Mouvements à courte distance depuis et vers le Royaume-Uni
Que faire et quand dans le processus logistique ?

Bon à savoir : c'est le Brexit ou pas le Brexit ! La forme ou le contrat qui peuvent encore être négociés n'ont aucune influence sur les étapes administratives du processus. Si le RU sort de l'Union, une frontière douanière voit le jour et le RU devient un pays tiers. Dans la relation avec les pays tiers, nous parlons d'importation et d'exportation ; tout ce qui vient du RU est considéré comme ne faisant pas partie de la libre circulation et doit par conséquent être déclaré.

Aussi important : on peut utiliser la règle du transport douanier (transit) pour les trafics depuis et vers le RU, aussi après le Brexit. L'utilisation de ce régime peut accélérer le processus logistique, mais constitue un point d'attention supplémentaire dans le flux administratif.

Dans la relation avec le Royaume-Uni, il peut par conséquent être question :

1. D'importation
2. D'exportation
3. De transit
4. De Stockage - entrepôt douanier
5. De traitement :
6. D'admission temporaire

Pour chacun de ces mouvements ou activités, il y a des règles légales et des formalités.

Pour savoir quelles formalités ou actions vous devez entreprendre dans vos trafics avec le RU, il importe de savoir quelle qualité vous avez dans le processus.

Êtes-vous :

- Transporteur ?
- Acheteur importateur ?
- Vendeur chargeur exportateur ?
- Représentant en douane ?
- Expéditeur ?
- Groupeur ?
- Manutentionnaire ?

En fonction de ce rôle, d'autres démarches devront être accomplies à d'autres moments. Nous avons élaboré un certain nombre de scénarios et détaillé le rôle de chaque partie dans ceux-ci.

Les flux suivants de marchandises entrent en considération :

1. Fret maritime – RORO – accompagné (ferry): CMR ⇨
   N'apparaît pas à Anvers pour l'instant.
2. Fret maritime – RORO – non accompagné :
   - ⇨ remorques consolidées : réservation
   - ⇨ chargement : B/L
3. Frêt maritime autre : B/L ⇨ Conteneurs
   - ⇨ (break)bulk

©Dorothy Cardoen – Informations Trafic Short Sea après Brexit

Envois entrants :

Lorsque des marchandises entrent dans l'Union, le Code douanier de l'Union prévoit un certain nombre d'obligations :

1. Déclaration sommaire d'entrée – entry summary declaration – ENS

- Transporteur maritime (armateur) ou représentant - 'vessel-agent'
- Au premier lieu d'entrée dans l'Union
- *Au plus tard* 2 heures avant l'arrivée
- Indication de *toutes les* marchandises *chargées* sur le moyen de transport
- Vous trouverez le jeu de données tel que prévu dans le modèle de données EU customs : colonne F1a de l'annexe B au Règlement Délégué 2446/2016

2. Déclaration de stockage temporaire - 'liste de cargaison'

- Agent maritime – 'cargo-agent' comme représentant du transporteur maritime
- à l'aide d'un message CUSCAR en PLDA
  - ⇨ chargement avec B/L : combinaison de l'emplacement du navire, numéro Lloyds + numéro B/L
  - ⇨ autre chargement : numéro de réservation de la remorque ou du camion
- Indication de *toutes les* marchandises *déchargées* du moyen de transport
- Au plus tard au moment du déchargement et de la présentation des marchandises à la douane
  - ⇨ Peut être envoyé dès que le navire quitte le port du RU
  - ⇨ Est activé en PLDA lors du passage de la bouée lumineuse 74 (bouée de Flessingue)

Dès que les marchandises font l'objet d'une déclaration de stockage temporaire, elles se trouvent sous le statut de 'stockage temporaire'. Il s'agit d'une sorte de 'mode d'attente' pour permettre aux opérateurs de déclarer leurs marchandises pour une destination douanière. Les marchandises peuvent 'attendre' 90 jours calendrier dans un 'magasin de dépôt temporaire'.

Le but est de mettre fin au 'mode d'attente' endéans la durée prévue par :

1) La poursuite de l'exportation des marchandises = le trans-shipment
   - ⇨ Tel pourrait par exemple être le cas si des marchandises venant du RU sont consolidées à Anvers sur des navires de haute mer vers leur destination finale
2) L'abandon des marchandises au Trésor public
   - ⇨ Il s'agit d'une procédure très exceptionnelle ; l'abandon volontaire éteint la dette douanière
3) Recevoir la libre disposition des marchandises
   - ⇨ Par exemple, une vente Irlande - BE via le RU ; pour de tels envois, la provenance de l'Union des marchandises devra être démontrée par une facture ou un document T2L
4) OU déclarer les marchandises en douane

3. Déclaration en douane :

- En PLDA (Paperless Douane et Accises) ou NCTS (New Computerized Transit System)
- Par l' importateur ou, sur son ordre, l'expéditeur ou l'agent en douanes
- *Avant* que les marchandises ne soient enlevées du lieu de déchargement
- Avec renvoi aux données du CUSCAR (voir étape 2)
- Peut être envoyé dès que le CUSCAR est créé en PLDA
- Est également validé lors du passage de la bouée lumineuse 74 (bouée de Flessingue)

Les marchandises entrantes que ne proviennent pas de l'Union peuvent être déclarées sous les régimes suivants

- La mise en libre circulation (dédouanner) ou la destination particulière (avec autorisation) - Régime particulier :
  - ⇨ Transport douanier (transit)
  - ⇨ Entrepôt douanier (stockage)
  - ⇨ Répartition active (traitement)
  - ⇨ Admission temporaire

À savoir : via NxtPort, les utilisateurs peuvent réutiliser des données CUSCAR. Ceci évite une redactylographie fastidieuse et réduit le risque de fautes et augmente ainsi le flux de marchandises. https://www.nxtport.com/market/live/import-consignment-api

©Dorothy Cardoen – Informations Trafic Short Sea après Brexit

BERICHTENSTROOM BIJ HET BINNENBRENGEN VAN GOEDEREN

ENS

'VESSEL AGENT'

OPGAVE VAN ALLE GOEDEREN AAN BOORD VAN HET VERVOERMIDDEL

INSTUREN OP DE EERSTE PLAATS VAN BINNENKOMST IN DE UNIE

IN PLDA

'VESSEL AGENT' VRAAGT TOELATING OM DE HAVEN BINNEN TE KOMEN

TOEKENNING VAN EEN LIGPLAATS

GEEFT DE LIGPLAATS DOOR AAN DE 'CARGO AGENTS' OM DE SATO TE KUNNEN OPSTELLEN

BINNENKOMST

BERICHT VAN AANKOMST

MOMENTEEL NOG GEÏNTEGREERD IN BERICHT IMOFAL 1 = INKLARING VERVOERMIDDEL

SIGNAAL VIA LICHTBOEI VLISSINGEN VIA APICS AAN PLDA

PROVISIELIJST IMOFAL 3 => NIET EL.

CREWLIJST IMOFAL 4 => NIET ELEKTRONISCH

LOSSING

AANBRENGEN VAN DE GOEDEREN

'PRESENTATION NOTIFICATION' IN ONTWIKKELING

INSTUREN VAN SATO IN PLDA

TEN LAATSTE OP HET OGENBLIK VAN AANBRENGEN—KAN OOK 2 TO 5 DAGEN VÓÓR AANKOMST

AAN DE HAND VAN LIGPLAATS, IMO NR VAN HET SCHIP EN B/L NR

SIGNAAL VIA BOEI VLISSINGEN AAN APICS

WEGNAME

ZUIVERING SATO DOOR:

1. WEDERUITVOER
2. AFSTAND AD SCHATKIST
3. VRIJE BESCHIKKING
4. AANGIFTE VOOR DOUANEREGELING IN PLDA OF NCTS

4. Qu'en est-il si pour les marchandises, un document de transit existe avec un autre bureau de destination qu'Anvers ?

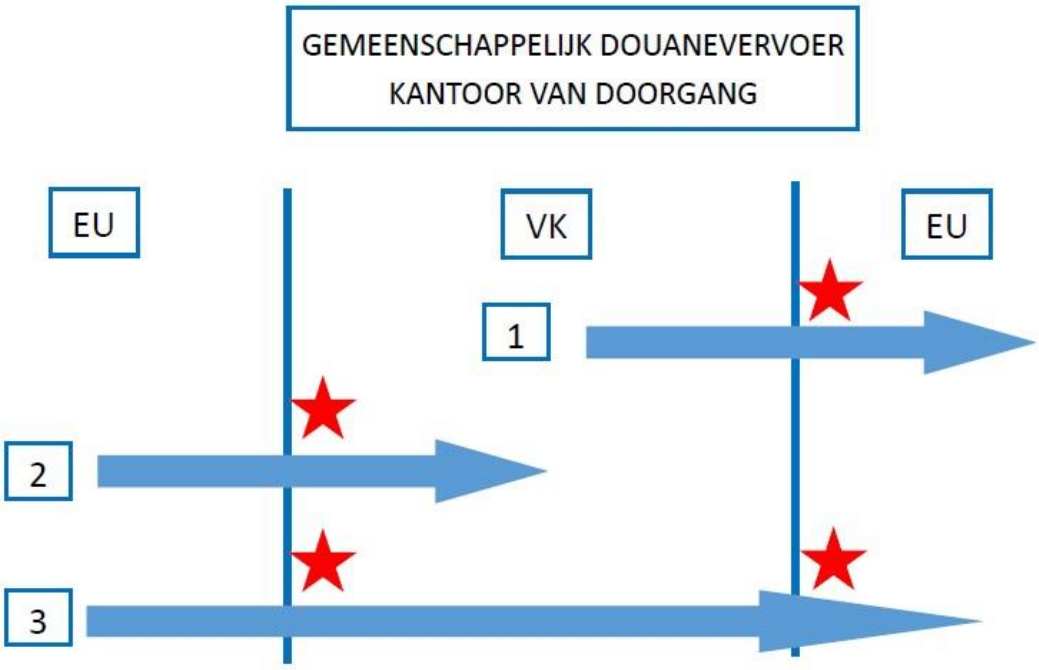
Pour éviter la congestion aux lieux d'entrée et de sortie, le Royaume-Uni a assez vite adhéré au traité de l'Union douanière et est ainsi devenu, après la Norvège, l'Islande, la Suisse, Le Liechtenstein, la Servie, la Macédoine et la Turquie, le 8e pays tiers qui utilise le système de l'Union européenne pour les déclarations de transport douanier – NCTS pour les envois en transit.

Le but est d'avoir un temps d'arrêt minimal aux frontières de pays et de transférer la libération des envois vers l'intérieur du pays, disons les lieux de déchargement.

Mais si les marchandises entrent dans l'Union sous le régime de transit, le Code prévoit une étape obligatoire au bureau de passage (dans ce cas le bureau de douane d'Anvers) Cela revient en pratique à ce que la douane du lieu d'entrée doive faire 'quelque chose' avec ces déclarations pour pouvoir les débloquer au bureau de destination.

Au sein du sous-groupe de travail Brexit du Forum National, il a été convenu de traiter de tels envois comme suit :

1. ENS: doit de toute façon être envoyé pour toutes les marchandises, donc aussi pour le transit 2. CUSCAR: idem, mais avec la mention 'TT' ⇨ 'cargo-agent'
3. Déclaration en douane :
    - Ne doit pas être faite, puisqu'il y en a déjà une
    - Le transporteur 'cargo-agent' fournit une liste avec la mention MRN sous forme de codebarres à la douane locale qui confirme alors le transfert en NCTS



1. Importation depuis le RU : bureau de passage = lors de l'entrée dans l'Union
2. Exportation vers le RU : bureau de passage = lors de l'entrée au RU

3. Envoi ou entrée de l'Irlande via le RU : bureaux de passage = lors de l'entrée au RU et lors de l'entrée dans l'Union

Le tableau ci-dessous reprend les diverses possibilités :

quoi	qui	quand	où
ENS	Vessel-agent	2 heures avant l'arrivée	Premier lieu d'entrée dans l'UE
CUSCAR	Cargo-agent	Lors du déchargement et de la présentation des marchandises	En PLDA
Régime douanier	Importateur Expéditeur Représentant en douane	Avant l'enlèvement des marchandises	PLDA ou NCTS
Transit	Cargo-agent	Au même moment que l'envoi CUSCAR	Douane du lieu de déchargement

À savoir : Il existe, outre ces obligations, e.a. des obligations vis-à-vis de l'Agence Fédérale pour la Sécurité de la Chaîne alimentaire (AFSCA) à remplir avant que les marchandises ne puissent entrer en UE. Vous trouverez plus d'informations via les liens ci-dessous. http://www.afsca.be/brexit/fr/ https://www.naforna.be/fr/system/files/20190118_Q%26A_brexit_phyto_vet_version_FR_0.pdf

Envois sortants :

Lorsque les marchandises quittent l'Union, le Code douanier de l'Union prévoit un certain nombre d'obligations :

1. Déclaration avant le départ :
   - *Au plus tard* 2 heures avant le départ du moyen de transport

   Celle-ci peut se faire sous 3 formes, à utiliser en ordre descendant :

a) <u>Déclaration d'exportation ou de réexportation :</u>
   - En PLDA ou NCTS
   - Par l'exportateur ou, sur son ordre, par l'expéditeur ou le groupeur ou l'agent en douanes
   - Au bureau d'exportation compétent = lieu où ○ l'exportateur est établi OU ○ les marchandises sont emballées OU
     - ○ les marchandises sont chargées dans le moyen de transport avec lequel elles quitteront l'Union (p.ex. mis dans un container chez un groupeur)

   Après s'être acquitté de cette déclaration au bureau d'exportation, les marchandises et la déclaration doivent être présentées au bureau de sortie = lieu où les marchandises quittent l'Union.

   Ex déclaration d'exportation faite à Vilvorde ; transbordement à Anvers ; Vilvorde est le bureau d'exportation, Anvers est le bureau de sortie

b) <u>Notification de réexportation :</u>
   - Containers dans le port d'Anvers : avec une mini-CUSCAR
   - Autres flux de biens : en développement ; actuellement avec une déclaration de transit
   - Agent maritime – 'cargo-agent' comme représentant du transporteur maritime
   - Lorsque des biens ne provenant pas de l'Union sont exportés et qu'on ne peut pas utiliser de déclaration de réexportation
   - En pratique : lors de trans-shipments

c) <u>Déclaration sommaire de sortie – exit summary declaration – EXS</u>
   - Agent maritime – 'vessel-agent'
   - Lorsque a) et b) ne sont pas d'application
   - Au bureau de sortie

- Offre de marchandises et déclarations au bureau de sortie :

Lorsque pour des marchandises, une déclaration d'exportation ou de réexportation a été faite en PLDA ou dans un autre état membre ou qu'il existe pour les marchandises une déclaration de transit pour la destination d'Anvers, tant les marchandises que les données relatives à la déclaration y afférente doivent être présentées à la douane du bureau de sortie (Anvers donc), de sorte que celui-ci :

- Puisse effectuer un contrôle de conformité et
- Puisse constater effectivement que les marchandises ont quitté l'Union.

À Anvers, on utilise pour ce faire une plateforme portuaire électronique NxtPort et l'application y afférente e-Balie. Lorsque des marchandises sont transbordées via le port d'Anvers, le numéro de référence unique MRN de la déclaration de (ré)exportation doit être mis sur cette plateforme. Ceci peut être fait par :

- L'exportateur ou une autre partie qui a établi la déclaration sur ordre de l'exportateur
- Le groupeur, qui rassemble (regroupe) les envois couverts par une déclaration et peut les lier à un numéro de container. Lorsque pour un certain envoi, il n'y a pas de déclaration de (ré)exportation connu chez le groupeur, il devra encore en établir une en PLDA
- Le terminal où les biens sont chargés à bord du navire de mer.

Chaque maillon dans cette chaîne logistique peut avoir accès à la plateforme, même les exportateurs qui ne sont pas établis en Belgique.

Lorsque les marchandises (container, véhicule) sont contrôlées au terminal de transbordement, le terminal operating system (TOS) va chercher les données MRN disponibles sur e-Balie et envoie ensuite un 'avis d'arrivée' IE507 à la douane du bureau de sortie. Pour garantir le transfert rapide des marchandises, il est donc fortement recommandé de déjà mettre la MRN dans e-Balie avant que les marchandises n'arrivent au terminal.

Le lien entre la MRN (référence de déclaration) et les marchandises est fait à l'aide :

- Du numéro de container : pour les marchandises en containers
- Du numéro VIN : pour le matériel roulant
- Le numéro de réservation + la plaque d'immatriculation : pour les camions et les remorques (ferry)
- Un qualificatif unique pour les marchandises à la pièce et en vrac (en cours de développement)

À la réception de cet avis, la douane effectuera un contrôle de l'acceptabilité formelle de la déclaration (MRN connu et statut correct ?) et procédera ou non à un contrôle de conformité entre les marchandises déclarées et les marchandises présentées. Ce n'est qu'après ces contrôles que les marchandises peuvent être chargées et transbordées..

Les informations à propos de l'accès à e-Balie sont à trouver via ce lien www.c-point.be/nl/services/ebalie

- Constatation de la sortie effective des marchandises

Le terminal communique avec l'agent maritime - 'cargo-agent' quelles marchandises ont effectivement été chargées sur le navire de mer.

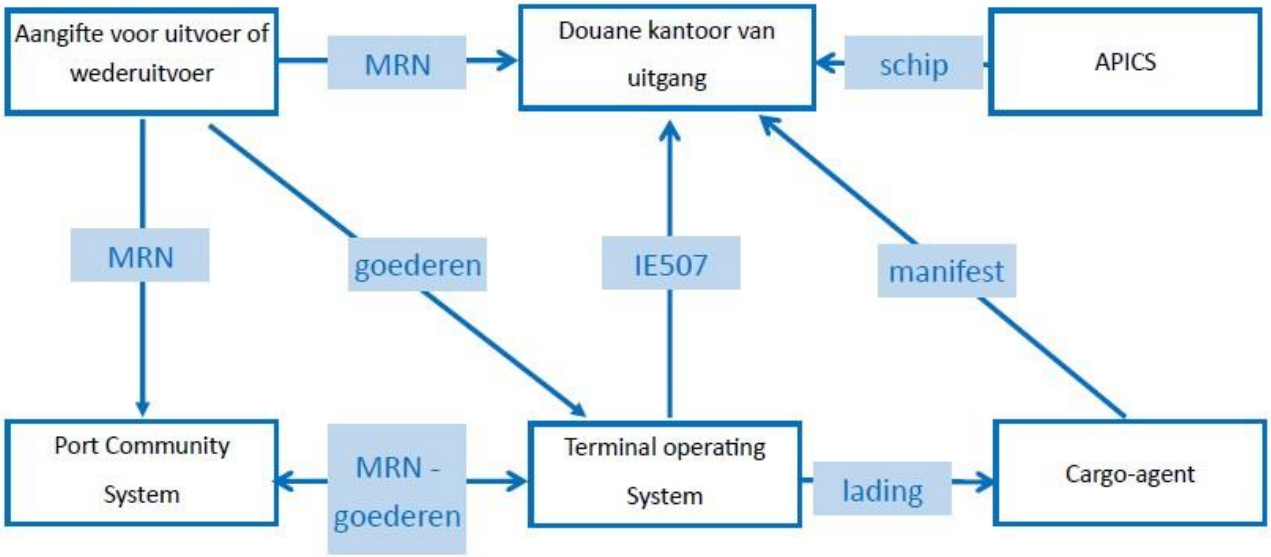
À l'aide de ces informations, le cargo-agent est en état d'établir le manifeste électronique en se référant :

- Au numéro de container : pour les marchandises en containers
- Au numéro VIN : pour le matériel roulant

Ce manifeste est envoyé en PLDA. Là, un lien est fait entre les données de la notification d'arrivée IE507 (lien avec la référence unique des marchandises, ⇔ la référence unique de déclaration douanière MRN) et les données du manifeste (lien avec la référence unique des marchandises ⇔ et les références du navire de mer).

Lorsque le navire de mer passe la bouée lumineuse 74 de Flessingue, l'entreprise portuaire d'Anvers envoie un avis de sortie au navire (référence du navire de mer) vers PLDA.

En PLDA, les trois références uniques sont reliées et la sortie des déclarations de (ré)exportation est automatiquement confirmée.



MRN = référence unique de déclaration = 1
Marchandises = container-, numéro VIN ou autre numéro unique de référence = 2
Avis d'arrivée au bureau de sortie IE507= lien MRN ⇔ des marchandises
manifeste d'exportation = lien aux marchandises ⇔ navire = 3
En ECS, 1 -2 - 3 sont reliés et la sortie est confirmée dès que nous avons reçu un avis d'APICS.

4. Qu'en est-il des marchandises s'il y a un transit avec un bureau de destination au Royaume-Uni ou en Irlande ?

Une déclaration de réexportation (sortie d'entrepôt - réexportation après traitement ou répartition active) peut encore être transposée dans le régime *externe* de transport douanier (T1).

Dans le cadre de la convention communautaire de transport douanier, il est aussi possible de transposer une déclaration d'exportation (vente de marchandises de l'Union) en régime *interne* de transport douanier (T2).

En cas de Brexit, ce sera peut-être une option d'utiliser cette possibilité pour déplacer l'accomplissement des formalités de douane depuis la sortie (exit Union) et l'entrée (entrée RU) vers les lieux de chargement et/ou de déchargement.

Dans ce cas, il est prévu que la déclaration de (ré)exportation soit terminée au bureau de départ du régime de transport douanier.

Lors d'une vente de marchandises au sein du territoire douanier de l'Union, il ne faut pas de déclaration de douane pour l'export ; nous ne parlons pas, en terme de douane, d'exportation, mais d'envoi. Toutefois, il est possible que l'envoi qui transite par le Royaume-Uni aille en Irlande. Pour de tels mouvements, il est nécessaire d'utiliser le régime de transit - transport douanier interne T2 (pour le transit au RU).

Sur le lieu de sortie (Anvers), la déclaration de transit ne doit *pas* être présentée à la douane; il est en effet prévu qu'il n'y ait une intervention que lors de l'entrée au RU auprès du bureau de transit là-bas (voir commentaire et schéma au point 4 - envois entrants).

Ces informations sont toutefois cruciales pour le cargo-agent, parce que :

- ⇨ Il doit pouvoir établir son manifeste en ce sens avec une mention d'envoi 'TT'.
- ⇨ Il doit, lors de l'entrée au RU, transmettre la même information en vue du traitement au bureau de transit.

Il faut donc recommander de partager ces informations avec les agents maritimes via l'application eBalie C-Point de NxtPort.

Le tableau ci-dessous reprend les diverses possibilités :

quoi	qui	quand	Où
Déclaration d'exportation ou de réexportation	Exportateur ou sur son ordre	2 heures avant le départ	Bureau d'exportation+ e-Balie
Notification de réexportation	Cargo-agent	idem	Bureau de sortie
EXS	Vessel-agent	idem	Bureau de sortie+ e-Balie
Transit	Exportateur – expéditionnaire ou sur son ordre	idem	Cargo-agent via e-Balie