



Forum National : GT Marchandises introduites

RAPPORT

29.09.2017

CONVENORS	Ilse Eelen (AGD&A) et Jan Van Wesemael (Alfaport - Voka)
SECRÉTAIRE	Ilse Eelen/Jan Van Wesemael
PRÉSENTS	<p>Albert Palsterman CRSNP (Stream Software), Ann Vanden Eynde Analyse de risques & Datamining, Anne-Marie Huyst (AGD&A – législation) Bart Van Geem AWDC Diamond Office, Bart Vleugels Région Louvain – directeur de centre régional, Debbie Driesens VEA/CEB Debby Bogemans (AGD&A- Klama région Anvers) Dennis Verheyen ASV (Eurochem ANR), Diederik Bogaerts ICC (KPMG), Dirk Van Oosterwyck NAVES (CMACGM), Emile Durant (AGD&A – Région Bruxelles – Autorisations) Erik Van Poucke Région Anvers - Port, Gino Roelandt ASV/NAVES (Hapag Lloyd), Isabelle Kelder (AGD&A – Région Liège – Régie de contrôle Bierset) Jan Maes ASV/NAVES (Grimaldi), Jef Hermans CEB (Portmade), Jessy Van Aert Essenscia (EVONIK), Joëlle Lauwers Division Automatisation, Johnny Verstraete (AGD&A - Législation douanière), Karen Wittock VEA-CEB (Remant), Kim Van de Perre ASV/NAVES (MSC), Johan Geerts CRSNP (Intris SA), Kristin van Kesteren-Stefan Autorité portuaire d'Anvers Marie-Ange Flaes (AGD&A – Région Liège – Bierset) Michaël Van Giel CRNSP (Intris SA), Mieke Verpoorten Région Hasselt, Paul Peeters VEA-CEB (Remant), Peter Verinden (CEB – Rhenus) Raphael Van de Sande (AGD&A – Région Liège – Bierset) René Michiels CEB (DHL), Stijn Op de Beeck Air Cargo Belgium (WFS), Tim Verdijck ICC (PwC), Tony Vanderheijden ABAS (PSA Antwerp SA), Jan Van Wesemael (Voka-Alfaport) Jan Hendrickx (VEA/CEB – ECB)</p>
EXCUSÉS	<p>Abram Op de Beeck (BASF) Ann Moorhem (Volvo) Annemie Peeters Autorité portuaire d'Anvers, Bart Cieters (AGD&A – Automatisation) Bart Hebbelinck (Citrosuco) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Clément Leclercq Finances – ESD/TAO Bruxelles, Dana Peeters (Nike) Danny Proost (Cevalogistics) Dirk Moons CRSNP (Stream Software), Elle De Soomer (Union royale des armateurs belges) Ellen Gielen Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Graco), Eline Hofman (Honda) Fons Uyttendaele (UPS) Ilker-selim Aydin (AGD&A – Politique générale – INS), Jean Baeten FEB, Jeroen Deflo AGORIA (Daikin), Jim Styleman CRNSP (AEB), Jo Lemaire (AGD&A – Centrale Opérations) Johan Peeters, CEB (Herfurth), Jos Poets (Essenscia – Tessengerlo) Kjell Jamin (Mazda) Luc Sambre VEA-CEB (DVL Customs),</p>

Nancy Smout (ARGB – Katoennatie),
 Nathalie Sterkmans Région Hasselt,
 Raf Tassent (Rank Consulting)
 Richard Jansegers ASV/NAVES (OOCL),
 Rik Uyttersprot (FEVIA – Unilever Belgium)
 Roel Huys ARGB (Tabaknatie),
 Koen De Ceuster Voka – Chambre de Commerce Limbourg (SBDINC)
 Kristof Vranckaert Politique générale – Cellule stratégique,
 Luk Buelens CEB (Sea invest),
 Maggie Martens VEA-CEB (Eolis Belgium),
 Marc Staal Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Scania),
 Pieter Haesaert (C4T)
 Rudi Lodewijks Région Hasselt,
 Serge Bosman (NAVES – S5 North Europe)
 Sophie Verberckmoes Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la
 logistique,
 Steven Michiels (Voka – Flandre occidentale (ICO))
 Sylvie Groeninck Fedustria,
 Walter Vandenhoute (AGD&A-Finances),
 William Sluys (AGD&A)

Point 1 à l'ordre du jour : Points d'action de la réunion précédente

L'aperçu des points d'action est parcouru.

- Déclaration simplifiée :

Une circulaire en la matière sera préparée par le service Législation (Q4 2017).

- Déclaration verbale / T2L :

Les représentants des expéditeurs demandent de transformer le processus manuel selon lequel les documents T2L doivent être fournis physiquement à la douane en un avis électronique par lequel la liste de chargement pourrait être apurée automatiquement. La procédure pourrait impliquer que T2L soit archivé par l'opérateur et que la douane effectue des contrôles aléatoires après coup sur la base des originaux.

Selon le secteur, un tel avis est déjà utilisé à Rotterdam.

Un avis de ce type doit également être envisagé pour les déclarations verbales.

- Conteneurs vides :

Depuis le 01.09.2017, une nouvelle méthode de travail est appliquée pour les conteneurs résiduels aux Pays-Bas. Celle-ci est consultable sur le site de la douane :

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/naslagwerken_en_overige_informatie/andere_onderwerpen/aangiftemethodes-voor-empty-uncleaned-zeecontainers

On examine actuellement si une telle procédure peut également être introduite en Belgique.

Des informations ont été demandées au service Législation. AM Huyst déclare que Madame Delvaux a déjà apporté des réponses aux questions.

Le service Opérations devra écrire une procédure.

Les conteneurs vides sont repris sur le manifeste commercial mais pas nécessairement sur le manifeste douanier. La douane souhaite que tous les conteneurs soient repris sur la DDT. Il y a lieu d'examiner dans quelle mesure il est possible de travailler dans la comptabilité marchandises avec la mention du statut des conteneurs « E » (=empty, vide) de sorte que les conteneurs puissent immédiatement être considérés comme apurés d'office.

Cependant, dans la situation actuelle, la déclaration verbale doit provisoirement encore être utilisée.

J. Hermans indique que si l'on souhaite modifier la procédure, une communication opportune à ce sujet est nécessaire.

Concernant le rapportage des conteneurs vides sur la liste de chargement, les organisations professionnelles des agents (ASV/NAVES) renvoient au rapportage obligatoire par les armateurs à OLAF dans le cadre du CSM (container status message). Les informations relatives au CSM et la note d'accompagnement de H. Bruggeman ont été jointes en **annexe 1a)** (au bas du rapport) **1b)** (CSM Technical Implementation Guide for SFTP) et [CSM – Compliance Guidance for Sea-Carriers](#) & [Annex](#).

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Préparation de la circulaire procédures simplifiées	Service législation	Q4 2017
Dresser la procédure automatisée pour l'apurement de la liste de chargement avec T2L telle que celle-ci est appliquée aux Pays-Bas	Communauté portuaire privée	Q4 2017
Conteneurs vides /conteneurs avec résidus : - Opérations rédigera une note - Il y a lieu de vérifier dans quelle mesure le code « E » peut être repris dans la liste de chargement	Opérations I. Eelen en collaboration avec le	Q4 2017

	Service Automatisation	
Lister la fréquence avec un aperçu des listes de chargement ouvertes et les possibilités en matière de rapportage	Service ICT	19.01.2017

Point 2 à l'ordre du jour : Projet de circulaire EIDR

Le Service Législation a mis le projet de la circulaire EIDR (joint en **annexe** séparée à ce rapport) à la disposition des convenors et commente le contenu de façon détaillée durant la réunion. Voici déjà un résumé des explications :

Référence de la législation

- articles 182 et 183 (CDU)
- article 150 (DA)
- articles 233 à 236 inclus (IA)

Champ d'application

- en remplacement de l'autorisation de domiciliation
- = mode de déclaration pour le placement de marchandises sous un régime douanier

Exclusions :

Pas d'application pour le transport et le placement de marchandises sous le régime de dépôt temporaire et sous le régime du transit

Conditions pour l'obtention d'une autorisation EIDR (art. 150 DA)

- sont adaptées aux critères OEA
- satisfont aux critères de l'art. 39 a), b) et d) CDU
 - « a) l'absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, y compris l'absence d'infractions pénales graves liées à l'activité économique du demandeur ;
 - b) la démonstration par le demandeur qu'il exerce un niveau élevé de contrôle sur ses opérations et les mouvements de marchandises au moyen d'un système de gestion des écritures commerciales et, le cas échéant, des documents relatifs au transport, permettant d'exercer les contrôles douaniers nécessaires ;
 - d) en ce qui concerne l'autorisation visée à l'article 38, paragraphe 2, point a) (=statut d'opérateur économique agréé), le respect de normes pratiques en matière de compétence ou de qualifications professionnelles directement liées à l'activité exercée ; »

Limitations lors du placement de marchandises sous un régime douanier :

Lors de la mise en libre pratique : PAS pour les codes 42 et 63

En cas d'exportation et de réexportation : satisfaire à deux conditions simultanément :

- 1) Il n'y a PAS d'obligation de déposer une déclaration préalable à la sortie ;
- 2) Le bureau d'exportation est le même que le bureau de sortie OU

Le bureau d'exportation et le bureau de sortie établissent un régime qui permet la surveillance douanière au bureau de sortie.

Conséquence : pour le point 1) Les cas pour lesquels aucune déclaration préalable à la sortie ne doit être déposée sont repris à l'article 245 DA.

- 3) En cas d'exportation et de réexportation de marchandises accisiennes, l'article 30 de la Directive 2008/118/CE doit être d'application ; par conséquent, ce n'est possible que lorsque l'ensemble de l'exportation ou de la réexportation a lieu en Belgique, sans être transportée en passant par territoire d'un autre État membre (= exportation directe). Exclu lorsqu'un document INF est exigé SAUF si les autorités douanières s'accordent pour utiliser d'autres moyens pour l'échange électronique de renseignements.

Exemption de la présentation des marchandises en douane

La dispense de notification qui avait été accordée dans le cadre de la domiciliation et qui était basée sur le nombre et la fréquence des envois n'est plus d'application.

=> la dispense de l'obligation de présenter les marchandises est prévue à l'article 182, paragraphe 3 du CDU ;

=> l'opérateur économique est titulaire d'un certificat OEAC et il est satisfait aux conditions suivantes :

- 1) la nature et le mouvement des marchandises concernées le justifient et sont connus des autorités douanières ;
 - 2) la douane a accès à toutes les informations qu'elle juge nécessaires pour lui permettre d'exercer son droit d'examiner les marchandises ;
 - 3) au moment de l'inscription dans les écritures, les marchandises ne sont plus soumises à des mesures de prohibition ou de restriction, à moins que l'autorisation n'en dispose autrement.
- MAIS : la douane peut demander que les marchandises soient présentées.

Inscription dans les écritures et déclaration complémentaire

- la déclaration douanière sous la forme d'une inscription doit au moins contenir les données de la déclaration simplifiée ;
- l'inscription dans les écritures est suivie par une déclaration complémentaire à l'exception des cas suivants :
 - placement sous le régime de l'entrepôt douanier ;
 - les marchandises sont placées sous un second régime particulier avec EIDR (art. 183 DA)

Autres dispositions :

- un programme de contrôle individuel est exigé pour tout titulaire de l'autorisation ;
- il est permis d'appliquer une autorisation EIDR pour un régime précis à plusieurs adresses d'exploitation qui dépendent d'une succursale différente.

EIDR peut également être appliquée par les prestataires de services.

Vu le fait qu'EiDR et la domiciliation ne sont plus possibles pour l'exportation, un lieu de chargement agréé combiné à une déclaration classique EXA devra être utilisé comme alternative.

L'utilisation de formulaires de renseignements INF 2 dans le cadre du perfectionnement passif trafic triangulaire est encore possible si l'autorisation le prévoit et qu'un échange électronique entre les États membres concernés est possible !

Il est signalé que pour pouvoir obtenir une autorisation EiDR, que les conditions OEA sont d'application de même que les conditions en matière de comptabilité douanière intégrée. (art. 39 et art. 25 IA)

Point 3 de l'ordre du jour : période de rectification de la DDT

En ce qui concerne le délai durant lequel la DDT peut encore être rectifiée, Ilse Eelen fait remarquer que ce point sera également discuté avec les États membres faisant partie du groupe de travail UE AN/PN/TS (actuellement 15 États membres) et est également à l'ordre du jour de la concertation RALPH. Les agents maritimes souhaitent recevoir les listings rapidement de sorte qu'ils puissent apporter les rectifications nécessaires à la DDT.

Une proposition est formulée durant la réunion afin d'apporter les rectifications sur la base du rapport de déchargement. Dans des cas exceptionnels (par ex. pour RO-RO), il n'est pas évident de rapporter dans les délais tous les véhicules déchargés. C'est pourquoi il est peut-être utile d'examiner s'il faut opérer une distinction dans le délai en fonction du trafic (conteneurs, ro/ro, breakbulk).

Les Pays-Bas autoriseraient des rectifications dans les 72 heures (sans amende). Des rumeurs font état que les P.-B. souhaitent passer à un délai de 24 h seulement. Ce point est placé à l'ordre jour RALFH. Le CDU ne précise aucun délai dans lequel la liste de chargement peut être adaptée.

La notification CUSCAR est maintenue provisoirement dans l'attente de l'élaboration d'une nouvelle comptabilité marchandises. Il est proposé de ne provisoirement pas apporter de modifications à la procédure actuelle dans l'attente de la création d'un nouveau système pour la comptabilité marchandises.

D. Bogemans indique que des rectifications seront encore autorisées si la douane n'a pas effectué d'enquête et si les marchandises sont encore présentes. Il faut encore examiner la mesure dans laquelle le délai de 20 jours peut être réduit en fonction de la disponibilité des informations.

Concernant ce point, l'Antwerpse scheepvaartvereniging (ASV, Union maritime d'Anvers) a encore formulé des remarques complémentaires après la réunion du 29.09. Celles-ci sont jointes en **annexe 3** du présent rapport.

Point 4 à l'ordre du jour : Fréquence des listings non-apurement DDT

Les agents maritimes sont partisans pour recevoir rapidement les rapports de non-apurement de la liste de chargement de sorte qu'ils puissent effectuer les contrôles internes nécessaires. Ces informations devraient certainement être disponibles trois jours avant le délai limite durant lequel la liste de chargement peut encore être rectifiée.

On s'informerera auprès du Service Automatisation pour connaître les possibilités et la mesure dans laquelle des rapports automatiques peuvent être générés (timing : pour le remaniement de la comptabilité marchandises ?).

Demande des opérateurs : n'est-il pas possible d'également demander des rapports soi-même (voir les propositions du GT Quick Wins). Ajouter les numéros de conteneur à ce rapport constituerait également une plus-value.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Il y a lieu d'examiner les possibilités de rapports automatiques de non-apurement des listes de chargement de même que la possibilité pour les opérateurs de demander eux-mêmes les rapports (via WEB avec exportation vers Excel)	Automatisation	Encore inconnue – ce point doit être traité lors de la refonte de la comptabilité marchandises

Point 5 à l'ordre du jour : Projet de note « Marchandises introduites » – état d'avancement

Les convenors signalent que la note sera encore complétée en fonction des développements ultérieurs et que celle-ci sera harmonisée plus tard.

Point 6 à l'ordre du jour : Transfert IST – rectification du code de localisation

Lors de l'installation de la version 17.7 de PLDA (la production est attendue pour fin novembre 2017), il est prévu qu'une rectification du code de localisation puisse être envoyée. Le code de localisation pourra être rectifié un nombre illimité de fois par la personne disposant d'un code (combinaison code economic operator (opérateur économique) + EORI). Des éclaircissements complémentaires seront demandés au Service Automatisation en ce qui concerne la constitution et l'utilisation de ce numéro.

Selon D. Bogemans, un tel code serait mis à la disposition de chaque agent maritime. Faut-il également envisager d'effectuer les rectifications du code de localisation par les terminaux ? Somme toute, ils sont également partie prenante lors du transfert et ils assument la responsabilité jusqu'au moment où les marchandises sont inscrites dans les écritures du titulaire de l'autorisation IST à qui les marchandises sont transférées.

Questions en suspens :

- Une note officielle sera-t-elle publiée à ce sujet concernant les procédures en matière de transfert ? La question est : par quelle division (opérations ?)
- Provisoirement application uniquement dans les aéroports et les ports maritimes ou sur l'ensemble du territoire ?
- Quels opérateurs doivent disposer de la possibilité de pouvoir rectifier le code de localisation dans la liste de chargement ?

Il y a actuellement une certaine confusion quant au service au sein de l'AGD&A devant décider de la manière dont ces procédures seront implémentées (législation, opérations).

On propose de créer un groupe de travail limité à cet égard qui continuera de se pencher sur le sujet. La réunion estime que le transfert devrait être possible sur l'ensemble du territoire de la Belgique ;

Selon Stijn Op de Beeck, le transfert sous DT se déroule comme suit dans les aéroports : la première IST envoie une notification au 2^e titulaire IST.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
L'utilisation du code d'opérateurs agréés qui disposeront la possibilité de rectifier les codes de localisation dans la liste de chargement doit être précisée	Automatisation	Q4 2017
Les parties qui peuvent rectifier le code de localisation dans la liste de chargement doivent être davantage détaillées	Communauté portuaire privée	Q4 2017
Une décision doit être prise concernant la mesure dans laquelle le transfert est possible sur l'ensemble du territoire de la Belgique	AGD&A	Q4 2017
Une note explicative relative aux procédures doit être rédigée	Operations	Q4 2017
Organiser un GT spécifique devant discuter de plusieurs points d'action	AGD&A – convenors GT	Q1 2018

Point 7 à l'ordre du jour : Divers

GT AN/PN/TS

L'AGD&A fait rapport sur les activités du groupe de travail UE AN/PN/TS qui est présidé par la Belgique.

La 1^{re} réunion a eu lieu les 11 et 12 septembre 2017

Durant cette réunion kick-off, les États membres participants ont expliqué le fonctionnement de leurs systèmes actuels et l'objectif du GT a également été défini.

La 2^e réunion a lieu les 23 et 24 octobre 2017.

D'ici la deuxième réunion, les États membres doivent vérifier plusieurs éléments en interne (e.a. le délai dans lequel les différentes notifications peuvent actuellement être envoyées).

Remboursements via crédit hebdomadaire

Un problème se pose pour les dossiers de remboursement. Le montant à rembourser est imputé avec le montant du crédit hebdomadaire, de ce fait, aucun lien ne peut plus être établi avec le dossier de remboursement.

On insiste pour effectuer les remboursements via le compte bancaire (RSTC) et non plus via le crédit hebdomadaire.

TO DO : ce point sera signalé à la division Finances.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Cette problématique doit être communiquée au Bureau unique / Finances	Convenors GT Marchandises introduites et division Finances	Q4 2017

Benelux 3 le remboursement est retenu.

Un expéditeur signale que le montant d'un Benelux 3 est retenu étant donné qu'une procédure judiciaire est toujours en cours concernant un dossier datant de 1997.

Cette question sera transmise au GT Dispositions générales.

Procédure de secours NCTS

Des situations se produisent dans la pratique où, dans le cadre d'envois NCTS sortants, une feuille de route est disponible et l'envoi a été mis à contrôler. Un scan conforme et une vérification ont lieu. À ce moment-là, le système fait faux bond, ce qui fait que l'envoi ne peut pas être libéré dans le système. En principe, l'envoi ne peut pas partir.

Cette situation n'est pas prévue dans la circulaire décrivant les procédures de secours NCTS.

Il est proposé de reprendre cela dans la circulaire « procédures de secours NCTS ». Il faut tendre vers une solution où les marchandises peuvent être libérées et la documentation peut être actualisée par la suite dans NCTS.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
La circulaire « procédures de secours NCTS » doit être précisée tenant compte de la situation décrite ci-dessus	Service législation	Q1 2018

GT e-commerce

Durant la dernière réunion du groupe de travail AD HOC en matière d'e-commerce, la procédure de déclaration simplifiée a été expliquée telle qu'elle est déjà appliquée à l'heure actuelle pour les petits envois (<150 euros) à Bierset. Ce GT formulera une proposition à l'attention de l'AGD&A afin d'également pouvoir appliquer cette procédure simplifiée aux envois dont la valeur est supérieure à 150 euros et pas uniquement dans les aéroports à la condition que les opérateurs concernés y soient autorisés par l'AGD&A.

Lors de l'AG du Forum national (le 04.10), le convenor du GT Marchandises introduites (J. Van Wesemael) a fait rapport à ce sujet. Pour éviter toute ambiguïté, il faut remarquer qu'il s'agit actuellement d'une proposition devant encore être discutée en interne au sein de l'AGD&A.

La prochaine réunion aura lieu le **19.01.2018 à 13 h.**

ANNEXE 1 a)

Rapportage conteneurs vides sur la liste de chargement – informations transmises par ASV/NAVES

Durant le groupe de travail Marchandises introduites (du 29.09.2017), il a été signalé que la douane envisage de faire présenter les conteneurs vides également (conteneurs de ligne dans le cadre du « empty repositioning ») par le transporteur ou son représentant, l'agent via la déclaration de dépôt temporaire. J'ai appris que l'AGD&A est favorable à cette idée.

On attire (à nouveau) l'attention est sur la correspondance suivante.

En résumé :

- Selon nous, la présentation de ces conteneurs ferait double emploi avec le CSM-filing. (Pour être complet : les autorités douanières nationales ont accès au repository des CSMs via l'application web « AFIS-CSM »). Le transporteur fournit déjà un effort supplémentaire et il y a lieu de d'abord vérifier si cette information n'est pas suffisante.
- En outre, et plus important encore, selon nous, il n'existe aucune base légale dans le Code des douanes de l'Union pour imposer cette procédure, bien au contraire.

Si la douane souhaite tout de même obtenir les informations relatives aux conteneurs de ligne vides (empty repositionings) de manière locale, alors il est préférable de se concerter avec notre association/nos membres pour définir la manière selon laquelle / à quelles conditions cela pourrait se passer.

Cordialement,



Hilde Bruggeman
Fédération nationale des Associations des agents et courtiers maritimes de Belgique asbl
Brouwersvliet 33/6, 2000 Anvers
Tél. : +32 3 222 99 01
Fax : +32 3 222 99 11
Hilde.Bruggeman@naves.be

ANNEXE 3

À l'attention des convenors GT Marchandises introduites du Forum national,

Apparemment, la période durant laquelle une déclaration de dépôt temporaire (DDT) peut encore être rectifiée ou invalidée, a également été abordée. À cet égard, la douane aurait suggéré de réduire le délai pour les rectifications par rapport aux 20 jours actuels, il aurait même été question de 72 heures pour les conteneurs. Tous ces éléments seraient encore discutés avec d'autres États membres / les ports RALFH.

Nous ne pouvons pas ignorer que le CDU contient un article traitant de ce sujet, voir ci-dessous :

Article 146

Rectification et invalidation d'une déclaration de dépôt temporaire

1. Le déclarant est autorisé, sur demande, à rectifier une ou plusieurs des énonciations de la déclaration de dépôt temporaire après le dépôt de celle-ci. La rectification n'a pas pour effet de faire porter la déclaration en douane sur des marchandises autres que celles qui en ont fait initialement l'objet.

Aucune rectification n'est possible après que les autorités douanières :

a) ont informé la personne qui a déposé la déclaration qu'elles ont l'intention d'examiner les marchandises ;
b) ont constaté l'inexactitude des énonciations de la déclaration.

2. Lorsque les marchandises pour lesquelles une déclaration de dépôt temporaire a été déposée n'ont pas été présentées en douane, les autorités douanières invalident ladite déclaration dans l'un des cas suivants :

a) à la demande du déclarant ;
b) dans un délai de 30 jours après le dépôt de la déclaration.

- Le premier paragraphe de cet article traite de la rectification de la DDT après le dépôt de celle-ci, le second paragraphe aborde l'invalidation de la DDT dans le cas où les marchandises n'ont pas été présentées.
- Le second paragraphe traite de marchandises « shortlanded » et mentionne une période de 30 jours. C'est à la douane qu'incombe l'initiative pour l'invalidation (« les autorités douanières invalident... »), le cas échéant « à la demande » du déclarant.
- Le premier paragraphe traite des rectifications apportées à une ou plusieurs des énonciations relatives aux marchandises faisant déjà l'objet de la DDT. Aucune période n'est mentionnée, mais uniquement deux faits rendant impossible toute nouvelle rectification : les marchandises ont été sélectionnées pour examen ou la douane a déjà effectué des constatations. C'est au déclarant qu'incombe l'initiative pour la rectification (« Le déclarant est autorisé, « sur demande »... »).
- Comme c'est actuellement le cas, nous pouvons considérer le fait que le déclarant prend l'initiative de rectifier la DDT dans le système comme la « demande » d'agir de la sorte.
- Rem. : Il n'apparaît nullement dans ce texte comment il faut traiter les marchandises « overlanded » encore dans la DDT.

Cela me semble être une base légale insuffisante pour limiter de manière drastique dans le temps le délai pour rectifier une ou plusieurs des énonciations relatives aux marchandises faisant l'objet de la DDT. Le législateur européen lui-même n'impose pas de limitation, exception faite uniquement que la rectification n'est plus possible lorsqu'un des deux faits mentionnés s'est produit. Si le législateur avait estimé nécessaire de maintenir ce délai court, alors cela aurait certainement été mentionné. Ce n'est pas le cas et cela ne me semble même pas cadrer dans l'esprit de l'article.

Des raisons très spécifiques (propres aux trafics, navires, types de marchandises, ...) ont déjà été mentionnées, comme apparemment durant la réunion, par plusieurs agents maritimes expliquant pourquoi le tri et l'inventaire des marchandises après le déchargement prennent plus ou moins de temps. Ces raisons peuvent varier d'un port à l'autre, d'un terminal à un autre.

D'autre part, nous comprenons également que la douane souhaite fixer un délai maximum. D'où la proposition du secteur de maintenir le délai actuel de 20 jours.

Celui-ci est issu de la pratique, est acceptable pour tout le monde et chez de nombreuses agences / sociétés d'armateurs, les processus de contrôle sont totalement adaptés à ce délai.

Dans l'attente d'une réaction positive.

Cordialement,
Hilde Bruggeman
NAVES ASBL
Antwerpse Scheepvaartvereniging ASBL
Brouwersvliet 33/6, 2000 Anvers
Tél. : +32 3 222 99 01
Fax : +32 3 222 99 11
Hilde.Bruggeman@asv.be
www.asv.be