



Forum national : GT Opérations - SGT PN/TS

PROCÈS-VERBAL

12.07.2021

CONVENORS	Dorothy Cardoen (AGD&A) & Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)		
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael		
PRÉSENTS	De Wilde Keersmaekers Selis Cardoen Aydemir Moerkerke Bruggeman Eelen De Clercq Maes Van Wesemael Hermans Van Aert Styleman Lauwers Verdeyen Van de Perre van Kesteren-Stefan Moens Luyckx Deglume Maroukisse Jansegers Hof Quintelier Schuerwegh Arys Rykbosch Ramaen	Arnaud Bart Bert Dorothy Eylem Hendrik Hilde Ilse Isabelle Jan Jan Jef Jessy Jim Joelle Joke Kim Kristin Maggie Nathalie Pascal Rachida Richard Ron Sam Stijn Yves Yves Sophany	AGD&A ASV/Naves Aéroport Liège/Bierset AGD&A AGD&A ASV/Naves ASV/Naves AGD&A ABAS ASV/Naves Alfaport Voka Forward Belgium Essenscia CRSNP AGD&A AGD&A ASV/Naves Port of Antwerp AGD&A ASV/Naves AGD&A Air Cargo Belgium ASV/Naves ASV/Naves Brussels Airport Company MPET (ABAS) AGD&A AGD&A AGD&A
EXCUSÉS :	Bogemans Kelder Wengler	Debby Isabelle Nicolas	AGD&A AGD&A AGD&A
ABSENT(S)			

Constitution et objectif du sous-GT PN/TS

La convenor Dorothy Cardoen (AGD&A) ouvre la réunion et présente la constitution du nouveau sous-GT PN/TS. Lors de la réunion précédente (du 28.05.2021), il est apparu que le projet PN/TS remplacera en principe la comptabilité marchandises actuelle à partir du 01.01.2023. Compte tenu de l'impact important sur les processus entrants dans les ports maritimes, les aéroports et l'arrière-pays, la constitution du sous-GT PN/TS a été approuvée par le Comité de pilotage du Forum national (18.06.2021) sur proposition des convenors du GT Opérations.

Le coconvenor Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) explique, au moyen d'une présentation (jointe au procès-verbal), l'objectif du sous-GT et donne un bref aperçu des dispositions juridiques pertinentes pour ce projet.

Avec les différents stakeholders, il sera examiné comment les nouvelles procédures peuvent être mises en œuvre sur le terrain dans le cadre du projet PN/TS.

L'objectif est d'examiner, au sein de groupes de travail distincts (distinction entre port maritime, aéroport et hinterland), à qui ressemblera le futur processus et quel sera l'impact du PN/TS sur les activités des différents stakeholders (compagnies/agents maritimes, manutentionnaires/terminaux, titulaires de l'autorisation IST, expéditeurs, etc.). Dans un premier temps, la situation ASIS devra être comparée à la situation TOBE, en tenant également compte des développements du projet ICS2.

Dorothy Cardoen (AGD&A) fait remarquer qu'il y a un décalage de 15 mois entre la mise en œuvre des projets PN/TS et ICS2 pour le secteur maritime, ce qui signifie que la récupération des données ENS ne sera pas possible dans une première phase.

Yves Arys (AGD&A) fait remarquer que l'AGD&A a demandé à la Commission de mettre les deux projets en œuvre en même temps. La position de la Commission à ce sujet n'est pas encore claire.

Impact PN/TS sur les activités des différents stakeholders

Les différents secteurs/acteurs devront évaluer l'impact du projet PN/TS sur leurs activités. Il est convenu de scinder davantage la concertation en groupes de travail techniques thématiques (distinction mer, air et hinterland).

Des accords devront également être conclus entre les secteurs eux-mêmes ainsi qu'avec l'AGD&A.

Les groupes de travail techniques (mer, air, hinterland) communiqueront les résultats de leurs concertations aux convenors du GT Opérations, qui informeront périodiquement la communauté au sens large de l'état de la situation.

Informations/documents importants

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) a rassemblé un certain nombre de documents qui peuvent être utiles pour les concertations ultérieures des groupes de travail techniques spécifiques (ports maritimes, aéroports, hinterland).

Concrètement, il s'agit des informations suivantes :

- PN/TS message implementation guide. De plus amples informations à ce sujet sont disponibles dans la présentation de l'AGD&A qui a été commentée le 21.05.2021 par l'AGD&A https://www.naforna.be/nl/system/files/20210520_presentatie_MIG_PN-TS.pdf
- Documents donnant une vue d'ensemble des éléments de données par déclaration/avis sur la base de l'annexe B du Règlement délégué (extrait de l'EUCDM 6.0)
 - o G2 (AN) : L'AN ne fait pas partie du PN/TS mais il est important de faire le lien entre les projets PN/TS et ICS2 ([site web TAXUD](#))
 - o G3 (PN) ([site web TAXUD](#))
 - o G4 (TSD) ([site web TAXUD](#))
 - o G5 (notification d'arrivée en cas de transfert sous dépôt temporaire) ([site web TAXUD](#))

Aperçu des dispositions légales

- **AN (colonne G2 annexe B RD)** - art. 133 CDU : cet avis ne fait pas partie du projet PN/TS. Cet avis doit être envoyé via le STI (*secured trade interface*) vers le CR (*common repository*) de la Commission. Les plateformes communautaires existantes pourraient éventuellement jouer un rôle en collectant/fournissant les éléments de données pour, via un API, envoyer l'avis au CR via le STI p. ex.
- **PN (colonne G3 annexe B RD)** – art. 5 (33) et art. 139 CDU : les marchandises doivent être présentées en douane immédiatement après leur arrivée (ou à un lieu agréé). Le PN doit faire référence à l'ENS.
- **TSD (colonne G4 annexe B RD)** – art. 5 et art. 144 : éléments de données et personnes qui peuvent soumettre le TSD.

Un aspect important du TSD est le fait que l'on peut utiliser un *pre-lodged* TSD (TSD préalable) ou un *full* TSD (TSD complet) au moment de l'arrivée des marchandises. Yves Arys ajoute que si aucune déclaration préalable n'a été soumise, l'ensemble des données combinées doit être utilisé (TSD et PN).

Soit un TSD préalable est envoyé, qui est suivi d'un PN lors de la présentation des marchandises.

Soit une déclaration combinée (TSD et PN) est envoyée lorsque les marchandises sont présentées en douane.

Selon le Code, une déclaration de suivi peut également être considérée comme une DDT. L'AGD&A confirme qu'une déclaration préalable peut être complétée par une déclaration PN (I2).

La déclaration TSD (DDT) peut également être considérée comme PN mais pas comme AN (AN fait partie de ICS2).

Marchandises qui arrivent sous le régime du transit (art. 144 CDU)

On examinera avec le GT UE PN/TS la possibilité de réutiliser les éléments de données comme TSD dans les envois sous transit entrants. Ce point fera l'objet d'une discussion plus approfondie au sein du GT UE.

En principe, il n'est pas prévu par la loi de déposer un PN si les marchandises relèvent du régime du transit de l'Union.

À la fin du transit, les marchandises non Union doivent en principe être placées en dépôt temporaire, sauf si elles sont placées directement sous un régime douanier ultérieur.

Il s'agit d'un processus important qui doit être approfondi.

Activités groupe de travail UE PN/TS et transfert sous dépôt temporaire

À la demande des participants, Yves Arys (AGD&A) présente brièvement l'objectif et le fonctionnement du GT UE PN/TS. Actuellement, les spécifications concernant PN/TS sont en cours d'élaboration avec une dizaine d'États membres. L'objectif est de persuader le plus grand nombre possible d'États membres d'adopter ce système (mais ce n'est pas une obligation).

La Suède et la France ont déjà indiqué qu'elles utilisent le système (tant au niveau des spécifications que de l'application elle-même).

Yves Arys et Joelle Lauwers indiquent que, en ce qui concerne le transfert sous DT, une tentative sera faite au niveau national pour prévoir une possibilité (simple) dans le système de réaliser un transfert sous DT en Belgique. En principe, cela sera possible à partir du 01.01.2023. Les éléments de données à communiquer en cas de transfert figurent dans la colonne G5 de l'annexe B (RD). Un consensus sera également recherché à ce sujet avec les membres du GT UE (notamment en ce qui concerne les transferts transfrontaliers).

Moment de la présentation des marchandises (PN)

L'un des aspects importants du projet PN/TS est la détermination du moment où les marchandises sont présentées en douane (art. 5 (33) CDU). Actuellement, les marchandises sont présentées en douane lorsque, dans le cas du transport maritime, le navire de mer entre dans les eaux territoriales (passage à la bouée). Pour le port d'Anvers, cela signifie que les marchandises sont déclarées environ 6 heures avant leur arrivée au quai. Pour Zeebrugge, ce délai est d'environ 2 heures. À Zeebrugge, la notification se fait lors de l'enregistrement du lieu de mouillage dans le système portuaire Zedis.

Dans le cas du fret aérien, la notification se fait au départ de l'avion et non à l'arrivée.

Kristin van Kesteren-Stefan souligne l'importance de ce processus pour tous les opérateurs impliqués dans le processus entrant. Le délai entre l'avis d'arrivée du navire à la bouée et l'amarrage au quai est désormais utilisé pour préparer toutes les formalités et le transport ultérieur vers l'hinterland. Il importe de conserver cet avantage économique. Il convient également de s'assurer que les procédures sont conformes à celles des États membres qui nous entourent.

Les possibilités offertes par la législation doivent être examinées avec l'AGD&A (législation).

En fonction de la position adoptée, l'utilisation de la déclaration de suivi IMD devra également être évaluée.

Auparavant, l'AGD&A a déclaré lors de plusieurs réunions que le PN ne peut être soumis que lorsqu'il est clair où les marchandises seront déchargées (via un code de localisation). Du reste, l'avis PN contient un code de localisation.

La question est de savoir à quel moment l'avis PN peut être envoyé.

Ce point doit être examiné plus en détail par les groupes de travail techniques en concertation avec l'AGD&A (Service législation).

Jef Hermans (FORWARD Belgium) suggère de suivre également l'évolution de la situation dans d'autres États membres (p. ex., les Pays-Bas). Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) assurera périodiquement la coordination avec les collègues des fédérations professionnelles concernées aux Pays-Bas.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Position de l'AGD&A concernant l'interprétation de l'article 5 (33) du CDU. Moment auquel le PN peut être soumis.	Service législation	ASAP

Utilisation de l'avis EIR

Jessy Van Aert (Essenscia), du secteur de l'industrie, s'interroge sur l'utilisation future des avis EIR pour l'apurement des listes de chargement.

Les avis EIR sont juridiquement considérés comme des déclarations de suivi simplifiées. Périodiquement, une déclaration IMZ est soumise, contenant tous les éléments de données obligatoires. Actuellement, l'avis EIR fait référence aux données de la liste de chargement (cf. case 40 du régime préalable).

En soi, l'EI(D)R est une simplification qui est prévue dans le CDU et qui restera, en principe, en place pendant la mise en œuvre du projet PN/TS.

La question est de savoir dans quelle mesure la composition de l'avis actuel devra également être adaptée (notamment la référence au TSD).

Avis de réexportation en remplacement de l'avis « mini CUSCAR »

L'avis de réexportation (*re-export notification*) remplacera l'actuel avis « mini CUSCAR ». En principe, cet avis fait partie du projet AES (*Automated Export System*), mais étant donné que cette procédure suit souvent immédiatement l'entrée des marchandises dans les ports maritimes, le développement de cet avis est également inclus par l'AGD&A dans la mise en œuvre du nouveau système de

comptabilité marchandises (PN/TS). En principe, cet avis de réexportation pourra être utilisé pour tous les types de marchandises (également pour les *breakbulk*, *liquid breakbulk*, etc.). Le sous-GT tiendra également compte de ce point lors des discussions ultérieures. Les éléments de données de cet avis se trouvent dans la colonne A3 de l'annexe B de l'Acte délégué. L'AGD&A doit encore finaliser les spécifications des avis.

Way Forward

Les convenors appellent les différentes communautés et organisations à indiquer un certain nombre d'opérateurs qui feront partie des différents groupes de travail techniques (mer, air et hinterland).

Il appartient aux différents secteurs/communautés et à leurs organisations professionnelles respectives de prendre l'initiative d'analyser plus en profondeur l'impact du PN/TS sur leur propre situation d'ici la fin du mois d'octobre.

Dans la mesure du possible, les convenors (Dorothy Cardoen et Jan Van Wesemael) assisteront à ces réunions techniques afin de garder une vue d'ensemble des activités qui se déroulent dans les différents groupes de travail en vue d'une consolidation au niveau du GT Opérations.

En ce qui concerne les ports maritimes, Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) assurera la coordination avec les fédérations sectorielles (ASV/NAVES, ABAS et FORWARD Belgium).

En ce qui concerne les aéroports, Air Cargo Belgium (Rachida Maroukisse) assurera e.a. la coordination.

En ce qui concerne les opérateurs impactés à l'intérieur du pays, un certain nombre de parties seront encore contactées par les convenors. Il s'agit en premier lieu des consolidateurs, des terminaux intérieurs et des opérateurs disposant d'une autorisation de lieu de déchargement agréé ou de destinataire agréé.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
D'ici la fin du mois d'octobre, les différents secteurs doivent organiser une première concertation et fournir un retour d'information au sous-GT PN/TS (mer, air et hinterland). Quid de l'impact du PN/TS sur les processus	Différentes fédérations sectorielles	Octobre 2021
L'AGD&A demande s'il est possible de procéder à une estimation des volumes de déclarations TSD/DDT concernés (distinction entre déclaration TSD préalable/TSD complète)	Représentants des opérateurs dans les ports maritimes et aéroports	Octobre 2021

=====