



Forum National : GT Marchandises introduites

PV

27.09.2018

CONVENORS	Ilse Eelen (services du directeur de centre d'Anvers) & Jan Van Wesemael (Alfaport-Voka)
SECRÉTAIRE	I Eelen / J Van Wesemael
PRÉSENTS	<p>Albert Palsterman, CRSNP (Stream Software) Ann Moorhem, AGORIA (Volvo Car Belgium) Bart Engels, Secrétariat Forum national Bart Van Geem, AWDC Diamond Office Bart Vleugels, Région Louvain – directeur de centre régional Benoit Willimes, Processus et Méthodes Debby Bogemans, Région Hasselt Delphine Simonis, Gestion des risques Dennis Verheyen, ASV (Eurochem ANR) Diederik Bogaerts, ICC (KPMG) Elke De Jonghe, Essenscia (Vopak Terminal Eurotank S.A.) Emilie Durant, Région Bruxelles – Autorisations Erik Van Poucke, Région Anvers - Port Filip Ackermans, Essenscia (Chevron Phillips Chemicals International SA) Gino Roelandt, ASV/NAVES (HapagLloyd) Ilse Eelen, Services du directeur de centre d'Anvers Jan Maes, ASV/NAVES (Grimaldi) Jan Marien, GSF (Euromarine Logistics) Jan Van Wesemael (Alfaport-Voka) Jef Hermans, CEB (Portmade) Jim Styleman, CRSNP (AEB) + Essenscia (Styrolution) Joelle Lauwers, Service Automatisation Johan Van Staey, CRSNP (Stream Software) Johan Geerts, CRSNP (Intris) Kim Van de Perre, ASV/NAVES (MSC) Kjell Jamin, AGORIA (Mazda Motor Logistics Europe) Leslie Verhoeven, VEA-CEB (Eolis Belgium) Luc Sambre, VEA-CEB (KGH Customs) Marie-Ange Flaes, Région Liège – Succursale de Grâce-Hollogne (Bierset) Michaël Vico, Région Mons – Entité Mobiles de Gosselies Mieke Verpoorten, Région Hasselt Nathalie Sterkmans, Région de Hasselt Nick Vandenaabeele, Deloitte c/o Vinum & Spiritus Paul Peeters, VEA-CEB (Remant) Raf Tassent, Voka – Anvers (Rank Consulting) Richard Jansegers, ASV/NAVES (OOCL) Roel Huys, ARGB (Tabaknatie) Rudi Lodewijks, Région Hasselt Sophany Ramaen, secrétariat du Forum National Sophie Leplae, Voka, Flandre occidentale (TVH) Stijn Op de Beeck, Air Cargo Belgium (WFS) William Sluys, Région Bruxelles Wim Pollet, ICC (PwC)</p>
EXCUSÉS	<p>Abram Op de Beeck, Essenscia (BASF) Annemie Peeters, Autorité portuaire d'Anvers Athina Stanzos, Deloitte Bart Hebbelinck, CEB (Citrosuco) Bart Keersmaekers, NAVES (CMACGM) Catherine Pichon, Processus et Méthodes Christophe Janssens, SVBZ (Hamburg-Süd Belgium) Claude Seynhaeve, AGORIA & Voka – Flandre occidentale (Bekaert) Eline Hofman, AGORIA (Honda) Elle De Soomer, Union royale des armateurs belges Ellen Gielen, Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Graco) Fernand Rutten, Vinum & Spiritus (Deloitte) Frauke De Temmerman, Vinum & Spiritus (Deloitte)</p>

	<p>Hilde Bruggeman, ASV/NAVES Ilker-Selim Aydin, Politique générale – Régie CNI Jeroen Deflo, AGORIA (Daikin) Jessy van Aert, Essenscia (EVONIK) Johan Peeters, CEB (Herfurth) Jos Poets, Voka Limbourg (Tessenderlo Chemie SA) Koen De Ceuster, Voka – Chambre de Commerce Limbourg (SBDINC) Kristin Van Kesteren-Stefan, Autorité portuaire d’Anvers Laurent Moyersoën , Alfaport - Voka (NxtPort) Luk Buelens, CEB (Sea invest) Manuella Merckx, AWDC Diamond Office Marc Staal, Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Scania) Michael Van Giel, CRNSP (Intris SA) Olivier Schoenmaeckers, VEA-CEB (CEB) Philippe De Sutter, NAVES (P2F Shipping) René Michiels, CEB (DHL) Silke Van Wabeke, ASV/NAVES (CMACGM) Sophie Verberckmoes, Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique (Bleckmann) Sven Van der Biest, Marketing et facilitation Sylvie Groeninck, Fedustria Theo Peeters, VEA-CEB (Exsan) Walter Vandenhoute, Finances Wesley De Visscher, FEB Yves Melin, ICC (Steptoe & Johnson)</p>
--	--

APPROBATION DU RAPPORT DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE

Aucune remarque n’a été reçue, relativement au compte rendu de la réunion précédente.

PASSAGE EN REVUE DU TABLEAU DE SUIVI

- version publique de méthodes de travail :

Un bon nombre de notes sont transmises en interne aux DRC pour qu’ils les diffusent ensuite (en interne). Les DRC insistent en outre auprès du Service Processus & Méthodes pour prévoir également une diffusion externe de ces procédures.

Le point a également été placé à l’ordre du jour de la réunion du Comité de pilotage qui a eu lieu le 28.09 (voir compte rendu qui a entre-temps déjà été publié sur www.naforna.be)

- proposition de visite du terminal

Ce point n’a pas encore été traité pour cause de congés. Doit encore être synchronisé avec Hilde Bruggeman (ASV/NAVES). Le timing n’est provisoirement pas encore connu.

- Trade Facilitation – AGD&A et AFSCA (optimisations)

Une concertation a lieu le 27.09 à Anvers, entre l’Autorité portuaire, l’AFSCA et les opérateurs. Les résultats de cette concertation seront rapportés au cours de la prochaine réunion du GT Marchandises introduites.

- publication de la note transfert des MDT : voir plus bas

- note déclarations simplifiées :

Le projet de D. Bogemans (AGD&A) est toujours auprès du service Processus et Méthodes. Il persisterait quand même encore quelques problèmes techniques qui ne seront apparemment pas résolus avant la fin de l’année.

A. Palsterman (CRSNP) signale qu’en principe, une déclaration de type B doit être suivie par une déclaration de type X. Le Problème est apparemment que la valeur ne peut pas être remplacée/adaptée. Le poids peut quant à lui être adapté. Ce point est placé à l’ordre du jour du GT ICT-Software providers (groupe de travail ICT).

J. Van Wesemael (Alfaport-Voka) estime que lors de tels projets, l’apport des opérateurs est d’une importance cruciale et qu’il est préférable de les impliquer dès le lancement du projet.

VISIGIP

I. Eelen (AGD&A) communique que le 28.06, une réunion a eu lieu entre Nxtport, l’Autorité portuaire et l’AGD&A pour faire une nouvelle analyse. Elle est à présent suivie par Nxtport. Du côté de l’AGD&A, quelques modifications sont encore nécessaires dans NGPS.

La date préalablement fixée pour la mise en œuvre (octobre 2018), ne pourra pas être respectée.

Les contrôles documentaires ne sont pas repris dans VISIGIP, mais uniquement les contrôles au cours desquels le conteneur/les marchandises doivent se déplacer vers le PIF.

CCRM

La réunion prévue du CCRM du 28.08 a été annulée à cause de problèmes lors du test. Il est en effet apparu des tests en cours qu'il y avait insuffisamment de messages CCRM (dans un certain nombre de cas seulement pour 2% du volume de conteneur d'un navire). L'AGD&A est en étroite concertation avec Nxport et entre-temps de nouvelles versions de PLDA et CCRM ont été délivrées. Lors des derniers tests depuis l'introduction des nouvelles versions de PLDA et CCRM, une amélioration spectaculaire aurait été visible.

Entre-temps une timeline a été demandée à Bart Cieters par Nxport et la prochaine réunion CCRM a été annoncée pour le vendredi 19.10 de 13 à 15h au Havenhuis.

Nouveau timing CCRM 1.14

(livraison pour l'installation sur l'environnement de test CCRP : mi-octobre)

Outside release PLDA (seront exécutés dès que possible)

PLDA 17.14.1 (livraison pour l'installation sur l'environnement de test PLDA : le 8 octobre 2018)

PLDA 17.15 livraison pour l'installation sur l'environnement de test CCRM : mi-novembre)

Lancement probable du timing CCRM en décembre 2018 ou début 2019

PUBLICATION DE LA NOTE SUR LES CONTENEURS VIDES ET AVEC RÉSIDUS

La note qui concerne les conteneurs vides et avec résidus été publiée précédemment et le régime est en vigueur. Dans la pratique, il semble toutefois que l'apurement automatique de la liste de chargement ne fonctionnerait pas. I. Eelen (AAD&A) a reçu des exemples de différents opérateurs. Les exemples ont déjà été transmis avant les vacances d'été au Service Automatisation à Bruxelles. IBM n'avait pas bien compris la demande de l'AGD&A et avait prévu de « feu vert » que dans le cadre de CCRM. Le Service Automatisation continue à analyser cela avec IBM. I. Eelen a demandé de prévoir l'apurement automatique des articles déjà déclarés.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
S'informer de l'état d'avancement de l'apurement des conteneurs vides et avec résidus Rappel au Service Automatisation au 26.09.2018	Bart Cieters Ilse Eelen	01.10.2018

Dans ce contexte, Jef Hermans (VEA/CEB) fait remarquer qu'il existe une différence entre des « conteneurs vides pleins » et des « conteneurs vides ». Un certain nombre de conteneurs vides ne sont pas déclarés car dans certains cas, ces conteneurs vides sont considérés du point de vue commercial comme des cargos payants.

Les critères servant à définir à quel moment il s'agit de résidu, ne sont pas clairs non plus. Chez certains armateurs, un résidu dépassant 50 kg est considéré comme un conteneur plein. Cela varie par opérateur.

TRANSFERT MDT

Le 19.09, une réunion interne a eu lieu à l'AGD&A entre différents services sur ce sujet. Au cours de cette concertation, il a été discuté de savoir dans quelle mesure, lors du transfert sous dépôt temporaire (également national) il faut ou non prévoir un avis électronique (une notification). Au niveau national, le CDU prévoit peu de choses pour les transferts (seul l'article 116 prévoit qu'une simplification dans la comptabilité matières n'est pas possible en cas de transfert). Pour des transferts transfrontaliers, une notification est prévue, devant être envoyée par le MDT de destination, à l'autorité douanière de destination.

L'AGD&A doit maintenant décider si une telle notification est également nécessaire en cas de transferts nationaux. Cela a de lourdes conséquences vu que la notification contient un set de données important (et est en fait une DDT quasi neuve). L'AGD&A souhaite en l'espèce prendre une décision solide afin de ne pas devoir revenir sur ce sujet dans deux ans.

Dans la perspective d'un contrôle, les deux méthodes de travail ont des avantages et des inconvénients. Il faut choisir entre un système uniforme ou plutôt une connexion entre différents systèmes.

Pour le transbordement, il est cependant question d'opter pour une simplification permettant d'agir grâce à la modification du code de localisation. Pour une réexportation dans les 14 jours, une notification est suffisante et une déclaration de réexportation ne doit pas être établie. On vérifie pour le moment avec la Législation, si le set de données de notification correspond à ce que nous avons actuellement. Si c'est le cas, la procédure de transbordement actuelle peut être modifiée. On travaillerait alors au moyen d'une combinaison du pavillon de transbordement et la modification du code de localisation. Après le mouvement, la CUSCAR peut être apurée au moyen d'un mini-CUSCAR.

Le Dr Vico (AGD&A) signale que ce projet est également d'une grande importance pour les opérateurs actifs sur l'aéroport de Gosselies et attire l'attention sur l'utilisation d'une notification simplifiée déjà appliquée actuellement dans les aéroports lors de transferts entre des titulaires de l'autorisation MDT. Le Dr Vico demande dès lors à l'AGD&A de communiquer de manière claire à ce sujet, vu l'impact notamment aussi sur les procédures de transit et lors du placement des marchandises sous le régime IM (régime 42).

Selon Rudi Lodewijks (AGD&A), la législation (CDU) en matière de comptabilité matières est très claire et le processus du transfert peut être organisé de manière très simple. Ce sont les services de la Douane qui doivent assurer la surveillance de la comptabilité matières, auprès du titulaire de l'autorisation à qui les marchandises sont transférées.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) insiste auprès de l'AGD&A pour qu'une décision soit prise rapidement afin de rendre possible le transfert sous DT sur tout le territoire sans que pour cela, une notification supplémentaire ne doive être prévue. Ce projet est de la plus haute importance, notamment aussi pour diminuer fortement le nombre des déclarations de transit établies actuellement dans le Port d'Anvers, p.ex. pour transférer des marchandises vers un autre quai.

Le point a également été placé à l'ordre du jour de la réunion du Comité de pilotage qui a eu lieu le 28.09 (voir compte rendu qui a entre-temps déjà été publié sur www.naforna.be)

Dans ce contexte, Mme Bogemans (AGD&A) fait également remarquer que lors du transfert sous DT, l'autorisation du titulaire RD T vers où les marchandises sont acheminées, les codes de localisation vers où les marchandises seront transférées doivent être repris, et ce, préalablement au transfert. Au cours d'un audit préalable, on vérifiera de quelle manière les informations entre les titulaires de l'autorisation MDT concernés devront être échangées.

Ces conditions sont également d'application lorsqu'il s'agit de différentes localisations pour une seule autorisation MDT.

En marge de cette discussion, on reviendra également sur le principe déjà abordé, concernant quelle déclaration doit être considérée comme PN (Presentation Notification).

En principe, PN devrait être la notification grâce à laquelle les marchandises déchargées sous le régime de dépôt temporaire.

Aujourd'hui en BE, liste de chargement est considérée tant comme DDT que comme PN. Pour l'AGD&A, cela devient un défi à partir du moment où une nouvelle comptabilité marchandises est établie. Quelles parties mettront à disposition, les éléments de données nécessaires ? Quel rôle les plateformes de données privées peuvent-elles assumer en la matière ?

L'AGD&A doit amener cette discussion dans un certain nombre de projets d'automatisation.

DIVERS

- **Groupe de travail européen AN/PN/TS**

La dernière réunion a eu lieu les 4 et 5 septembre. Les prochaines réunions sont prévues pour les 16 et 17 octobre et pour la mi-décembre.

Le développement des MIG a commencé.

Au cours de la réunion interne AGD&A du 19.09, M. Olivier Van Houdt (AGD&A) a signalé que la Commission allait revoir l'EUCDM. Cela signifie que des modifications seront encore apportées à l'annexe B (éléments de données des déclarations). Selon Albert Palsterman (CRSNP) les modifications se situent principalement dans le cadre d'ICS.

Tant qu'il n'y aura pas de clarté au niveau de l'UE, on ne fera aucun investissement dans PLDA (ACV).

En outre, selon A. Palsterman, il faut tenir compte du fait que le CUSCAR actuel va disparaître. Il sera remplacé par 3 messages XML qui contiendront plus d'éléments de données que l'avis CUSCAR actuel.

D'autres points seront encore abordés dans le cadre du GT, comme la responsabilité, que faire des « overlanded containers » (voir art. 146) ?

Selon Jan Maes (ASV), la suppression de l'avis CUSCAR a, à terme, un grand nombre de conséquences (notamment aussi en cas de transbordement et en matière de message de mainlevée CCRM). Il est conseillé aux opérateurs de bien réfléchir avant de faire d'importants investissements IT dans l'attente d'un certain nombre de changements prévus dans les années à venir.

Albert Palsterman (CRSNP) s'attend à ce que les changements les plus importants auront un impact sur les déclarations que les agents maritimes introduisent et conseille de bien analyser l'annexe B du CDU.

- **Modification de l'art. 115 DA (règlement du 30.07) modification du délai de présentation en douane de marchandises et de l'indication d'une destination ultérieure**

Le 30.07, le Journal officiel de l'UE L192 UE a publié le règlement 2018/1063 visant la modification du règlement délégué. Il y est notamment affirmé que lors de l'arrivée de marchandises, on a 3 jours pour placer les marchandises sous DT ou donner une destination ultérieure. Cependant, il faut également disposer d'une autorisation de lieu agréé. Si l'opérateur dispose d'une autorisation de destinataire agréé, la législation prévoit un délai de 6 jours.

De cette manière, la Commission répond à la demande du commerce et une solution est proposée pour les marchandises arrivant pendant le week-end.

D. Bogemans signale que la circulaire LCD a déjà été mise en concordance avec ces nouvelles dispositions.

- **Actions syndicales du 28.09**

L'éventuel impact des actions syndicales sur la prestation de service de l'AGD&A est difficile à prévoir.

- **Traitement des sujets dans différents groupes de travail**

Albert Palsterman fait remarquer qu'au sein du GT ICT, on arrive souvent à la conclusion que certaines problématiques ne peuvent pas être traitées dans un seul groupe de travail, comme le compte à rebours de 2h NCTS RW. Ce point a en effet également été discuté au GT Trade Facilitation (concertation régionale d'Anvers). Pour cette problématique, aucune solution ne peut être prévue à court terme. Il est conseillé aux opérateurs de passer aux procédures simplifiées. *Le point a également été discuté en Comité de pilotage du 28.09 (voir compte rendu).*

- **Mention du code de marchandises dans le document T**

L'obligation de mentionner également, à terme, le code de marchandises dans le document T, fait actuellement l'objet d'une discussion de la Commission avec les États membres. Cette obligation ne devra vraisemblablement pas encore entrer en vigueur en 2019. Ce point fait également l'objet d'une discussion en GT Régimes particuliers.

- **Régularisation des déclarations**

Albert Palsterman signale qu'il y a encore un manque de clarté chez les opérateurs en matière de régularisation des déclarations. Certains déclarants se font du souci quant à l'administration de la preuve, p.ex. dans le cadre d'un contrôle TVA. Les services Méthodes de travail et Automatisation examinent actuellement dans quelle mesure des adaptations techniques doivent intervenir dans PLDA.

Sophany Ramaen (AGD&A) communique que ce point a déjà été discuté en GT Dispositions générales et avec Bart Cieters. Elle se réfère aux comptes rendus de ces groupes de travail.

- **Assemblée générale du 06.11**

L'Assemblée générale aura lieu le 06.11 et les différents GT y présenteront leurs résultats. En ce qui concerne les activités du GT Marchandises introduites, nous constatons de l'inertie. Les mêmes sujets sont souvent discutés sans qu'il n'y ait de progression ou de percée.

Albert Palsterman signale qu'au sein du GT ICT, la liste des sujets ne cesse également de s'allonger.

La prochaine réunion aura lieu le jeudi 20 décembre à 10h00.