fournir une solution ici (utiliser avis I2 ?). Toutefois, Ilse Eelen souligne que les documents en question devront toujours être présentés physiquement aux services douaniers pour traitement ultérieur. Le lien avec le CCRM/CPU devrait également être examiné plus en détail.

NCTS P5

La Commission impose aux États membres une date de mise en œuvre fixée au 02.12. L'AGD&A avait demandé un report à l'Europe, mais cela a été refusé. De nombreuses ressources sont actuellement déployées pour mettre en œuvre NCTS P5 d'ici le 02.12.

Pour les envois sous transit sortants, l'impact opérationnel sera probablement moindre. Pour les envois sous transit entrants, le processus est plus complexe (p. ex., conversion de la déclaration NCTS en TSD). Cela ne sera probablement pas prêt le 02.12. L'AGD&A envisage donc un scénario permettant de conserver partiellement les procédures existantes au moment du démarrage (sous réserve) ou de créer une alternative temporaire.

Il n'y a pas encore de procédure concernant les contrôles de l'AFSCA dans NCTS P5. L'AGD&A examine également tous les processus liés à NCTSP5 (p. ex., apurement stockage temporaire, etc.). Le processus de conversion de NCTS en DST doit être discuté plus en détail avec les business analysts de l'AGD&A.

Lorsque les déclarations de transit sont converties en TSD, la durée de validité de TSD est de 3, 6 ou 90 jours en fonction de l'autorisation associée au code de localisation de ce lieu et dépend donc du type d'autorisation (RTO, point de déchargement agréé et destinataire agréé).

Les listes horaires (avec les notifications d'arrivée) pour certains flux de marchandises seront abandonnées dans le nouveau système. Il sera attendu des terminaux qu'ils envoient eux-mêmes les notifications d'arrivée. À un stade ultérieur, les listes journalières des transbordements seront également supprimées si le lien avec le manifeste d'exportation peut être établi.

Nancy Smout espère qu'avec NCTS P5, les périodes de validité accordées seront plus uniformes. Or, il se trouve que le délai accordé dans le cadre de la procédure simplifiée est plus court que celui accordé dans le cadre de la procédure normale. Ilse Eelen déclare qu'elle n'a pas encore reçu d'informations à ce sujet. Stef Debeuf déclare que cette question aurait déjà été soulevée à Bxl.

Procédure conteneurs vides

Une solution doit également être fournie pour déclarer les conteneurs vides (conteneurs vides avec B/L - appartenant aux expéditeurs).

Le problème réside dans l'utilisation du code SH qui devra être obligatoirement indiqué (p. ex., résidu avec ou sans valeur commerciale). Cette question doit être abordée en interne de toute urgence. La direction régionale abordera cette question lors des réunions internes avec les business analysts.

Annulation et régularisation des déclarations

Une procédure de modification ou d'annulation des déclarations doit également être prévue.

6. Sécurité aux PIF

Dans le cadre de l'utilisation des nouveaux scanners mobiles, des questions se posent sur la sécurité des chauffeurs de poids lourds. Il existe différentes façons de scanner un camion. Les scanners mobiles permettent de scanner de deux manières. Si le scanner mobile passe avec le bras au-dessus du camion, le chauffeur doit alors quitter sa cabine et se rendre en dehors du périmètre prévu. Les nouveaux scanners disposent également d'une option « drive through » où seul le conteneur est scanné et pas la cabine. Dans ce cas, le conducteur reste dans sa cabine pour faire passer le camion dans le scanner. La sécurité a notamment été étudiée par un expert en radiations. La direction régionale a envoyé une communication à ce sujet. Les conducteurs doivent toujours respecter les instructions de l'équipe de scanning.

En ce qui concerne les mesures des gaz et la sécurité des analystes aux PIF, une autre communication séparée sera également envoyée (uniquement aux entreprises concernées). Leur attention sera attirée sur le fait que les mesures ne sont pas autorisées sur les camions qui font la queue pour le scanning. En outre, il leur sera conseillé de porter des gilets fluorescents pour des raisons de sécurité.

7. Attestations pour les contrôles physiques

L'AGD&A (plus précisément les services de vérification des PIF) a récemment été régulièrement sollicitée pour délivrer des attestations confirmant qu'un contrôle physique avait été effectué. Si l'AGD&A délivre des attestations de scan, elle ne délivre pas d'attestations de contrôle physique. Cela n'est pas non plus envisagé pour le futur dans les procédures actuelles. En effet, un représentant du déclarant est toujours présent lors du contrôle physique. À l'avenir (dans MyCystoms), les rapports de contrôle seront mis à la disposition des déclarants, qui devront également signer pour réception.

8. Planning des contrôles physiques

Actuellement, les délais d'attente pour les contrôles au port sont élevés (3 à 4 semaines) pour certaines équipes de contrôle. L'AGD&A reconnaît que cette situation est inacceptable. C'est pourquoi des mesures sont envisagées en interne à différents niveaux de l'AGD&A afin de pouvoir améliorer cette situation. Le déploiement de vérificateurs supplémentaires (provenant d'autres équipes de contrôle à Anvers) est donc envisagé. Des collaborateurs supplémentaires ont également été demandés, mais nous ne nous attendons pas à une solution à court terme. Un certain nombre de contrôles peuvent également être transférés aux bureaux de douane nationaux. Les adaptations éventuelles du système d'analyse des risques sont également examinées (p. ex., si un contrôle documentaire est plus approprié qu'un contrôle physique).

Toutefois, des efforts sont également attendus de la part du secteur privé. Il faut ainsi examiner dans quelle mesure les entrepôts où des contrôles physiques sont effectués peuvent être maintenus ouverts plus longtemps. Les documents accompagnant les déclarations doivent également être remis à temps par les déclarants afin de ne pas perdre de temps ou d'éviter que les vérifications prévues ne puissent avoir lieu, et donc de « perdre » ces créneaux horaires. La présence des (représentants des) déclarants et des analystes de gaz pourrait également être améliorée. Les heures d'ouverture étendues des PIF, p. ex., ne sont toujours pas utilisées.

Apparemment, certains envois d'e-commerce sont actuellement acheminés à Anvers pour y être dédouanés. Cela augmente également la pression sur les services de contrôle dans le port d'Anvers (en effet, des sélections fréquentes s'y déroulent).

Le directeur régional (Rudi Lodewijks) propose de créer un groupe de travail composé de représentants de l'AGD&A et du secteur privé pour discuter plus en détail des solutions possibles. Alfaport Voka était également en demande de cela et se félicite de cette initiative.

Le regroupement des contrôles aux mêmes endroits fait également partie des options. Cela ne sera possible qu'à partir du moment où MyCustoms sera opérationnel. En effet, l'API de planning actuelle est moins adaptée à cela.

NOUVEAU POINT D'ACTION	DATE DE FIN RESPONSABLE	
Un suivi plus approfondi des longs temps d'attente pour les contrôles physiques.	I. Eelen	PA
Étudier la possibilité de mettre en place une Task Force.	I. Eelen et J. Van Wesemael	PA

9. Utilisation du formulaire de plaintes

Un certain nombre d'opérateurs ont signalé à Alfaport Voka que l'utilisation du formulaire de plainte n'est pas toujours bien connue ou qu'il n'y a pas de réaction de la part de la douane.

Le formulaire de plainte a été établi au niveau régional en 2019 en concertation avec Forward Belgium. Le formulaire doit être remis en premier lieu au chef d'équipe du service de contrôle concerné, qui peut effectuer un examen plus approfondi sur la base de ces informations. En principe, ces plaintes sont toujours examinées et, le cas échéant, certaines questions sont transmises à la direction régionale. Ce formulaire peut également donner au chef d'équipe un aperçu du fonctionnement de son équipe.

I. Eelen attire également l'attention sur le fait que ce formulaire a été créé principalement pour, en cas de questions/réclamations des opérateurs concernant les contrôles, pouvoir communiquer des informations suffisantes, de sorte que la question/plainte puisse être examinée efficacement.

Par souci d'exhaustivité, le formulaire de plainte est à nouveau joint au présent [rapport](#).

10. Divers

La demande de prévoir un parking au niveau de l'immeuble de la Ellermanstraat pour les déclarants est toujours d'actualité. Ilse Eelen n'a pas encore de réponse de la part du service d'encadrement Logistique.

Application du dédouanement centralisé

La mise en œuvre de CCI ne se fait pas simultanément dans les États membres. Jusqu'à ce que tous les États membres aient fourni une solution numérique, le dédouanement centralisé (numérique) peut uniquement être appliqué entre les États membres l'ayant mis en œuvre.

La prochaine réunion sera programmée dans le courant du mois de décembre. Une date concrète sera annoncée ultérieurement.