



TRADE FACILITATION ANVERS

RAPPORT

05.09.2017

CONVENORS	Robert Robbrecht (AGD&A – Directeur Centre régional) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Ilse Eelen (AGD&A – Soutien et développement de l'organisation)
PRÉSENTS	<p><u>Secteur public</u> Ilse Eelen (AGD&A – Soutien et développement de l'organisation) Erik Van Poucke (AGD&A – Opérations 1^{re} ligne Division 1) Sophany Ramaen (AGD&A – Régie Collaboration nationale et internationale) Kim De Coninck (AGD&A – CRC) Dorothy Cardoen (AGD&A – Opérations 1^{ère} ligne MOTO 1) Jan Verelst (AGD&A – Opérations 1^{re} ligne Division 2) Goedele Boonen (AGD&A – Contentieux) Simonne Van Aperen (AGD&A – ESD) Peter Van Bastelaer (AGD&A – Succursale) Debby Bogemans (AGD&A – Operations 2^{ème} ligne - Autorisations) Jan De Vos (AGD&A – E&R)</p> <p><u>Organisations syndicales</u> Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jan Maes (ASV / Grimaldi Belgium) Peter Verlinden (VEA / Rhenus) Jessy Van Aert (Essenscia / Evonik) Kristin Van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire) Karen Wittock (VEA / Remant Douane) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd) Kim Van de Perre (ASV – MSC Belgium) Jef Hermans (VEA – Portmade) Roel Huys (ABAS-ARGB – Tabaknatie) Tony Vanderheijden (ABAS-KVBG / PSA) An Moons (ABAS-KVBG / DPWorld) Frederic Keymeulen (TLV) Dirk Van Oosterwyck (ASV / CMA CGM Belgium) Peter Tilleman (AWDC) Tineke Van de Voorde (Autorité portuaire)</p>
EXCUSÉS	Robert Robbrecht (AGD&A – Directeur Centre régional) Danny Maes (AGD&A – Operations 2 ^{ème} ligne) Serge Bosman (ASV – S5 North Europe) Johan Smits (ASV – Belgo-Iberian Maritime) Hilde Bruggeman (ASV) Marc Wouters (Industrie – Total/Fédération pétrolière) Luc Sambre (DVL Customs) Nancy Smout (ABAS-KVBG / Katoen Natie) Olivier Schoenmaeckers (VEA) Paul Hermans (Agoria / Atlas Copco) Eddy Wouters (ASV)

Point 1 à l'ordre du jour : Rapport réunion précédente et passage en revue du tableau de suivi

Aucune remarque n'a été formulée quant au rapport de la réunion précédente.

Lieux autorisés et lieux désignés

Lors du passage en revue du tableau de suivi, D. Bogemans fournit une explication relative aux LCD.

Le service Législation à Bruxelles prépare une circulaire sur les LCD. Le principe d'un lieu agréé s'étendra à un lieu désigné par la douane, avec toutefois une nuance quant à la terminologie.

D'après le CDU, les marchandises doivent être apportées au bureau de douane, un lieu agréé (LCD) ou un lieu désigné. Pour les lieux désignés, il n'y a pas d'exigence ou de condition formulée dans le CDU.

Après un délai de DT de 24h, les marchandises doivent être placées sous un régime douanier et la réexportation n'est pas un régime douanier. (J. Van Wesemael souligne également que l'on étudie actuellement la possibilité d'allonger le délai jusqu'à 72h)

Nous allons étendre les autorisations PA et ED (entrepôt douanier) avec une formule complémentaire où les emplacements repris dans l'autorisation deviennent des lieux désignés. Cela implique également de ne plus être obligé de venir avec ses marchandises jusqu'à la douane.

Les LCD publics doivent également être retirés conformément au CDU et nous ne pouvons pas non plus conserver les codes AL liés aux services de surveillance. Nous pouvons toutefois en faire des lieux désignés pour les envois de transit exportés. Cela signifie que nous approuvons le lieu pour établir des déclarations de transit sans que les marchandises ne doivent être présentées à la douane. Ce principe sera repris dans la circulaire. Après publication de la circulaire, l'autorisation peut être demandée via un formulaire. On attend maintenant la parution de la circulaire. Il y aura ensuite une communication de la Région d'Anvers.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Communication relative aux lieux agréés et désignés	I.Eelen D. Bogemans	Encore inconnue (après publication circulaire Législation)

D. Bogemans signale également qu'il y aura donc 3 codes pour les envois de transit : Code DT dans IST (notification d'arrivée ou envois NCTS exportés) ; code AL de LCD (pour envois de transit importés ou exportés); code AP (spécifiquement pour le lieu désigné, uniquement pour les envois de transit exportés).

Le lieu désigné en matière de réexportation sera repris dans l'autorisation PA et ED (pas d'autorisation séparée).

Point 2 à l'ordre du jour : Ouverture nocturne terminaux à conteneurs du Deurganckdok (AGD&A – I. Eelen)

I. Eelen explique que le 27/6, une réunion a eu lieu au Havenhuis avec tous les acteurs concernés. Le projet-pilote semble pour l'instant être un échec. Diverses initiatives sont lancées à partir de différents angles pour soutenir le projet.

Pour l'instant, la douane ne planifie pas d'initiative d'ouverture nocturne de ses services.

F. Keymeulen indique que les plus grands transporteurs routiers basculent progressivement vers la nuit. On peut constater une augmentation, mais plus lente qu'espérée et souhaitée. Il y a une concertation continue. On s'applique également à ne pas arrêter l'essai prématurément mais à le prolonger pour lui donner toutes les chances d'aboutir.

Point 3 à l'ordre du jour : Circulation PIF RG (AGD&A – E. Van Poucke)

E. Van Poucke signale que la problématique du parking sauvage à l'entrée et à la sortie du PIF continue (à tel point qu'à un certain moment, même la sortie était bloquée).

F. Keymeulen souligne qu'une solution est également recherchée à l'Autorité portuaire. Les véhicules doivent pouvoir être garés, un terrain sera-t-il prévu à cet effet dans la zone portuaire ? On a également vérifié si une interdiction de parking peut être instaurée mais la police maritime a fait savoir qu'elle ne dispose pas des effectifs et moyens pour contrôler cela. On en discutera à nouveau lors de la concertation permanente transport routier. La fédération de transport convoquera encore une fois ses membres pour ne pas faire usage de terrains autour du PIF pour garer les véhicules.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Traiter la problématique lors de la concertation permanente transport routier	Fédération de transport et Autorité portuaire	inconnu

Point 4 à l'ordre du jour : Retard lors de contrôles au PIF RG (Alfaport Voka / Autorité portuaire d'Anvers)

J. Van Wesemael explique que beaucoup de mails arrivent aux fédérations professionnelles concernant des plaintes sur la lenteur du traitement des conteneurs au PIF RG. Toutefois, cela concerne pour l'instant surtout des produits de choix à l'AFSCA. Un concours de circonstances en est la base. Une grande offre (contrôles en hausse sur, par.ex., la viande de poulet et les produits venant d'Inde), un manque de personnel AFSCA, un manque de points de raccordement pour les conteneurs frigorifiques (l'autorité portuaire examine cela), une congestion aux terminaux et la problématique de la circulation.

J. Van Wesemael et K. Van Kesteren-Stefan ont déjà discuté avec l'AFSCA. L'AFSCA reconnaît le problème, examine les éventuelles solutions et entreprend des actions. Un détournement du contrôle n'est toutefois pas possible. Le service Législation de l'AFSCA déclare que cela doit absolument se faire au 1er lieu d'entrée par navire.

Point 5 à l'ordre du jour : DDT : adaptations et listings non-apurement (AGD&A - I. Eelen)

I.Eelen explique que dans le GT Marchandises introduites, on essaiera, à court terme, de prendre une décision quant à 2 sujets, à savoir :

- la fréquence des listings informatifs non-apurement DDT (+ à qui envoyer)

- les délais dans lesquels des modifications peuvent être apportées aux DDT.

(À ce propos, rien n'est précisé dans le CDU ; nous pouvons donc déterminer nous-mêmes)

Il est demandé à la communauté portuaire d'émettre une proposition (qu'est-ce qui est souhaitable et réaliste)? La question était destinée à Madame Bruggeman de l'ASV.

Le point est inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion du GT Marchandises introduites (29/9).

L'objectif de l'AGD&A est de vérifier les propositions des communautés portuaires et aéroportuaires et de les comparer à ses souhaits. L'objectif est d'obtenir 1 timing et une fréquence uniformes.

J. Hermans dit que la fréquence du rapport informatif dépendra du délai dans lequel des modifications peuvent être faites. Il milite pour envoyer le premier rapport informatif quelques jours avant la fin du délai de modification. J. Maes est d'accord avec cela.

G. Boonen souligne que l'information nécessaire pour effectuer des modifications se trouve au terminal (liste de déchargement).

D Bogemans et G. Boonen estiment qu'à l'ère du numérique, le délai doit pouvoir être inférieur aux 20 jours actuels et que la douane doit pouvoir encore éventuellement effectuer d'éventuelles modifications d'office, après ce délai. J. Maes demande quels documents probants seront demandés pour ces modifications. L'AGD&A doit encore analyser cela.

I. Eelen souligne qu'avec l'arrivée du CCRM, les données sur la DDT seront cruciales. Si un conteneur ne se trouve pas sur la DDT, il n'y aura pas d'autorisation. Il est donc dans l'intérêt de chacun que la DDT soit aussi correcte que possible.

J Hermans estime que la douane dispose de toutes les informations, et ce, contrairement au déposant de la DDT. L'AGD&A dispose des outils d'apurement et de suivi et doit donc informer les autres parties.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Définition de la fréquence des listings informatifs et du délai pour les modifications DDT.	I.Eelen J. Van Wesemael	Est suivi dans le GT Marchandises introduites

Point 6 à l'ordre du jour : Application de la procédure transfert AFSCA au PIF (Alfaport – Voka – J. Van Wesemael)

J. Van Wesemael estime que pour le transfert de fruits au poste de contrôle, il faut appliquer une autre procédure que pour les produits vétérinaires. Pour les fruits, on travaille avec une déclaration de transit. Peut-on appliquer ici la même procédure que pour les produits vétérinaires (code spécifique case 30 déclaration PLDA) ?

D. Bogemans estime qu'elle va analyser cela plus en détails et que la circulaire PLDA devra alors être adaptée.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Analyse de la procédure fruit et adaptation de la circulaire PLDA (D/14/014 – 3ème adaptation 30-09-16)	D. Bogemans I. Eelen	31-12-17

Point 7 à l'ordre du jour : Mise au point procédure de mesure du gaz entre l'AFSCA et la douane (Alfaport – Voka / Autorité portuaire d'Anvers)

J. Van Wesemael explique qu'après un incident, l'AFSCA exige également, depuis quelques mois, des certificats de mesure du gaz. Une circulaire interne a été établie par M. L. Avonts dans laquelle il est stipulé que cela n'est pas nécessaire, pour certains produits (ex. Produits emballés sous vide ou produits non surgelés). Il y a encore toutefois des imprécisions sur le terrain. L'AFSCA va piloter cela et analyser, après 3 mois, si elle peut élaborer une liste limitative. Ce point est analysé plus en détails dans le groupe de travail AFSCA à l'Autorité portuaire (meeting le 7/11).

I. Eelen souligne qu'à la douane, on peut toujours contacter le groupe de travail mesure du gaz. Bart Coessens (Operations Centraal) et Bram Bryssinckx (Operations Anvers – MOTO 5) en sont les représentants.

Point 8 à l'ordre du jour : Conteneurs vides et conteneurs avec résidu (AGD&A - I. Eelen)

Ce point est inscrit à l'ordre du jour est suivi dans le GT Marchandises introduites.

La douane néerlandaise applique, depuis le 1er septembre, une nouvelle méthode de travail pour la déclaration de conteneurs avec résidu. S'ils relèvent de la définition d'un « empty uncleaned », ces conteneurs peuvent être déclarés comme « E » (empty) sur la liste de chargement et plus aucune déclaration douanière n'est nécessaire. Si on ne déclare pas les conteneurs comme étant E, ils doivent être manifestés avec le poids correct et une déclaration de suivi est nécessaire. Pour les conteneurs qui ne répondent pas à la définition, une déclaration de suivi est toujours nécessaire (destruction, réexportation, ...).

Voici le lien vers la notification de la douane néerlandaise:

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

Aussi bien M. Vanderwaeren que M. Van Cauwenberghe estiment que tous les contenus doivent être mentionnés sur la liste de chargement (donc aussi bien les conteneurs vides que les conteneurs avec résidu). L'AGD&A préconise pour l'instant de reprendre la procédure néerlandaise. Cela est actuellement débattu avec la Législation. Aucun délai n'a encore été fixé pour la nouvelle procédure.

D. Van Oosterwyck demande s'il y aura des contrôles sur les conteneurs vides (et comment les organiser car ces conteneurs circulent très vite)? L'AGD&A répond que les contrôles sur de tels conteneurs sont toujours possibles mais il faut encore vérifier comment ces contrôles peuvent être organisés.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Directives pour conteneurs vides et conteneurs avec résidu	I. Eelen	Est suivi au GT Marchandises introduites

Point 9 à l'ordre du jour : Réévaluation des autorisations (Alfaport – Voka – J. Van Wesemael)

Dans la région d'Anvers, les réévaluations sont en cours. J. Van Wesemael indique qu'ils reçoivent régulièrement des questions de membres.

Par exemple, qu'en est-il du cautionnement ? Dans l'attente d'un amendement de l'art. 84 DA, la douane belge applique la circulaire de 2010.

Il y a également des questions relatives aux formulaires de demande. Il n'est pas facile de trouver le bon formulaire (on perd souvent du temps à faire cela). D. Bogemans souligne qu'ils sont en train de réviser le formulaire de demande (nouveau set de données à l'entrée en vigueur du CDMS (Customs Decision Management System) le 2 octobre 2017). L'AGD&A espère publier les nouveaux formulaires le plus rapidement possible.

J. Van Wesemael demande s'il sera possible de délivrer les autorisations dans les délais établis. D. Bogemans souligne que c'est une catastrophe pour le PA et qu'il n'est pas possible de les délivrer dans les 30 jours. Souvent, l'aspect cautionnement joue également un rôle, où il y a un délai de 120 jours entre l'acceptation de la demande et la remise de l'autorisation. En outre, la constitution d'un cautionnement prend également le temps nécessaire.

D. Bogemans va analyser plus en détails l'aspect rétroactivité.

D. Bogemans affirme que son service va faire de son mieux pour traiter l'énorme charge de travail (un peu plus de 1000 réévaluations, beaucoup d'autorisations garantie permanente qui doivent être lancées, ...)

Ce point est également traité plus en détails dans le GT Régimes particuliers (quick wins). J. Van Aert signale que plusieurs adaptations ont eu lieu (par ex. 2 signatures électroniques sur demande et le maintien du numéro d'autorisation en cas de prolongation).

Point 10 à l'ordre du jour : Adaptation de la communication en cas d'images scannées non conformes (AAD&A - E. Van Poucke)

En cas d'images scannées non conformes (pour les conteneurs qui ont uniquement été sélectionnés pour le scanning), le service chargé de la sélection est informé, après quoi les décisions et les contacts nécessaires sont pris. Cela peut engendrer des retards. La proposition de l'AGD&A est d'informer les chauffeurs qu'une analyse plus approfondie est nécessaire (via une note informative simple et courte). Ils peuvent donc avertir leur donneur d'ordre / le déclarant. Ainsi, 2 canaux d'information apparaissent. L'AGD&A demande si cela peut être utile. J. Van Wesemael reconnaît que cela constitue une amélioration qui ne peut qu'être utile. E. Van Poucke demande que les opérateurs envisagent la traduction de la note en plusieurs langues (surtout d'Europe de l'Est). Il s'agit juste d'une brève communication et cela demanderait beaucoup de temps de faire cela à l'AGD&A en interne via un service de traduction.

Le problème est l'accessibilité des déclarants en dehors des heures de bureau.

E. Van Poucke souligne également qu'il se pourrait que les contrôles ne soient plus effectués le même jour et que l'on doive en retirer (également lié aux conditions et frais supplémentaires éventuels par ex. points de raccordement pour les conteneurs frigorifiques).

R. Huys demande si un conteneur non conforme peut être déplacé vers un organisme OEA. K. De Coninck et E. Van Poucke expliquent que cela dépend de la raison de non-conformité. (Par ex., en cas de suspicion de drogues dans le chargement, la douane ne laissera sûrement pas partir le conteneur)

J. Maes dit qu'il est également intéressant de recevoir, après le scan, un message disant que le conteneur peut partir. E. Van Poucke explique que cela est déjà indiqué sur le formulaire de notification du chauffeur.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
La communauté portuaire envisage la traduction de la note d'information.	J. Van Wesemael	31-12-17

Point 11 à l'ordre du jour : Évaluation de la nouvelle procédure traitement documents T arrivés à échéance (AGD&A - I. Eelen)

Le 12/6, la nouvelle procédure a démarré, dans laquelle un accord à l'amiable est présenté par mail à l'opérateur de terminal. I. Eelen explique que jusqu'au 31/8, 30 dossiers ont été lancés au sein de MOTO 6 (RO) et 26 dossiers au sein de MOTO 5 (LO). Pour 4 dossiers, il a été donné pour mission d'établir un PV parce que l'arrangement à l'amiable n'avait pas été payé. L'AGD&A souhaite poursuivre la procédure.

Il y a déjà eu une demande visant à mettre l'arrangement à l'amiable au nom de l'agent maritime. L'AGD&A n'y est pas favorable vu que l'agent maritime n'est, d'un point de vue technique douanière, pas partie intéressée dans le transit de l'Union.

Il est demandé à l'AGD&A si les clients ont besoin d'un document probant pour leur comptabilité. L'AGD&A estime que la pièce justificative doit être délivrée par les terminaux vu que le règlement amiable est établi à leur charge et qu'ils le « transmettent ». K. Van de Perre souligne que ce sont surtout les clients étrangers qui font cette demande.

T. Vanderheijden défend une mention Aperak « délai de validité écoulé » lors de la mise en œuvre du transit CODECO. Ainsi, le terminal est informé en temps réel (maintenant, cela n'est pas le cas durant le week-end). Il demande que des amendes solidaires soient imposées d'ici là. Il indique également que chez PSA, on examine si l'interprétation du service Contentieux est correcte. Ils préparent une réponse à l'AGD&A. (La commission utiliserait un autre point de vue ?)

T. Vanderheijden signale également qu'à Rotterdam les terminaux ne reçoivent pas d'amendes et qu'elles ne sont jamais notifiées dans le cadre de documents de transit expirés.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
---	-------------	----------

S'informer auprès de la douane NL relativement à la procédure documents T arrivés à échéance à Rotterdam	I. Eelen	30-09-17
---	----------	----------

I. Eelen avertit que le « système de liste » est remis en question par le service Législation à Bruxelles. Ils estiment que le document d'accompagnement est toujours le moyen pour communiquer le MRN à la douane.
D. Cardoen explique le projet Mureen, avec lequel on travaille également avec des listes. Le projet est soumis pour avis à la Commission européenne (même si cela fait déjà 3 ans que nous travaillons dessus). Elle était d'abord enthousiaste mais signa le quand même maintenant qu'une demande officielle d'autorisation est toujours nécessaire (article 282 CDU). On examine pour l'instant qui doit demander l'autorisation officielle à la Commission et nous allons aborder cela avec la douane néerlandaise. D. Cardoen a reçu des informations à ce propos et les transmettra à I.Eelen. Cette communication de la Commission a été jointe au rapport en annexe (*La Commission y souligne d'ailleurs que jusqu'à l'entrée en vigueur du nouvel NCTS, le document d'accompagnement est le mode de communication du MRN*).

Point 12 à l'ordre du jour : Suppression des obligations de scanning (AGD&A – I. Eelen et Alfaport – Voka et Autorité portuaire d'Anvers)

Le 17/5, une proposition formelle a été envoyée par la communauté portuaire à l'AGD&A. Le 28/6, une réponse négative a été donnée par l'AGD&A. I. Eelen souligne que M. Vanderwaeren n'est pas partisan de la suppression de ces obligations. Le service Contentieux voit surtout des problèmes pour les sélections sur la base des déclarations ENS. Le transport vers le site de scanning reste un point faible du processus de contrôle. L'AGD&A est en faveur de l'instauration d'un service de shuttle ou du travail avec un ou plusieurs transporteur(s) agréé(s) mais elle est consciente du fait que cela n'est pas réalisable à court terme.
Le 22/8, une nouvelle proposition a été formulée par la communauté portuaire. Cela est analysé pour l'instant par l'AGD&A. La nécessité de l'engagement sur papier est remise en question et l'on propose d'examiner des alternatives telles qu'une solution numérique. (J. Hermans propose entre autres la signature numérique par le chauffeur.)
P. Verlinden souligne que pour leurs dossiers d'infraction, cela a déjà servi.
T. Vanderheijden demande une procédure uniforme pour tous les quais à Anvers et Zeebruges.
I. Eelen souligne que les smart seals ne constituent pour l'instant pas (encore) une solution car on commencera d'abord par un nombre très limité.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
L'AGD&A examine la proposition de la communauté portuaire	I.Eelen	inconnu

Point 13 à l'ordre du jour : Procédure visa de certificats (AGD&A - I. Eelen)

I.Eelen explique que durant la réunion précédente, il a été demandé si la page 2 doit toujours être présente. L'AGD&A maintient son point de vue selon lequel la page 2 doit être présente en cas de demandes de modification ou de remplacement.
La situation des certificats est suivie de près par M. Van Bastelaer et les équipes mobiles sont à chaque fois sommées d'envoyer les certificats chaque semaine à la succursale.
Pour les cas urgents où le certificat est encore présent sur quai, on peut utiliser une enveloppe fermée pour le transport à la succursale.
M. Van Bastelaer demande également que les pages 2 remises en cas d'erreur de la part l'équipe mobile, soit rendues par les déclarants. Les exemplaires 2 doivent en effet toujours rester à la douane. Cela peut éviter beaucoup de problèmes.
J. Hermans demande quelle est l'utilité de l'exemplaire 2. P. Van Bastelaer explique que c'est très important pour un contrôle d'identité en cas de demandes d'administrations douanières étrangères.

Point 14 à l'ordre du jour : Procédure de secours CCRM (AGD&A – I. Eelen et Alfaport – Voka – J. Van Wesemael)

Ce point a été traité lors la réunion de suivi CCRM le 31/5. Les représentants de l'AGD&A (H. Van Cauwenberghe et C. De Clerck) ont fait comprendre, lors de cette réunion, qu'ils ne souhaitent pas développer de procédure de secours pour le CCRM vu qu'il s'agit d'une prestation de services volontaire de la douane, sans base légale.
M. Van Cauwenberghe a suggéré que la douane puisse décider, si l'on met sur pied une procédure d'urgence en concertation commune, que tous les conteneurs puissent quitter le terminal et que les opérateurs de terminal ne puissent être tenus responsables en cas de retrait illicite.
Les opérateurs économiques à Anvers sont supposés analyser la mise sur pied d'une procédure de secours, dans Trade Facilitation.
J. Van Wesemael affirme que des accords pratiques doivent être faits pour que nous sachions que faire si le système ne fonctionne pas.
I. Eelen signale que le 18/9, une réunion interne s'est tenue à la douane sur le CCRM. Le CCRM est déjà en phase de test et seuls 56% des conteneurs seront automatiquement approuvés. Ce % est encore beaucoup trop bas pour mettre en œuvre le CCRM.
J. Hermans affirme qu'ils vérifient, du point de vue du secteur commercial, si le CCRM doit être légalement contraignant. La procédure d'urgence dépendra de ce fait.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
S'informer auprès de C. De Clerck des décisions prises pendant la discussion interne du 18/9.	I.Eelen	30-09-17

Point 15 à l'ordre du jour : Communication relative aux codes de localisation (AGD&A - I. Eelen en D. Bogemans)

D Bogemans explique que la douane diffusera un rappel des prescriptions en lien avec le code de localisation à la case 30 de la déclaration. Au point 3.3.1 de l'ordre de service D/14/014 sur "l'application du PLDA dans la région d'Anvers", il est indiqué de quelle manière la case 30 de la déclaration PLDA doit être complétée. Récemment, il est apparu qu'un très grand nombre de déclarations sont envoyées avec comme code de localisation dans la case 30, le code de localisation douanier compétent quant au lieu où les marchandises se trouvent (application point 3.3.1j). Lors de la rédaction de l'ordre de service D/14/014, toute la zone douanière était encore un lieu approuvé par la douane et c'est pourquoi on pouvait encore généralement utiliser le code de localisation du service douanier à condition de mentionner l'adresse complète à la case 31. Maintenant, la définition de « présentation de marchandises » y est très clairement prévue par le CDU. Si le service de vérification est introduit en tant que code de localisation, cela signifie également que les marchandises doivent être présentées auprès de ce service en cas de contrôle.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Diffuser la communication relative au code de localisation	I.Eelen	31-10-17

Point 16 à l'ordre du jour : Divers

REUNION TERMINAUX DE CONTENEURS

I. Eelen explique que le 9/10, une réunion aura lieu relativement aux terminaux de conteneurs. Divers sujets seront abordés (non-déclaration sur la liste de chargement, conteneurs vides et conteneurs à résidus, documents T arrivés à expiration). Les general managers des agents maritimes, les managers de terminaux et les fédérations professionnelles recevront une invitation. M. Vanderwaeren sera présent.

TRANSPORT LOCAL

D. Bogemans signale que le transport local doit également être revu. Nous devons mettre fin à cette procédure. Le CDU n'autorise en effet que le transfert entre IST. Dans l'autre cas, le transit de l'Union (avec cautionnement et les règles normales pour la preuve alternative) doit être appliqué.

A l'époque, on a recherché une solution créative dans la région d'Anvers avec le code 3 pour cautionnement. Cela n'est plus possible maintenant. Les autorisations devront être retirées, les cautionnements libérés. Les documents de transit ou le transfert en IST constituent une alternative.

On ne connaît pas encore le délai dans lequel les autorisations seront retirées. Il y aura probablement plus de mouvements dans NCTS, ce qui fait que certaines entreprises devront adapter l'importance de leur cautionnement.

I.Eelen souligne que la modification du code de localisation dans PLDA pour permettre le transfert entre les IST, serait possible à partir de novembre. Il manque toutefois plus d'informations pour l'instant. Ce point est prévu à l'ordre du jour de la prochaine réunion du GT Marchandises introduites le 29/9.)

D. Bogemans explique encore que le transfert en entrepôt douanier (donc entre 2 localisations dans 1 autorisation) est prévu par la loi et est autorisé d'office. Ce serait également possible d'un point de vue transfrontalier. D. Cardoen souligne qu'il faut qu'un bureau de sortie exact soit mentionné dans la déclaration, afin d'éviter les problèmes.

D. Bogemans confirme en outre que pour le lieu désigné, aucun cautionnement n'est nécessaire car on y travaille avec le cautionnement NCTS.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Retrait des autorisations transport local	D. Bogemans	31-12-17

ALTERNATIVES POUR PROCEDURES PAPIER

J. Hermans demande que l'on étudie des alternatives pour tout le travail sur papier qu'il y a encore, comme par exemple les présentations T2L. D'autant plus, pour les titulaires OEA. On pourrait travailler avec des messages eidr.

J. Van Wesemael affirme que cela sera repris dans le GT Marchandises introduites.

E. Van Poucke souligne que nous devons par exemple être prudents avec T2L car NL a par exemple déjà été rappelée à l'ordre par la commission car elle n'exerçait aucun ou peu de contrôle sur cela. La présentation d'un T2L est uniquement destinée à l'apurement et n'est pas un contrôle (ce qui implique un contrôle d'identité).

On traite actuellement l'e-manifeste au niveau européen, mais le timing n'est pas connu.

DROIT D'ÊTRE ENTENDU - CONTENTIEUX

P. Verlinden signale qu'ils ont reçu beaucoup de droits à être entendus. Ils ont réagi à cela (à l'attention de M. Robbrecht), il y a déjà plusieurs mois mais depuis lors, il n'a plus reçu de réaction. Dans quel délai une réponse est-elle exigée ?

G. Boonen fait référence à la Loi générale où la procédure est clairement décrite. Il s'agit d'une procédure écrite. Il y a également un droit oral à être entendu mais lors d'une prochaine phase (dans le cadre du recours administratif). Après réponse de la firme, c'est au service traitant de vérifier la réponse et les documents.

G. Boonen explique également que l'on a toujours le choix de payer un arrangement à l'amiable mais que cela implique alors que le dossier ait été traité. Si vous souhaitez toutefois présenter des preuves supplémentaires, vous pouvez alors émettre explicitement des réserves sur la dette douanière elle-même (et payer uniquement l'amende) mais un cautionnement est alors nécessaire pour la

dette. Un remboursement après avoir conclu une transaction n'est pas possible (c'est effectivement une transaction avec autorité de la chose jugée). Vous n'êtes pas obligé d'opter pour un arrangement à l'amiable.

P. Van Bastelaer ajoute encore qu'en cas de recouvrement (documents de transit), il y a déjà eu toute une procédure de recherche auparavant et qu'à un certain moment, l'AGD&A doit avertir le garant.

J. Hermans explique qu'au sein du GT Communication, un projet lié aux temps de réaction est mis sur pied. On recherche un SLA dans lequel chacun sait ce que l'on attend de lui et qui est le même partout. On étudie aussi la possibilité d'un « menu des amendes ». J. Van Wesemael ajoute que la fédération professionnelle a également demandé d'être impliquée dans la réécriture de la LGDA (certainement dans la dernière phase, lorsque la politique des sanctions sera abordée). L'objectif est d'avoir un catalogue des amendes. Des préparatifs ont déjà été faits pour les nouveaux textes mais on ne se réunira qu'ultérieurement. Il estime que cela sera prêt pour ce printemps 2018 et qu'il y aura ensuite un nouveau groupe de travail avec des représentants de tous les secteurs.

La prochaine réunion aura lieu le mardi 12 décembre 2017 à 13h30 au local 4.08 (bâtiment Noordster).