



TRADE FACILITATION ANVERS

RAPPORT

12.12.2024

PRÉSIDENT	Rudi Lodewijks (AGD&A – Directeur régional) Jan van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	Ilse Eelen (AGD&A) Bart Engels (AGD&A) Bert Jacobs (AGD&A) Stef Debeuf (AGD&A) Eva De Clerck (AGD&A) Hilde Bruggeman (ASV) Jan van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Karen Wittock (ASV– MSC) Bart Keersmaekers (ASV – CMA CGM) Yves Willaert (ABAS – DP World) Nancy Smout (KVBG – KTN) Jan Marien (EML/MOL) Frederic Noppe (AET) Isabelle De Clercq (ABAS – PSA Anvers) Kim Van De Perre (ASV/MSC)
EXCUSÉS	Rudi Lodewijks (AGD&A) Frank De Maeyer (AGD&A) Tino Sap (AGD&A) Inge Verrezen (AGD&A) Sam Reynders (AGD&A) Sara Van Cotthem (AGD&A) Goedeke Boonen (AGD&A) Tom Poelman (AGD&A) Tim Liesenborghs (AGD&A)

1. Rapport et points d'action de la réunion précédente (16.09.2024)

Aucune remarque n'a été reçue concernant le rapport de la réunion précédente.

CPu :

En ce qui concerne le CPu/CCRM, l'AGD&A élabore actuellement une procédure d'urgence en concertation avec NxtPort et PoAB au cas où des problèmes majeurs de communication apparaîtraient entre le CCRM et les différents systèmes de déclaration d'une part et PoAB/le CPu d'autre part. La procédure d'urgence actuelle par le biais de la boîte e-mail spécialisée ne convient que pour des quantités relativement faibles et pour des bugs déjà existants/connus et ne permet donc pas d'intervenir « en masse ». Il s'agit en outre d'une procédure administrativement lourde pour les agents maritimes et les opérateurs de terminaux. Les services IT de Bxl examinent cette question avec NxtPort/PoAB.

Dès l'arrêt du CCRM (= début PN/TS), il s'agira de s'assurer que les messages de mainlevée/CPu sont générés correctement. Reste à savoir quelle procédure d'urgence pourra alors s'appliquer. En effet, le maillon intermédiaire du CCRM disparaîtra.

Ilse Eelen demande à nouveau aux déclarants de veiller à bien mentionner le numéro du conteneur dans la déclaration. À défaut, aucun message de mainlevée n'apparaîtra dans le CCRM/CPu. L'absence de numéro de conteneur entraîne une charge de travail considérable pour les agents maritimes et les services douaniers. Avant de lancer toute la procédure d'urgence, il convient donc de vérifier très soigneusement sa déclaration.

Dans la situation actuelle, l'apurement de la liste de chargement ne tient pas compte du statut de la déclaration. Il en est en revanche tenu compte dans le CCRM. Le CCRM reçoit le statut de la déclaration de la part des systèmes de déclaration. Il ne générera un feu vert que si la déclaration est libérée.

Les opérateurs qui utiliseront l'IRP (Inbound Release Platform) pourront disposer de ces informations puisque l'AGD&A transmettra les informations relatives au statut des déclarations.

La semaine dernière, les premières déclarations IDMS ont été envoyées par quelques entreprises pilotes. La déclaration IDMS est correctement transmise au CCRM (y compris le statut de mainlevée), mais le feu ne passe finalement pas au vert parce que le signal « radiation OK » de la liste de chargement dans PLDA n'arrive pas au CCRM. (Il s'agit de la dernière étape pour que le feu passe au vert dans le CCRM). La liste de chargement est actuellement correctement apurée en termes de colis et de poids, mais le MRN de la déclaration n'est pas transmis. Il est probable que la cause réside dans ce défaut de transmission. Ilse Eelen a signalé ce problème aux services centraux de l'ICT. Une solution est en cours d'élaboration.

Mesure de gaz :

Aucun nouveau développement n'est à mentionner pour le moment. Si les services douaniers devaient rapidement faire effectuer une mesure de gaz, ils demanderaient d'abord au déclarant s'il a une préférence pour désigner un technicien particulier qui se chargerait de réaliser cette mesure. En cas d'urgence, l'AGD&A peut également désigner elle-même un technicien pour la prise de mesure. Dans pareil cas, on regardera quel technicien est présent sur le site à ce moment-là pour effectuer la mesure. Une situation urgente s'est récemment présentée, mais le déclarant en a finalement désigné/réglé un lui-même.

Nouveaux points

2. Déploiement des projets MASP

Planning

Un nouveau calendrier a été publié sur le site de l'AGD&A le 28.11.2024.

https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Ondernemingen/Applicaties/MASP/masp-be-timeframe_28112024.pdf

Il ne peut être garanti qu'aucune nouvelle modification ne sera apportée à certaines échéances. Ainsi, la Commission a récemment annoncé que la fenêtre de déploiement d'ICS2 (R3) est prolongée jusqu'au 01.04.2025.

Alfaport Voka constate que certains timings sont très rapprochés. Avec le report de NCTS P5 au 21.01.2025, on se rapproche fortement de la date de mise en œuvre d'IDMS (05.02.2025).

Le planning MASP est évalué chaque semaine avec les parties prenantes concernées. En outre, des réunions techniques sont organisées presque tous les jours avec différentes parties. Ces dernières semaines, l'accent a été principalement mis sur le déploiement d'AES et de NCTS P5.

Alfaport Voka indique également qu'à l'échelle de l'UE, une proposition serait sur la table pour prolonger d'un an la mise en œuvre du planning MASP.

AES

Depuis le lancement d'AES, davantage de problèmes se posent à nouveau avec des déclarations d'exportation non confirmées pour la sortie. Certaines déclarations ne sont pas connues à l'arrivée au point de sortie (E-desk/C-point). Cela peut s'expliquer par le fait que le processus de sortie se déroule toujours dans PLDA et que des adaptations/maintenances manuelles y sont toujours effectuées, ce qui pourrait soudainement engendrer des problèmes et, par conséquent, empêcher la confirmation de la sortie dans l'application. Ce problème est actuellement examiné par l'ICT et le helpdesk a reçu l'instruction de traiter ces signalements immédiatement. Pour le reste, AES fonctionnerait bien.

Certaines informations de la déclaration (p. ex. : la méthode de représentation, le numéro VIN, etc.) ne sont pas affichées sur l'impression de la déclaration ou dans l'interface utilisateur, obligeant parfois les douaniers à effectuer de nombreuses recherches supplémentaires dans les systèmes ou à demander ces informations au déclarant.

Le processus d'exportation en vrac dans le cadre d'AES fait l'objet d'une analyse plus approfondie. Une journée de test distincte devrait à cet égard être organisée en janvier 2025.

Dans le cadre des contrôles TVA (application de l'exemption de la TVA à l'exportation), la manière de transmettre à l'administration de la TVA les informations contenues dans AES/PLDA sur la sortie des marchandises est à l'étude.

Pour les exportations indirectes, le statut de la déclaration d'exportation peut être consulté sur le site Web de la Commission.

Alfaport Voka et un certain nombre d'opérateurs font état de plusieurs problèmes liés aux modifications apportées aux déclarations AES. On ne sait pas clairement quelle procédure doit être appliquée. Le rôle des ESD n'est pas clair non plus. Apparemment, les modifications apportées ne sont pas reprises lors de la réimpression du document.

Il existe également une liste des modifications qui sont automatiquement approuvées par le système. Une communication à cet égard a été incluse dans la note informative MASP (version 6.2), disponible sur le site Web du Forum national. L'AGD&A recommande de consulter régulièrement son site Internet et celui du Forum national.

ICS2

La Commission (TAXUD) a publié un document d'orientation opérationnelle sur l'application de l'ICS2 (R3) le 27.11.2024. Ce document est joint en [annexe](#) du présent rapport. La prolongation du délai de la fenêtre de déploiement pour le maritime (du 04.12.2024 au 01.04.2025) n'a pas encore été officiellement communiquée. Certains opérateurs rencontrent des difficultés techniques pour se connecter au système de l'UE. Il s'agit de l'une des raisons pour lesquelles la Commission accorde un report supplémentaire. Certains États membres n'acceptent plus les anciennes déclarations ICS.

NCTS P5

La mise en œuvre est reportée au 21.01.2025. En principe, il s'agit d'un big bang. Dans les scénarios de test simples, l'apurement de la liste de chargement semble fonctionner. Les prochaines journées de test (18.12.2024 et 10.01.2025) devront apporter plus de clarté.

Ilse Eelen (AGD&A) signale que les Pays-Bas, la France et l'Allemagne proposent actuellement des déclarations de transit dont le délai de validité dans le système NCTS de la Belgique n'est que d'un jour, alors qu'un délai de validité plus long aurait été accordé au départ dans l'autre État membre (et qu'une impression avec un délai de validité plus long est présentée). L'AGD&A analyse dans l'intervalle ce qu'il se passe dans le système en concertation avec les États membres concernés. Le problème est probablement lié à la transposition de P4-P5 ou inversement au système de l'UE. L'IE001 (avis bureau de départ) que la Belgique reçoit n'indique bien qu'un jour de validité. En d'autres termes, le problème se pose dans l'État membre concerné ou dans la traduction de P5 à P4 lors de la transposition dans la base de données de l'UE. L'AGD&A étudie la question actuellement.

L'AGD&A rappelle que le seul délai légal de validité est celui du système électronique.

Après le 21.01.2025, les listes journalières et horaires continueront d'être utilisées temporairement pour les avis d'arrivée dans les terminaux à conteneurs. Toutefois, en ce qui concerne le suivi des envois sous transit entrants dans l'attente de la mise en œuvre de PN/TS, d'autres dispositions doivent encore être prises au sein de l'AGD&A, car aucun module d'apurement n'est prévu dans NCTS P5. Dès que PN/TS sera opérationnel, les déclarations de transit entrant seront converties en déclarations de dépôt temporaire dans le nouveau système de comptabilisation des marchandises.

Si le 21.01.2025, la communication avec CCRM ne se passait pas correctement, un scénario d'urgence est prévu pour ajuster néanmoins les CPU par le biais de listes (déclarations de transit à contrôler ou libérées) qui peuvent être téléchargées par NxtPort. En outre, l'AGD&A (ICT), en concertation avec NxtPort, examine à partir de quel moment cette procédure d'urgence doit être invoquée (détermination des seuils en tenant compte des week-ends). La plupart des déclarations de transit sont effectuées en semaine pendant les heures de bureau.

À terme, des efforts seront également déployés pour automatiser davantage le processus de contrôle des marchandises d'inspection et l'aligner sur le processus douanier. Une harmonisation plus poussée avec l'AFSCA est nécessaire à cet égard.

En ce qui concerne les timers prévus dans les autorisations de procédures simplifiées en matière de transit (à l'arrivée et/ou au départ) pour permettre à l'AGD&A d'intervenir pour un contrôle, il est impossible pour l'instant de différencier ce timer en fonction des autorisations dans NCTS P5. Dans une période transitoire (à partir du 21.01.2025), dans l'attente d'une solution technique, un timer unique pour tous les opérateurs sera défini par l'AGD&A. Ce point fera l'objet d'une discussion interne au sein de l'AGD&A dans les prochains jours.

Pour les lieux agréés dans le cadre de la procédure normale, rien ne change.

MyCustoms

Ce calendrier est également légèrement repoussé. Le fonctionnement interne du système devrait faire l'objet de tests à la fin du premier trimestre 2025 à l'aide d'un certain nombre de pilotes. Les premiers tests devraient avoir lieu au PIF RD et dans la région de Hasselt. Au terme de ces tests internes, un alignement des canaux de communication en cas de sélection sur des déclarations aura encore lieu avec le secteur privé. À terme, l'application MyCustoms serait intégrée à la plateforme MyMinfin.

100 % scanning et scanning au terminal

Les discussions avec les terminaux sont en cours. Une ligne de communication distincte sera également mise en place avec les terminaux concernés.

3. Processus de contrôle – délais d'attente lors des contrôles physiques

L'augmentation des délais d'attente pour la planification des contrôles physiques fait l'objet d'un suivi en interne au sein de l'AGD&A. Actuellement, le délai s'élève tout de même toujours à environ trois semaines dans certains services de contrôle. Certaines mesures ont déjà été prises en interne, mais elles ne résolvent pas tous les problèmes.

Depuis l'été dernier, la douane à Anvers constate également qu'un grand nombre d'envois e-commerce en provenance de Wallonie et également d'autres États membres (DE, NL) sont transportés en transit à Anvers afin d'y mettre les marchandises en libre pratique. (Il s'agit d'envois non maritimes, donc d'envois qui ne sont pas déchargés d'un navire à Anvers.) Ce ne sont pas des colis postaux, mais des lots plus importants destinés par exemple aux différents centres de distribution des opérateurs de l'e-commerce. Il s'agit d'énormément de sélections concernant, entre autres, la problématique des sous-évaluations, ce qui engendre beaucoup de constatations et, par conséquent, des dossiers

chronophages qui nécessitent que les services de contrôle y consacrent beaucoup de leurs ressources. Par conséquent, les autres envois (maritimes) doivent également attendre plus longtemps avant d'être contrôlés physiquement. L'AGD&A continue d'analyser cette problématique.

À la demande du secteur privé, Bart Matthijs (Administrateur Opérations – AGD&A) a annoncé lors du congrès de la douane le 21.11.2024 qu'une Task Force sera mise en place. La concrétisation de cette mise en place fera l'objet de discussions dans les semaines à venir. Alfaport Voka mettra également ce point à l'ordre du jour du prochain comité de pilotage du Forum national qui se tiendra le 17.01.2025.

Ilse Eelen rappelle également que des efforts sont nécessaires de la part de tous les acteurs de la chaîne logistique pour que les délais d'attente puissent rester dans des limites acceptables.

4. Nouvelles publications

Circulaire concernant l'introduction de marchandises (remplace la circulaire de 2017)

<https://www.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/public/fisconet/document/38858d89-3ec9-49b9-a6ae-6323b940a77d>

La nouvelle circulaire (référence 2024/C/68) explique les processus de manière plus concrète.

En ce qui concerne l'introduction de marchandises, Ilse Eelen explique que la nouvelle note en matière de transbordement sera publiée prochainement (début 2025) après avis de la région de Gand et de Louvain. Les procédures décrites (expliquées précédemment) devront être appliquées tant dans les ports maritimes que dans les aéroports à partir du moment où le système PN/TS sera opérationnel.

D'autres questions ont également été posées concernant la responsabilité des parties concernées en cas de données erronées dans les déclarations. La région d'Anvers ne fait pas de commentaires à ce sujet pour le moment. Cette question doit être abordée avec le département Législation et Contentieux.

Document d'orientation ICS2 – TAXUD

La Commission a publié un document d'orientation opérationnelle sur l'application de l'ICS2 le 27.11.2024. Ce document est joint en **annexe au présent rapport**.

Note informative MASP (version 6.2)

L'AGD&A a publié dans l'intervalle la version 6.2 de la note informative sur le MASP sur son site Web. Ce document peut être considéré comme Q&A et contient de nombreuses réponses aux questions relatives aux différents projets MASP.

https://www.naforna.be/sites/default/files/news/Informatieve_Nota_MASP_v6.2.pdf

Nomenclature NC

Le 31.10.2024, la nomenclature combinée a été publiée telle qu'applicable à partir du 01.01.2025 :
https://publications.europa.eu/resource/cellar/bb24a915-9729-11ef-a130-01aa75ed71a1.0018.03/DOC_1

Une liste des codes de marchandises modifiés au 01.01.2025 peut être consultée sur le site Web de Tarbel. Entre-temps, la Commission européenne a également publié une vue d'ensemble des modifications. Le tableau de corrélation **est joint en annexe** au présent rapport.

5. Horaires de l'AGD&A région d'Anvers entre Noël et Nouvel An

Les horaires appliqués par l'AGD&A pendant la période de fin d'année ont été récemment publiés. Les heures d'ouverture des terminaux du 24.12 et du 31.12 sont notamment prises en considération. Les horaires sont à l'image de ceux des années précédentes.

6. Divers

Déploiement nouvelle application AC4

Lors de la réunion de déploiement du MASP, il a été annoncé que la nouvelle application AC4 devait être utilisée à partir du 30.06.2025. Ce délai s'applique aux opérateurs qui utilisent une application logicielle. Des délais différents s'appliquent en cas d'utilisation de l'application Web. Tous les détails sont repris dans la communication sur le site Web de l'AGD&A – NEW AC4 | SPF Finances.

Une communication a également été publiée sur le site Web du Forum national (<https://www.nafora.be/fr/nouvelles/9122024-ac4-nouvelle-application>).

Fusion des communes de Beveren/Zwijndrecht/Kruibeke – impact sur la douane

Le 01.01.2025, de nombreuses communes fusionneront. L'une des fusions a une incidence sur la région d'Anvers, à savoir Beveren – Zwijndrecht – Kruibeke. En ce qui concerne Zwijndrecht, la partie située dans le territoire portuaire relève de la compétence de la région d'Anvers. Les lieux situés en dehors du territoire portuaire relèveront de la compétence de la région de Gand à partir du 01.01.2025. La séparation serait la E34.

En outre, Borsbeek deviendra officiellement un district de la ville d'Anvers à partir du 01.01.2025, mais cela n'aura aucun impact sur la région d'Anvers.

Fermeture du service de permanence

À terme, le service permanent situé dans la Spitssensstraat sera fermé. On ne connaît pas encore la date exacte de la fermeture. Certaines dates circulent parmi les opérateurs, mais elles ne sont pas correctes. En principe, l'AGD&A souhaite que la fermeture du service permanent coïncide avec le lancement de MyCustoms. Ce sujet doit également être abordé avec les syndicats. L'AGD&A communiquera officiellement à ce sujet en temps opportun. Elle indiquera alors également où les opérateurs doivent déposer certaines informations (p. ex. : des informations sur les navires en transit, etc.)

Problèmes arrival at exit/sortie en cas de déclarations AES

Il semble que des problèmes se posent avec l'« arrival at exit » des déclarations d'exportation introduites dans AES. Le problème est peut-être dû au fait que la sortie des marchandises en dehors de l'UE se déroule en Belgique toujours par PLDA. La division IT de l'AGD&A est au courant et examine le problème. Le helpdesk AES traite de tels signalements dans les plus brefs délais. Dans le courant de 2025, le processus de sortie se déroulera également par AES.

Date de la prochaine réunion

Les convenors du GT proposent de programmer la prochaine réunion fin février 2025. Dès que la date concrète sera connue, elle sera communiquée aux membres du GT.