



TRADE FACILITATION ANVERS

RAPPORT

20.02.2025

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) Frank De Maeyer (AGD&A) Dave Verlinden (AGD&A) Emiel Van Rompaey (AGD&A) Bart Engels (AGD&A) Bert Jacobs (AGD&A) Stef Debeuf (AGD&A) Eva De Clerck (AGD&A) Inge Verrezen (AGD&A) Hilde Bruggeman (BSV) Jan Mariën (BSV/MOL) Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Eric Verlinden (Alfaport Voka) Jan Maes (BSV – Grimaldi) Stijn Devolder (BSV/Navonus) Gino Roelandt (BSV – Hapag Lloyd) Karen Wittock (BSV – MSC) Bart Keersmaekers (BSV – CMA CGM) Yves Willaert (ABAS-DP World) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Stijn Schuerwegh (ABAS – MPET) Serge Gumienny (Sea-Tank/LCS) Kim Van de Perre (BSV-MSK) Danny Proost (PoAB) Charlotte Walder (Forward Belgium – Remant Customs)
EXCUSÉS	Tino Sap (AGD&A) Tim Liesenborghs (AGD&A) Sara Van Cotthem (AGD&A) Tom Poelman (AGD&A) Sam Reynders (AGD&A) Goedele Boonen (AGD&A)

1. Rapport et points d'action de la réunion précédente (du 12.12.2024)

Aucune remarque n'a été reçue concernant le rapport de la réunion précédente.

Le CPU fait l'objet d'un suivi approfondi dans le cadre de concertations périodiques distinctes.

La mesure des gaz sera intégrée dans la Task Force « Processus de contrôle ».

2. Lancement des projets MASP

Après la réunion, le 21 février, un nouveau planning MASP a été publié : [MASP BE Timeframe 21Feb2025 v0.1.pdf](#). (le planning présenté lors de la réunion, celle du 22.01, est donc déjà obsolète).
IDMS est reportée au 16.06.

En ce qui concerne NCTS P5, une note informative détaillée a été publiée sur le site Web de l'AGD&A et du Forum national sur la manière de procéder aux apurements dans le cadre de NCTS P5 [Afschrijvingen NCTSP5 Nota Operatoren v3 20250212 1.1.docx](#). Cette note a été rédigée par Stef Debeuf. La note indique les codes qui doivent figurer sur un document P5 et les déclarations de suivi.

En ce qui concerne les envois T à venir : ceux-ci seront convertis en une TSD basée sur la PLDA en attendant la mise en œuvre de la TSD définitive basée sur le transit dans les systèmes (PLDA-*goods flow*).

En ce qui concerne CCRM et le port d'Anvers, une section distincte a été incluse dans la note d'information. Pour obtenir une mainlevée-CCRM pour les conteneurs, il convient d'utiliser une 2^e ligne avec référence au document précédent (code N337).

La plupart des problèmes opérationnels et techniques ont été résolus depuis. Par l'intermédiaire de FORWARD Belgium, un aperçu quasi quotidien est fourni à l'AGD&A avec les questions techniques et opérationnelles qui se posent dans le cadre de NCTS P5. À terme, la même procédure sera utilisée pour les problèmes liés à IDMS.

NDLR : *Le dossier de questions de FORWARD sera examiné plus en détail lors d'une réunion avec le service informatique. Cette réunion aura lieu le 13.03.*

Le planning MASP pour 2025 fait actuellement l'objet de discussions avec les différentes parties prenantes.

Alfaport Voka propose de centraliser certaines questions au sein du GT Opérations (NF) et de discuter de l'impact opérationnel d'IDMS. Les convenors du GT Opérations examineront l'ordre du jour pour 2025 dans les semaines à venir. Par ailleurs, Eric Verlinden (Alfaport Voka - The Way Forward) donne un aperçu des discussions en cours. Dans les mois à venir, la mise en œuvre d'IDMS et de PN/TS est une priorité. AES (phase 2) et les TSD basées sur le transit (*goods accounting*) sont légèrement repoussées. IDMS sera développée progressivement et d'ici le 16.06, on passera de PLDA à IDMS. Peut-être qu'après le 16.06, certaines déclarations devront encore être faites dans PLDA. Cela signifie que PLDA et IDMS seront utilisées de manière hybride. Actuellement, IDMS fonctionne déjà pour les déclarations H1. Bientôt, les déclarations H2 pourront également être déposées dans IDMS. Il est prévu que toutes les déclarations (à l'exception de la déclaration H7 et des déclarations de placement de marchandises sous un entrepôt douanier public) soient intégrées ultérieurement. En effet, le suivi de l'apurement des entrepôts douaniers publics doit être prévu dans la comptabilité des marchandises (*goods accounting*).

Pour PN/TS, l'objectif est un déploiement au deuxième trimestre (à partir d'avril) en deux vagues, en fonction du type de flux de marchandises (conteneurs ou non conteneurs). Nous examinons d'abord les flux de marchandises non liés au CPU, puis les flux liés au CPU (conteneurs).

Une journée de test informatique est prévue le 10.03 pour vérifier dans quelle mesure la TSD est correctement apurée avec les déclarations H1/H2 dans IDMS. PN/TS (maritime) ne peut être mise en service que si la TSD est correctement apurée avec les déclarations H1/H2. Des formations devraient également être dispensées aux services opérationnels de l'AGD&A. Les services de la douane IT examinent cette question de manière plus approfondie.

Ilse Eelen signale également que dès que PN/TS sera opérationnelle, un message de mainlevée sera généré dans IRP/CPU et non plus dans CCRM. Dès lors, CCRM cesse également d'exister. Les systèmes de déclaration alimenteront alors directement l'IRP (*Inbound Release Platform*). Le CPU est géré par un message de mainlevée à partir de l'IRP. Cela signifie que l'actuelle « procédure bug CCRM » devrait également être revue.

À terme, un message de mainlevée sera également fourni pour les flux ne concernant pas les conteneurs.

Rudi Lodewijks indique que les processus end-to-end seront élaborés et communiqués.

Par ailleurs, les services opérationnels (OPS) de l'AGD&A demandent à être plus rapidement impliqués dans la mise en œuvre des projets informatiques. Pour IDMS, un 1^{er} groupe de travail interne ne s'est réuni que le 20.02. Les OPS vont essayer de résoudre (ou faire résoudre) encore quelques problèmes.

Les terminaux se préparent également à recevoir les déclarations NCTS dans le cadre de la simplification (destinataire agréé). De cette manière, les listes horaires peuvent également être supprimées, ce qui simplifie en principe le processus. NGPS sera également supprimée lors du lancement du projet « MyCustoms ». Aujourd'hui, NGPS communique directement avec CPU. À terme, MyCustoms communiquera avec IPR/CPU via les systèmes de déclaration.

Lors de la mise en œuvre de PN/TS et d'IDMS, les opérateurs devront réviser leurs processus. L'exemple a été donné d'un colis destiné à deux importateurs. Dans ce cas, le colis doit d'abord être placé sous le régime de l'entrepôt douanier afin d'établir ensuite deux déclarations d'importation pour le contenu (divisé) du colis. Une période de transition sera prévue par l'AGD&A pour permettre aux opérateurs concernés de demander les autorisations nécessaires. L'AGD&A prépare également une note explicative.

La note avec la nouvelle procédure de « transshipment » est prête (après contribution des différentes régions) et a été transmise à l'OPS CC. Nous attendons sa publication. Elle sera publiée de la même manière que la note relative à la circulation. Ilse Eelen précise que la note a été rédigée de manière très générale, car elle doit pouvoir s'appliquer aussi bien en mer que dans les aéroports.

Dans l'attente de l'intégration de REN dans AES, le délai de 14 jours dans lequel les transbordements peuvent être effectués avec un message REN ne sera pas pris en compte. Après 14 jours, un EXS doit, en principe, être établi. Au cours de la phase initiale, la REN pourra être appliquée temporairement pendant toute la période de stockage temporaire. Toutefois, cela ne sera pas inclus en tant que tel dans la note publiée, mais sera communiqué séparément.

NDLR : *Entre-temps, la note sur le transbordement a été publiée.*

Site internet NF : <https://www.nafora.be/nl/nieuws/10032025-masp-nota-transshipment>

Site Web de l'AGD&A : https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/douane/aangiften-kennisgeving-douanestatus/documentatie (tout en bas où se trouve également la note d'information sur la circulation).

Par ailleurs, Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) se réfère à la note publiée par le service législation en octobre 2023 sur l'utilisation de la REN. Cette note part du principe que la REN ne peut être déposée en application de la représentation indirecte. Cependant, les sites Internet des douanes françaises et néerlandaises indiquent que lors du dépôt d'une REN, toutes les formes de représentation en douane (directe et indirecte) sont possibles. Ces deux formes de représentation sont également prévues dans les spécifications techniques (MIG) de la REN et de la TSD. Pour la TSD, rien n'a encore été publié officiellement. La question serait encore en suspens auprès du service législation.

Ce point sera examiné avec les autorités compétentes (BE et/ou UE).

NOUVEAU POINT D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Regrouper les commentaires concernant la représentation indirecte en cas de REN et TSD et en discuter avec les services concernés.	J. Van Wesemael	

3. Processus de contrôle - état de la situation

Pour discuter d'un certain nombre de questions opérationnelles qui se posent dans le cadre du processus de contrôle, Alfaport Voka a demandé à l'AGD&A de mettre en place une Task Force. Après consultation de Bert Matthijs (Administrateur Opérations), il a été décidé de rattacher la Task Force au GT Opérations (Forum national). De plus amples explications seront données lors de la prochaine réunion du GT Opérations, qui a été fixée entre-temps au 28.03.

Alfaport Voka mène également un projet sur la logistique de nuit. MyCustoms et PNTS devraient également permettre d'améliorer l'efficacité.

Lorsque des contrôles physiques auprès d'équipes situées en dehors du PIF sont programmés, les opérateurs doivent néanmoins tenir compte des temps d'attente importants.

L'accord de coalition prévoit essentiellement un fonctionnement des douanes 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Toutefois, dans la pratique, il ne sera pas facile d'y parvenir (en effet, la capacité actuelle ne le permet pas). L'alignement des processus de contrôle des douanes et de l'AFSCA est également inclus dans l'accord de coalition. Il existe plusieurs possibilités pour mettre en place cette coordination via CERTEX. En outre, l'accord de coalition confirme l'exercice en cours concernant la révision de la LGDA. La législation sur les accises serait également codifiée et regroupée dans un seul code. La sécurité maritime et aéroportuaire est également un élément important de l'accord de coalition.

4. Nouvelles publications

Le 01.02.2025, la Géorgie a adhéré à la convention relative à un régime de transit commun. L'AGD&A a publié une circulaire à ce sujet : <https://www.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/1e94dcd3-d4b5-4e1c-ac78-79d1836365a6>.

En outre, une circulaire sur l'utilisation du formulaire 302 a également été publiée <https://www.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/e254e613-96e4-41f6-a10e-18b58464b3d0>. Dans le contexte du document 302, il est également nécessaire de considérer comment ces documents vont apurer la comptabilité des marchandises. Une coordination plus poussée avec le service IT de l'AGD&A est nécessaire.

Plusieurs notes ont été publiées dans le passé au sujet de la représentation en douane (lien vers les éléments de données de l'annexe B DA). Les déclarants doivent faire preuve d'une grande prudence lorsqu'ils remplissent les codes dans le cadre de la représentation en douane, afin de s'assurer que tous les champs de données pertinents sont remplis pour éviter qu'une déclaration ait été déposée en nom propre et pour compte propre. Inge Verrezen et Frank De Maeyer ajoutent qu'il arrive souvent que certaines dates dans les déclarations ne soient pas mentionnées par le déclarant, ce qui fait que les déclarations ne sont pas traitées par les applications.

En principe, les codes d'erreur doivent se trouver dans la documentation technique publiée sur le site Web.

Eric Verlinden a fait remarquer, en ce qui concerne l'apurement des listes de chargement, qu'il est préférable d'utiliser les codes de la « liste de codes 17 ». Il est préférable de ne pas utiliser les codes de la « liste 182 ». La « liste de codes 181 » concerne les produits en vrac.

5. Listes de chargement

Dans PLDA, les agents maritimes peuvent désormais modifier eux-mêmes leurs listes de chargement dans un délai de 20 jours. Les doubles manifestations et les doubles déchargements de conteneurs ne sont souvent pas corrigés dans le système, ce qui pose de nombreux problèmes aux services douaniers concernés (dossiers/corrections de manuels, etc.). Certains agents maritimes laissent les 90 jours s'écouler sans apporter de corrections. Cela crée un travail inutile. Ilse Eelen attire l'attention sur ce point.

Gino Roelandt fait remarquer que les listes provisoires de non-apurement qu'ils reçoivent du bureau de quai ne sont pas toujours correctes non plus (les envois annulés y restent inscrits). Des exemples peuvent être remis au chef d'équipe concerné. Toutefois, l'agent maritime peut toujours vérifier lui-même dans la liste de chargement ce qui est encore ouvert ou non.

Dans PN/TS, en principe, ce problème ne se posera plus pour les non-déchargements car les TSD non activées (c'est-à-dire pour lesquels aucune PN n'est envoyée) seront automatiquement annulées au bout de 30 jours. Toutefois, même dans cette situation, les agents sont invités à annuler eux-mêmes la TSD.

6. Fonctionnement du Forum national :

Le 17.01.2025, le Comité de pilotage du Forum national a discuté de l'ordre du jour des différents groupes de travail pour 2025.

Le déploiement du MASP a également été discuté et les trois convenors du GT Opérations de l'AGD&A ont été présentés (Stef Debeuf, Hein Forcé et Stéphane Olivier). L'agenda du GT Opérations sera déterminé par le planning des projets informatiques en 2025. En outre, Stef Debeuf a suggéré d'expliquer l'utilisation correcte des codes de site dans le GT Opérations. Dans le cadre de PN/TS, il sera important d'utiliser dans les PN le code de site correct du lieu où les marchandises sont effectivement déchargées.

Dans le GT Opérations, les nouvelles procédures IDMS doivent être décrites sur le modèle de la note décrivant les processus relatifs au NCTS P5.

Le GT Questions européennes et générales (QEG) travaille sur la réforme douanière. La Pologne, en tant que présidente actuelle de l'UE (jusqu'au 30.06), souhaite accélérer la réforme douanière et veut que des propositions de textes juridiques soient présentées d'ici la fin du mois de mai. Il a été convenu au sein du GT QEG qu'en ce qui concerne les sujets importants et en fonction du planning de la concertation européenne, la contribution nécessaire sera fournie par le secteur privé aux négociateurs de l'AGD&A participant à la concertation européenne. Entre-temps, le GT QEG s'est réuni une première fois. L'objectif est de formuler des remarques concrètes et même des contre-propositions sur les projets de textes.

Le GT Accises examinera plus en détail la nouvelle AC4 au cours du mois de mars.

Le GT Stratégie digitale examinera l'utilisation de l'application CDA (*Customs Data App*). Via cette application, les données seront échangées entre les systèmes douaniers et, par exemple, les *Port Community Systems*.

Le GT Communication est pour l'instant en suspens, le convenor étant pleinement engagé dans le suivi de la réforme douanière.

7. Divers

Régularisation des déclarations

Les opérateurs signalent que la procédure de régularisation serait appliquée différemment selon les régions. Frank De Maeyer (Chef de division Gestion des déclarations de la région d'Anvers) signale qu'il a été, en principe, convenu au sein de l'AGD&A de maintenir la même procédure dans toutes les régions. Depuis l'entrée en vigueur de l'AES, la procédure de régularisation doit être traitée dans AES. Il peut y avoir ici et là une interprétation différente qui explique les différences entre les régions.

Certaines modifications/régularisations peuvent être envoyées par le déclarant et sont automatiquement validées par le système. Toutefois, si une nouvelle impression de la déclaration (d'exportation) est reprise, ces modifications ne sont pas visibles sur l'impression. Lors de la consultation de la déclaration en ligne (web AES), les modifications seront visibles.

Tous les agents de la douane n'ont pas une vue dans le système (AES) des modifications effectuées sur les déclarations. Cela dépend des rôles attribués aux agents concernés.

La répartition des rôles est toujours en cours d'examen avec le département informatique.

Mise à jour de la liste des participants au GT Trade Facilitation

Compte tenu d'un certain nombre de changements de personnel à l'AGD&A et de changements parmi les participants du secteur privé, la liste des participants au GT Trade Facilitation fera l'objet d'une mise à jour (tant pour la douane que pour le secteur privé). Jan Van Wesemael se concertera avec les fédérations professionnelles pour le secteur privé. Les nouvelles listes seront distribuées avec l'ordre du jour de la prochaine réunion.

NOUVEAU POINT D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Mettre à jour les listes de participants	J. Van Wesemael et I. Eelen	22.05

Contrôles relatifs à la CITES

Gino Roelandt (Hapag Lloyd) signale qu'un certain nombre de contrôles sur l'application de la législation CITES ont été effectués récemment (par le service Recherches - cellule CITES). Ces dossiers ont été envoyés à Bruxelles (SPF Santé publique - service CITES) pour avis.

Certains envois sont bloqués depuis plus d'un mois en raison de l'absence de feed-back du SPF Santé publique.

Cela est souvent dû au fait que le SPF Santé publique doit contacter les pays d'origine concernés. Entre-temps, la question a été soulevée auprès du service douanier compétent (R&D - Brenda Sanctorum).

Déclaration des documents FAL 3 (provisions de bord)

Hilde Bruggeman (BSV) signale qu'il y a de nouveau des problèmes avec la déclaration des documents FAL 3 (provisions de bord). Il s'agit toujours d'un processus manuel (pdf par e-mail) et il arrive que les informations soient envoyées par erreur à la mauvaise adresse e-mail, ce qui expose les opérateurs concernés à des amendes assez élevées en cas de constatation par l'AGD&A. BSV demande si ce processus peut être numérisé ou organisé d'une autre manière. Rudi Lodewijks indique qu'il n'y a actuellement aucune marge budgétaire pour de tels projets. BSV réexaminera la question.

NOUVEAU POINT D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Transmettre à Ilse Eelen des exemples récents d'amendes infligées en ce qui concerne les déclarations FAL.	H. Bruggeman	

Procédures d'urgence tampons

En cas de procédures d'urgence, les documents peuvent être visés à trois endroits (RO, Spitszenstraat et Ellermanstraat). Cette question a récemment fait l'objet de discussions. En principe, il est possible de choisir le lieu où les documents seront présentés. La CRC n'appose pas de tampons sur les documents.

Problèmes avec le système Tull

Selon un déclarant, il y aurait des problèmes avec le « système Tull » dans les terminaux. Il ne s'agit pas d'un système douanier. Les personnes concernées seront orientées vers les terminaux par l'AGD&A.

La prochaine réunion aura lieu le jeudi 22 mai 2025, 13 h-15 h. Le lieu sera communiqué ultérieurement.

Entre-temps, une invitation a également été envoyée pour une session d'information en ligne concernant le lancement de MyCustoms. Les membres du GT ont reçu l'invitation. (vendredi 21 mars, 11 h-12 h).