



TRADE FACILITATION ANVERS

PV

02.03.2017

CONVENORS	Robert Robbrecht (AGD&A – Directeur de centre régional) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Hans Berckmans (AGD&A – Mesure des performances et Communication régionale)
PRÉSENTS	<p><u>Douanes & Accises</u> Robert Beckx (AGD&A – Organisation & Support) Hans Berckmans (AGD&A – Mesure des performances et Communication régionale) Kim De Coninck (AGD&A – CRC) Ilse Eelen (AGD&A – Composante centrale Opérations) Tim Liesenborghs (AGD&A – Enquête & Recherche) Sophany Ramaen (AGD&A – Régie Collaboration nationale et internationale) Robert Robbrecht (AGD&A – Directeur de centre régional) Erik Van Poucke (AGD&A – Opérations 1^{re} ligne Division 1) Jan Verelst (AGD&A – Opérations 1^{re} ligne Division 2)</p> <p><u>Organisations syndicales</u> Tom Bonneux (Atmosafe) Kurt Crauwels (DP World) Patrick Geerinck (VEA – Remant Douane) Joachim Hertog (Atmosafe) Kurt Joosen (SAVA/FEBETRA) Frederic Keymeulen (Transport en Logistiek Vlaanderen) Paul Peeters (VEA – Remant Douane) Olivier Schoenmaeckers (VEA) Kim Van de Perre (ASV – MSC Belgium) Tineke Van de Voorde (Régie portuaire d'Anvers) Jean-Claude Van den Berghe (ASX-IBECO) Kristin Van Kesteren-Stefan (Régie portuaire d'Anvers) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA) Mike Verstrepen (ASX-IBECO) Yves Willaert (DP World)</p>
EXCUSÉS	Goedele Boonen (AGD&A – Contentieux)

Concertation spéciale : travail de nuit aux terminaux à conteneurs du Deurganckdok

1. Introduction

- a. R. Robbrecht indique que la concertation spéciale a lieu à la demande de l'administrateur général de l'AGD&A. Cette concertation résulte du projet pilote dans le cadre duquel les terminaux du Deurganckdok permettent, à compter du 20 mars 2017, de déposer et d'enlever des conteneurs également de nuit.
- b. R. Robbrecht formule les remarques suivantes :
 - Dans un premier temps, il était uniquement question du traitement de conteneurs exempts de formalités douanières. Lorsqu'il n'y a aucune formalité douanière à remplir, il ne faut pas non plus prévoir de douaniers la nuit.
 - Si l'on opte pour l'ensemble des possibilités, l'AGD&A n'est pas en mesure d'assurer une réponse à court terme, étant donné qu'une concertation doit avoir lieu avec les syndicats au sein d'un CCB, que le système de travail en shift doit être adapté au sein de l'AGD&A, que le recrutement de personnel supplémentaire nécessite au moins six mois et que la hausse de l'indemnité de nuit entraîne des coûts supplémentaires.
 - Ce projet offre la possibilité aux transporteurs d'éviter les files sur le ring d'Anvers. Par ailleurs, une vérification physique ne peut se faire qu'en présence du déclarant ou de son représentant.
- c. R. Robbrecht propose :
 - de ne déposer et de n'enlever que des conteneurs exemptés aux deux terminaux du Deurganckdok durant les six mois du projet pilote.
 - de compter, chaque nuit, le nombre de conteneurs déposés et enlevés aux deux terminaux et de communiquer cette statistique chaque semaine via l'adresse : da.tcv.dra1.antw@minfin.fed.be.
 - de procéder à une estimation des conteneurs pour lesquels toutes les formalités douanières pourraient être remplies de nuit en organisant un shift de nuit du lundi à 22h00 au samedi matin à 6h00 (cinq services de nuit de 22h00 à 6h00).

2. Concertation

a. Heures d'ouverture étendues du PIF

J. Van Wesemael indique que le projet pilote pourrait être l'occasion de mieux exploiter les heures d'ouverture étendues du PIF. Une étude a en effet démontré que les périodes de pic se situent toujours aux alentours de 10h00 et de 15h00 et que l'arrivage est faible entre 6h00 et 8h00 ainsi qu'entre 18h00 et 22h00. J. Van Wesemael appelle dès lors à procéder au contrôle des marchandises non Union pendant ces heures et à se limiter la nuit au traitement des marchandises libres (sans formalité douanière).

E. Van Poucke signale qu'il ne faut contrôler qu'une part limitée des conteneurs pour les importations. La majeure partie peut être enlevée librement. K. Van Kesteren partage également cet avis et se demande si cela vaut vraiment la peine de prévoir une ouverture nocturne du PIF. R. Robbrecht souligne que l'équipe de gardiennage peut toujours effectuer des contrôles à la sortie des terminaux concernant la présence des documents requis.

J. Van den Berghe indique qu'une optimisation de l'arrivage au PIF peut offrir environ cinq à six heures supplémentaires de possibilités de contrôles. Les représentants des déclarants et les gazomètres sont toujours présents durant les heures d'ouverture du PIF, mais la demande de leurs clients visant à procéder aux contrôles entre 8h00 et 16h30, reste élevée. En dehors des heures de bureau, les déclarants n'assurent qu'une permanence limitée. Il est dès lors difficile de les joindre par téléphone.

b. Blocage et engagement pour scanning

Les engagements et les blocages en matière de scanning constituent un obstacle à une meilleure répartition des contrôles. En effet, la douane n'est présente au terminal qu'à partir de 6h00 pour la proposition d'un engagement et le déblocage des conteneurs. Le CCRM est encore en phase de test à l'heure actuelle. Le lancement est prévu pour septembre.

T. Vanderheijden propose de réexaminer le système des engagements comme cela a été fait pour Zeebruges. P. Peeters signale que le déclarant signe les engagements à l'avance dans le système utilisé à Zeebruges, même s'il ne dispose pas de l'ensemble du contrôle des marchandises présentées. I. Eelen indique que le déclarant demeure responsable de la présentation des marchandises selon la législation. L'engagement aurait ainsi principalement une fonction de sensibilisation vis-à-vis des transporteurs. Selon T. Vanderheijden, la sélection relative au scanning peut être communiquée lors de la notification préalable au terminal.

E. Van Poucke souligne qu'il y a lieu d'établir une distinction entre les sélections sur la base de déclarations en douane et les autres sélections. Pour la première catégorie de sélections, les marchandises pourraient être retirées sans intervention de la douane ; pour les autres sélections, une intervention de la douane sera toujours nécessaire.

I. Eelen déclare que le réexamen de la procédure de scanning sera traité au sein du groupe de travail « Mesures non fiscales ». R. Beckx suggère toutefois de traiter la question des engagements à Anvers comme il s'agit d'une procédure locale et qu'il est possible d'aboutir à un *quick win*.

Les organisations syndicales indiquent mener la concertation nécessaire en interne afin de parvenir à une position commune, avant d'impliquer la douane dans l'élaboration d'une procédure relative au blocage et à l'engagement en matière de scanning.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Les organisations syndicales mènent la concertation nécessaire en interne et impliqueront ensuite la douane dans l'élaboration d'une nouvelle procédure concernant le blocage et l'engagement en matière de scanning.	J. Van Wesemael	ASAP

c. Enregistrement des documents dans APCS

Durant les dépôts nocturnes, il ne sera pas possible de remettre des documents au terminal de DP World. Du personnel sera affecté uniquement au guichet des problèmes. K. Joosen critique vivement le fait que plus aucun récépissé n'est délivré aux terminaux pour les documents remis. E. Van Poucke propose de sensibiliser l'ensemble de la chaîne logistique à utiliser APCS en toutes circonstances. F. Keymeulen indique que son organisation syndicale prévoit des clauses que les transporteurs peuvent reprendre dans leurs conditions générales pour inciter leurs clients à remettre les documents via APCS.

d. Évaluation du projet pilote

K. Joosen et F. Keymeulen demandent aux terminaux participants de ne pas évaluer directement le projet pilote à court terme et de laisser le temps nécessaire à tous les opérateurs concernés pour pouvoir s'adapter. L'ensemble de la chaîne doit en effet être sensibilisé pour pouvoir évoluer vers une autre méthode de travail.

T. Vanderheijden indique qu'il n'existe pas de projets dans l'immédiat visant à organiser également des ouvertures nocturnes des terminaux sur la rive droite, mais que l'évolution du projet pilote sera suivie de près.

Tous les participants conviennent de commencer par le traitement nocturne des marchandises libres. R. Robbrecht demande aux terminaux participants de transmettre les statistiques nécessaires à l'AGD&A afin de pouvoir évaluer si une ouverture nocturne du PIF est souhaitable.

Une première évaluation du projet pilote figurera à l'ordre du jour de la réunion du groupe « Trade Facilitation » du 20 avril 2017.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
R. Robbrecht communique les décisions prises à l'administrateur général de l'AGD&A.	R. Robbrecht	ASAP
La statistique des conteneurs déposés et enlevés est transmise chaque semaine à da.tcv.dra1.antw@minfin.fed.be.	ABAS	ASAP