



# GT OPÉRATIONS :

## Sous-GT processus de contrôle

RAPPORT

12.06.2025

|                   |  |
|-------------------|--|
| <b>PRÉSIDENT</b>  | Rudi Lodewijks (AGD&A – Directeur Centre régional Anvers)  |
| <b>SECRÉTAIRE</b> | Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)   |
| <b>PRÉSENTS</b>   | Rudi Lodewijks (AGD&A)<br>Patrick Jodlowski (AGD&A)<br>Eveline Werck (AGD&A)<br>Bart Engels (AGD&A)<br>Joris Vandevondele (AGD&A)<br><br>Hilde Bruggeman (BSV)<br>Saskia Evenepoel (BSV)<br>Olivier Schoenmaeckers (FORWARD Belgium)<br>Caroline Gubbi (FORWARD Belgium)<br>Nancy Smout (Katoennatie – KVBG)<br>Michael Gomez (DHL – BCA)<br>Alexander Schmitz (Pfizer)<br>Ricardo Casas-Trobbant (Nike)<br>Olivier Van Hooland (Gosselin – Forward Belgium)<br>Anke Praet (Essers – Forward Belgium)<br>Koen De Ceuster (Black & Decker)<br>Elke De Jonghe (LCS – BATO)<br>Gino Roelandt (Hapag Lloyd – BSV)<br>Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)<br>Jan Maes (BSV – Grimaldi)<br>Gino Roelandt (BSV – Hapag Lloyd)<br>Karen Wittock (BSV– MSC)<br>Danny Proost (PoAB) |
| <b>EXCUSÉ</b>     |  |

### Portée du sous-GT processus de contrôle

Le 12.06.2025, la réunion de lancement du sous-GT processus de contrôle a eu lieu dans le but de rationaliser/numériser le processus de contrôle, dans la mesure du possible.

La première partie de la réunion a porté sur les questions qui se posent aujourd'hui dans le cadre du processus de contrôle. Dans la deuxième partie, il a été examiné dans quelle mesure la mise en œuvre des systèmes MASP et de MyCustoms pouvait résoudre certains des problèmes.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) ajoute au début de la réunion que ce groupe de travail a été créé à la demande d'Alfaport Voka avec l'approbation de l'Administrateur Opérations (Bert Matthijs). En outre, Alfaport Voka fait référence à une concertation antérieure sur les processus de contrôle en 2016 et 2020.

À terme, il est proposé de scinder davantage le GT (ports, aéroports et hinterland).

### Problématique du processus de contrôle actuel

Les problèmes qui se posent dans le cadre du processus de contrôle actuel sont connus depuis un certain temps et ont été discutés pour la première fois entre l'AGD&A et le secteur privé le 19.01.2016 (GIPL0). Les questions identifiées à l'époque sont toujours d'actualité :

- Pas de présentation échelonnée des conteneurs.
- Les heures d'ouverture prolongées sont sous-utilisées (6h-22h).
- Effectifs limités dans les services de scanning et de vérification.
- Défaillances techniques des scanners fixes.
- Longs délais d'exécution des contrôles des conteneurs.
- Pas de possibilité de transfert des missions de contrôle entre les agents (par exemple, maladie/absence).
- Difficulté à joindre les déclarants en dehors des heures de bureau.
- problèmes de mesures des gaz après 17 heures

Les mesures suivantes sont proposées afin de faciliter les contrôles douaniers :

### **Propositions d'optimisation du processus de contrôle**

- Le scanning au terminal peut réduire la pression au PIF.
- Le transfert vers le PIF sous dépôt temporaire est à l'étude (le PIF ferait alors office d'IST virtuelle).
- L'inscription par QR code pour les transporteurs au PIF en cours de développement.
- Fourniture d'un emplacement supplémentaire (IST) pour le temps d'attente lié au contrôle/à la présentation de documents supplémentaires.
- Meilleure utilisation des heures creuses et meilleure coordination avec les contrôles de l'AFSCA.
- Déplacement du contrôle vers l'intérieur du pays (contrôle fiscal après scanning au terminal).

### **Explication du processus de contrôle actuel**

Rudi Lodewijks (directeur du centre régional de l'AGD&A à Anvers) explique le processus de contrôle actuel et fait référence à un certain nombre de propositions que l'AGD&A examine actuellement afin d'optimiser le processus de contrôle dans la mesure du possible.

#### Contrôle supplémentaire dans l'intérieur du pays

En ce qui concerne le déplacement du contrôle (fiscal/supplémentaire) sur la déclaration de suivi, l'AGD&A étudie actuellement un certain nombre de possibilités. Une procédure a été envisagée il y a plusieurs années, mais elle ne répondait pas aux exigences légales de l'époque. Dans tous les cas, les contrôles S&S devront toujours avoir lieu au bureau de douane d'entrée. Des contrôles fiscaux supplémentaires seront possibles dans l'intérieur du pays sous certaines conditions.

#### Portée de MyCustoms

MyCustoms est une application initialement créée pour numériser les processus de contrôle pour la douane. Bien sûr, il y a aussi des avantages pour les opérateurs économiques.

Toutes les communications relatives aux contrôles douaniers se feront bientôt via le portail MyMinfin. De cette manière, un processus uniforme est prévu sur l'ensemble du territoire. En cas de sélection pour un contrôle, les documents nécessaires devront être téléchargés via le portail MyMinfin. Ce n'est que lorsque les informations nécessaires seront disponibles auprès de la douane que le contrôle pourra être programmé par le point d'organisation du travail (POT).

À terme, les opérateurs pourront suivre les statuts du contrôle de l'envoi.

Les images scannées seront également liées à l'envoi et restent disponibles tout au long du processus (par exemple, contrôles S&S et 100 % scanning).

Le transfert d'une tâche de contrôle entre agents (par exemple en cas de maladie ou de congé) est presque impossible aujourd'hui. Dans MyCustoms, cela devient plus facile.

Contrôles documentaires: À terme, les contrôles documentaires seront assurés par un groupe d'agents qui seront en télétravail à ce moment-là.

## Description du processus actuel de sélection et de suivi

La sélection pour un contrôle se fait à l'aide de l'analyse des risques dans SEDA. Cette sélection est reprise manuellement dans NGPS, d'où l'opérateur concerné reçoit un message de sélection par e-mail.

NGPS communique ce message de sélection à MODA. Les images scannées sont envoyées au NGPS/MODA. À terme, ce processus très manuel sera remplacé par MyCustoms, ce qui permettra de gagner beaucoup de temps.

Dans le cadre du contrôle documentaire, le vérificateur envoie, dans le processus actuel, un e-mail demandant un certain nombre de documents. Dans MyCustoms, le déclarant sera invité à télécharger la documentation requise dans MyCustoms. Un ensemble standard de documents sera déterminé, mais le vérificateur peut encore demander des documents supplémentaires. Les certificats originaux (par exemple CITES) pourront également être téléchargés et devront éventuellement être présentés à la douane par la suite. Il est proposé de désigner à cet effet un service spécifique aux RO et LO. En principe, l'envoi pourra être libéré sur la base du document qui a été téléchargé numériquement dans MyCustoms, en attendant un traitement physique du document.

Le résultat du contrôle est traité dans MODA.

Le contrôle physique est actuellement assuré par les CRC/CRK. À terme, cela se fera via MyCustoms. Le service CRC/CRK envoie aujourd'hui un e-mail au terminal pour bloquer le conteneur dans le système du terminal.

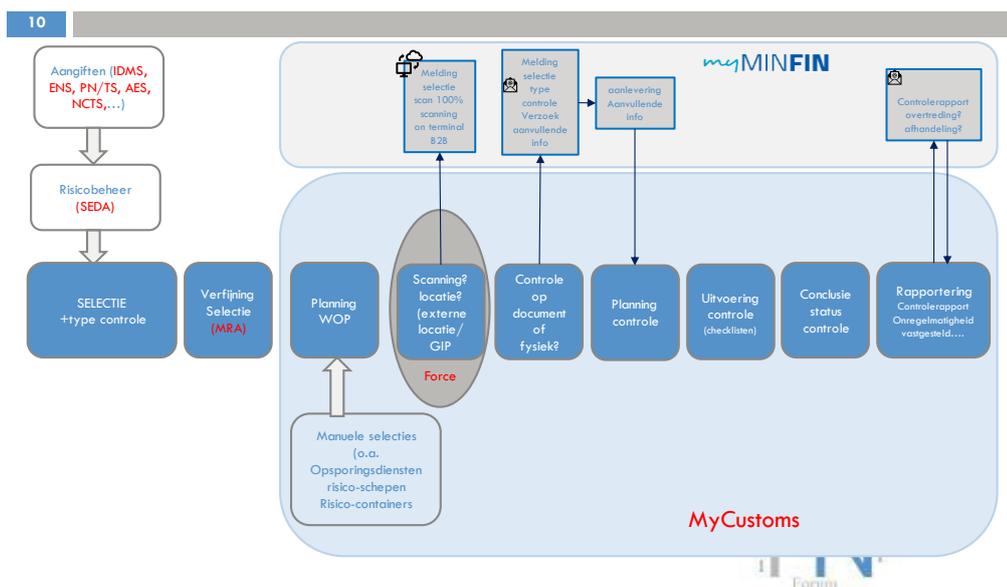
En principe, MyCustoms sera également utilisé à terme pour les contrôles en matière d'accises (par exemple, en surveillant également le mélange de produits soumis à accises). L'analyse de ce processus doit encore être effectuée

### Contrôle des envois sous transit

Actuellement, la sélection est effectuée par la CRC ou la CRK. La CRC enregistre le contrôle dans NCTS et le déclarant reçoit un message. Dans le cadre de la procédure simplifiée, le processus est légèrement différent étant donné que le destinataire agréé doit enregistrer lui-même les remarques au déchargement dans NCTS.

À terme, le même processus sera appliqué dans MyCustoms pour chaque mouvement/procédure douanière.

## Nieuwe controleproces via MyCustoms



Rudi Lodewijks (AGD&A) explique les processus repris dans la diapositive ci-dessus. Toutes les déclarations passent par l'analyse des risques (SEDA) qui déterminera le type de contrôle (contrôle documentaire, contrôle physique, ...).

La capacité disponible des agents chargés du contrôle est également prise en compte afin d'adapter les sélections en conséquence. Aujourd'hui, il s'agit d'un processus entièrement manuel. À terme, ce contrôle sera également géré automatiquement via MyCustoms.

Un score de risque numérique sera attribué à la sélection. Les scores de risque les plus élevés doivent absolument être contrôlés. Les contrôles sont ensuite planifiés par le Point d'Organisation du Travail (POT) = fusion des CRC et CRK.

Toute modification de la sélection devra à l'avenir être effectuée par 2 agents différents (principe des 4 yeux).

Les éventuelles sélections manuelles (par exemple par les services de recherche) devront à terme également être enregistrées via MyCustoms et ainsi être portées à la connaissance des opérateurs concernés. Si un scanning (au terminal ou au PIF) doit être effectué aujourd'hui, il est géré par la douane dans un outil distinct (FORCE). L'information sur le scanning à 100 % ne sera communiquée qu'au terminal (B2B). Actuellement, la communication avec le terminal se fait par e-mail.

Contrôle des documents ou contrôle physique : actuellement, le contrôle est communiqué au déclarant via MyMinFin et par e-mail.

Les contrôles seront effectués à l'aide de checklists. Ainsi, les contrôles sont effectués de la même manière partout. Le rapport est établi en même temps que la vérification de la checklist. Le déclarant aura accès, dans MyCustoms, à un rapport de contrôle contenant les conclusions nécessaires. Même à terme, en cas de constatation, la demande de dispense de verbaliser (614) serait générée automatiquement via MyCustoms. Le catalogue des amendes sera également lié à MyCustoms afin que les amendes soient appliquées de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. Il est également envisagé de supprimer à terme le constat 359 et de le remplacer par un procès-verbal. Cette question sera d'abord examinée avec tous les services concernés.

Cela résoudra finalement un problème soulevé depuis longtemps par le secteur privé.

Le processus de scanning sera également révisé avec l'utilisation de QR codes qui permettent au transporteur de s'enregistrer au PIF et de quitter le PIF après le scanning. À terme, le certificat de scanning sera également disponible automatiquement dans MyCustoms.

À terme, les contrôles a posteriori (2<sup>ème</sup> ligne) actuellement traités par les services ABC seront également affectés par MyCustoms au service concerné.

Les services de contrôle disposent également d'une sorte de « back office » (centre de connaissances) où ils peuvent s'adresser à un certain nombre de spécialistes pour répondre aux questions qu'ils se posent sur certains sujets (par exemple, la valeur, la classification, l'origine, etc.)

Plusieurs sélections chez un même opérateur seraient également regroupées, ce qui permettrait une vérification plus efficace.

MODA et NGPS sont remplacés parce qu'ils ne répondent plus aux exigences en matière de sécurité informatique.

Certaines des applications susmentionnées de MyCustoms ne seront pas prêtes pour la fin du mois de septembre 2025. Elles pourraient être déployées au cours de l'année 2026.

## **Discussion /propositions/solutions possibles**

### Présentation échelonnée de conteneurs aux PIF

Bart Engels (AGD&A) suggère que, sur ce point, le secteur privé vérifie (dans le cadre d'une concertation séparée) comment il voit les choses.

### Effectifs des services de scanning et de contrôle

Des budgets ont été demandés au gouvernement pour fournir du personnel supplémentaire pour les services de scanning et pour remplacer les scanners fixes.

### Emplacement supplémentaire

Un emplacement supplémentaire, où les conteneurs en attente de scanning peuvent rester sous surveillance, pourrait être très utile pour réduire la pression au PIF RO, par exemple. Aujourd'hui, certains chauffeurs récupèrent le conteneur au PIFRO

en vue de le scanner plus tard. Cette situation entrave actuellement le bon déroulement du contrôle des marchandises au PIF.

#### Long délai de réalisation du contrôle physique des conteneurs - meilleure répartition entre 6h et 22h

Le secteur privé réclame depuis longtemps des mesures visant à réduire à un minimum le délai de réalisation d'un contrôle physique. Aujourd'hui, il faut souvent attendre plusieurs semaines avant qu'un contrôle physique puisse être programmé. Ce point a été soulevé à plusieurs reprises à différents niveaux.

Ce problème est lié, d'une part, à la pénurie de vérificateurs. D'autres recrutements sont en cours. D'autre part, la disponibilité (limitée) des entrepôts et des déclarants (entre 9 heures et 16 heures) explique également le délai de réalisation plus long. La charge de travail liée au contrôle des envois dans le cadre du commerce électronique a également une incidence négative sur le traitement des autres envois à contrôler.

Une meilleure utilisation des heures creuses (entre 6 et 9 heures et entre 17 et 22 heures) aurait un impact favorable sur les délais de réalisation.

#### Mesure des gaz

Rudi Lodewijks (AGD&A) demande au secteur privé de trouver une solution au cas où un conteneur à haut risque doit être inspecté physiquement en dehors des heures de bureau. Si cette situation se présente aujourd'hui, l'AGD&A fera intervenir elle-même un technicien pour la mesure des gaz dont le coût doit être supporté par le déclarant.

À terme, l'AGD&A envisage d'apporter quelques ajustements à certaines règles de mesure des gaz qui pourraient réduire le nombre de mesures des gaz. Ces propositions sont actuellement analysées par un GT au sein de l'AGD&A.

**Action :** La question de la mesure des gaz devrait être examinée des deux côtés (AGD&A et secteur privé).

#### Contrôle des expéditions dans le cadre du commerce électronique dans le port d'Anvers

Ces derniers temps, les conteneurs de marchandises issues du commerce électronique sont plus souvent transférés sous le régime du transit vers Anvers pour une mise à la consommation. En cas de contrôle, ces envois nécessitent une grande capacité de la part des services de contrôle. Cette question fera également l'objet d'une analyse plus approfondie en vue de l'adoption de mesures supplémentaires.

#### Coordination entre les contrôles douaniers et ceux de l'AFSCA

Le fait que les contrôles de l'AFSCA doivent être effectués avant l'introduction de la déclaration en douane a un impact important sur le processus de contrôle actuel AFSCA-douane. Dans la nouvelle situation, une déclaration IDMS ne peut être acceptée que si l'envoi a été libéré par l'AFSCA dans Traces /CERTEX. Lors de l'introduction d'une déclaration de suivi dans IDMS, il est vérifié via CERTEX si l'envoi a été libéré par l'AFSCA et si un certificat valable est disponible dans CERTEX (pour les 4 certificats CHED, le contrôle est effectué à partir du 16.06.2025). Cela entraîne également un certain nombre de défis pour les opérateurs impliqués dans les ports maritimes, y compris pour les entreprises utilisant des contingents tarifaires pour les produits agricoles.

**Action :** ce service sera analysé plus en détail par un groupe de travail qui se réunira physiquement à Anvers le 10 juillet.

En principe, ce problème ne se pose pas dans les aéroports car les contrôles de l'AFSCA y sont effectués au moment où les marchandises sont encore en dépôt temporaire.

#### Transfert aux PIF des marchandises en dépôt temporaire à contrôler

Il est envisagé que le transfert des marchandises vers les PIF se fasse finalement sous le régime du dépôt temporaire. Cela pourrait être une solution pour un certain nombre de situations (entre autres pour les marchandises d'inspection). L'AGD&A examine actuellement cette question avec les différents services et l'AFSCA. De cette manière, les feux CPU peuvent également être pilotés (avec le transfert du feu orange vers le PIF).

**Action :** L'AGD&A est également en concertation avec l'AFSCA à ce sujet.

#### Division du GT

Les membres du GT se sont mis d'accord pour diviser le groupe de travail en :

- Processus de contrôle dans les ports et dans les aéroports
- Processus de contrôle hinterland

De cette manière, certains points peuvent être traités de manière spécifique, ce qui améliore l'efficacité. Il est suggéré de se tenir mutuellement informés et d'impliquer les fédérations professionnelles.

**La prochaine réunion plénière sera organisée en septembre/octobre où certains processus (par exemple l'AFSCA, la mesure des gaz,...) pourront déjà être discutés plus en détail.**

**Des concertations spécifiques concernant le processus de l'AFSCA sont prévues pour le 10 juillet.**

= = = = =