



## Forum National : GT Marchandises introduites

PV

24.04.2018

<b>CONVENORS</b>	Ilse Eelen (AGD&A) & Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Ilse EELEn/Jan Van Wesemael
<b>PRÉSENTS</b>	<p>Albert Palsterman CRSNP (Stream Software)          Ellen Gielen Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Graco)          Erik Van Poucke Région Anvers – Port          Eylen Aydemir Législation douanière          Filip Ackermans Essenscia (Chevron Philips Chemicals International SA)          Gino Roelandt ASV/NAVES (HapagLloyd)          Hilde Bruggeman ASV/NAVES          Ilse Eelen Région Anvers          Jan Maes ASV/NAVES (Grimaldi)          Jan Van Wesemael Alfaport – Voka          Jef Hermans CEB ( Portmade)          Jeroen Deflo AGORIA (Daikin)          Jim Styleman CRNSP (AEB)          Joelle Lauwers Service Automatisation          Johnny Verstraete Législation douanière          Johan Van Staey CRNSP (Streamsoftware)          Johan Geerts CRNSP          Kim Van de Perre ASV/NAVES (MSC)          Koen De Ceuster Voka – Chambre de Commerce Limbourg (SBDINC)          Kristin van Kesteren-Stefan Autorité portuaire d'Anvers          Luc Sambre (VEA-CEB – KGH Customs)          Marc Staal Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Scania)          Michaël Vico AGD&amp;A (Aéroport-Gosselies)          Nathalie Sterkmans Région d'Hasselt          Nick Vandenabeele Deloitte          Laurent Moyersoer NXTPORT          Delphine Simonis Management des risques          Paul Peeters VEA-CEB (Remant)          Richard Jansegers ASV/NAVES (OOCL)          Rudi Lodewijks Région Hasselt          Sophany Ramaen Secrétariat Forum National          Steven Michiels Voka – Flandre occidentale (ICO)          Stijn Op de Beeck Air Cargo Belgium (WFS)          Tim Verdijck ICC (PwC)          Tony Vanderheijden ABAS (PSA Antwerp SA)          Benoit Willemes AGDA P&amp;M</p>
<b>EXCUSÉS</b>	<p>Abram Op de Beeck Essenscia (BASF)          Ann Moorhem AGORIA (Volvo)          Annemie Peeters Autorité portuaire d'Anvers          Bart Cieters Service Automatisation          Bart Hebbelinck CEB (Citrosuco)          Bart Keersmaekers SVBZ (CMACGM)          Bart Van Geem AWDC Diamond Office          Bart Vleugels Région de Louvain – directeur de centre régional          Bart Witdouck Essenscia (EVONIK)          Claude Seynhaeve AGORIA &amp; Voka – Flandre occidentale (Bekaert)          Dana Peeters Voka (Nike)          Emilie Durant Région Bruxelles – Autorisations          Gert Mattheussen ASV (UAB Eurochem Logistics)          Ilker-Selim Aydin Politique générale – Régie CNI          Jean Baeten FEB          Jessy van Aert Essenscia (EVONIK)          Johan Peeters CEB (Herfurth)          Jos Poets Tessenderlo Chemie SA          Karen Wittock VEA-CEB (Remant)          Kjell Jamin AGORIA (Mazda Motor Logistics Europe)          Luc Lammertyn Fedustria &amp; Voka – Flandre occidentale (Sioen)          Marc Wouters (Fédération pétrolière – Total)</p>

	Luk Buelens CEB (Sea invest) Michael Van Giel CRNSP (Intris SA) Mieke Verpoorten Région d'Hasselt Nadine Van Rompay Voka – Flandre occidentale (Seabridge) Peter Tilleman AWDC Diamond Office Pieter Haesaert AGORIA (C4T) Raf Tassent Voka – Anvers (Rank Consulting) Rene Michiels CEB (DHL) Sara Ramos Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique Serge Bosman NAVES (S5 North Europe) Silke Van Wabeke ASV/NAVES (cma-cgm) Sophie Verberckmoes Fédération d'employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique Sven Neefs VEA-CEB (Maco Belgium) Sylvie Groeninck Fedustria Theo Peeters VEA-CEB (Exsan) Tom De Ridder Agoria (Audi) Walter Vandenhoute Finances Wendy Saerens Operations Wesley De Visscher FEB William Sluys Région de Bruxelles
--	--

Approbation du PV de la réunion précédente, qui n'a fait l'objet d'aucune remarque

**Point 1 à l'ordre du jour : Présentation Processus et Méthodes**

Benoit Willemes (AGD&A) présente le fonctionnement du nouveau service Processus en Méthodes. La présentation est jointe en **annexe 1** du présent PV.  
 Ce nouveau service a été créé début 2018 au niveau national et est constitué de deux divisions (Processus et Méthodes et Soutien).  
 La chef de service est Mme Nathalie Delestienne.  
 Ce service rédigera des méthodes de travail INTERNES en vue d'une application uniforme des méthodes de travail/procédures sur le terrain.  
 Les opérateurs demandent dans quelle mesure ces méthodes de travail peuvent aussi être mises complètement ou partiellement à la disposition du secteur privé.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Les opérateurs privés demandent dans quelle mesure une version publique des méthodes de travail & processus peut être prévue à la douanehandboek.nl	Processus & Méthodes Service Marketing & Communication	Q2 2018

**Point 2 à l'ordre du jour : Points d'action de la réunion précédente/passage en revue du tableau de suivi**

**- MIG charge report**

Klara Pasgang (AGD&A) a communiqué plus tôt pendant la réunion du GT Sortie de marchandises que le MIG a été publié avec les spécifications techniques des avis.

**-CODECO**

Voir PV GT Sortie de marchandises.

**- Note conceptuelle mouvement sous DT**

Voir plus loin dans ce rapport.

**- Code de localisation CUSCAR transfert**

Voir plus loin dans ce PV.

**- DDT (liste de chargement ou rapport de déchargement)**

La discussion quant à l'utilisation de la liste de chargement ou du rapport de déchargement comme déclaration de dépôt temporaire (DDT) est actuellement suspendue par l'AGD&A.

**-mini-CUSCAR - comme notification en cas de sortie**

La concertation à ce sujet doit encore avoir lieu entre les services Législation et Automatisation.

### - Conteneurs vides

Voir plus loin dans ce PV.

### - Problèmes de capacité lors de l'implémentation de la globalisation

L'AGD&A travaille à la capacité d'appliquer la nouvelle procédure en matière de globalisation (comme le projet relatif à l'archivage des données de PLDA). Toutefois le point continuera à être suivi par le GT ICT.

### - GT AN/PN/TS

Voir plus loin dans ce PV.

### -EU CDM

D'après le service Automatisation, le CDM (Customs Data Model) entrera en service dès que les systèmes IT seront adaptés.

### - DDT – article 146 CDU conteneurs « overlanded »

Sur la base de l'art. 146 CDU, il n'est en principe pas possible d'encore déclarer des conteneurs « overlanded ». Ce point a également été déposé au sein du groupe de travail UE AN/PN/TS.

Ci-dessous la question et la réponse de la Commission :

#### Citation

*Art. 146 : si vous interprétez strictement cet article, il n'est pas possible d'ajouter des conteneurs qui n'étaient pas supposés arriver, mais l'ont été (= overlanded containers) sur la DDT, parce que des modifications ne peuvent pas être appliquées aux marchandises qui n'ont pas été initialement déclarées. Donc, comment devons-nous procéder ?*

**COM : Le sujet est actuellement débattu au sein de PG-FOR. Au sens strict de l'art.146(1) CDU, en effet, une telle modification serait exclue. Cependant, cela peut arriver assez souvent dans la pratique que des marchandises arrivent et soient présentées sans être couvertes par la DDT.**

#### Fin de citation

### - Trajet d'amélioration DDT

À cet égard, une visite d'un terminal sera organisée. Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) examine les possibilités et les commente.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Organisation de la visite au terminal	ASV/NAVES	Q2 2018

### - Suggestions quant aux certificats phytosanitaires

Voir PV précédent. En outre, pas d'information spécifique reçue.

### - Optimisations AFSCA

La Régie portuaire d'Anvers fera le nécessaire pour organiser une réunion avec l'AFSCA et l'AGD&A.

Il est communiqué qu'en ce qui concerne les contrôles AFSCA une nouvelle législation sera mise en place d'ici la fin 2019, ce qui entraînera probablement une augmentation du nombre de certificats et d'inspections phytosanitaires / vétérinaires. Ces futurs développements doivent aussi faire l'objet d'une discussion pendant la concertation avec l'AGD&A et l'AFSCA. Il y aurait un renforcement sur la base des dispositions dans les pays tiers. Un autre changement futur est l'utilisation de BECERT pour les certificats d'exportation, obligatoire à partir du 1er janvier 2019. Pour plus d'informations, consultez le [site web AFSCA](#).

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Organisation de la réunion AFSCA - douane	Régie portuaire d'Anvers Trade Facilitation	Q2 2018

### - Note conceptuelle GT Marchandises introduites

La note sera mise à jour dès que la note en matière de mouvement de marchandises sous DP sera publiée.

## **Point 2 à l'ordre du jour : Mise à jour des discussions UE AN/PN/TS**

Les 27 et 28 mars 2018, une réunion du GT a eu lieu à Malte. On discute des BPM plus en détail. On a démarré la discussion au sujet des mouvements. Il n'y a pour le moment pas d'unanimité au sein des États membres (communication ou non entre les États membres en cas de mouvement transfrontalier). Ensuite un certain nombre de représentants de certains États membres ont laissé entendre qu'ils n'étaient partisans des mouvements. Tout le monde s'accordait toutefois à dire qu'une telle autorisation ne peut pas être simplement donnée à tout le monde et que l'avis de notification doit être assez étendu. La notification relative aux mouvements transfrontaliers connaîtra donc probablement une application très limitée.

(La question relative à l'article 146 CDU sur les conteneurs "overlanded" a été posée via ce GT à la Commission après les réunions des 27-28 mars). Voir également le point ci-dessus dans ce PV.

Les 18 et 19 avril 2018, une réunion ultérieure a eu lieu à Chypre. I. Eelen ne participait pas à cette concertation et n'a pas encore reçu de feedback de la part des participants belges. Joelle Lauwers communique qu'on a beaucoup discuté du lien avec ICS 2.0 et qu'on continue à travailler aux BPM niveau 4.

La prochaine réunion est prévue les 19 et 20 juin. L'AGD&A attend actuellement les résultats du WG. Une application bilatérale avec les P-B n'est pas prévue pour le moment (en attendant le développement d'un avis IT ?)

## **Point 3 à l'ordre du jour : Rewrite NCTS:**

Cet item relève en fait du GT Régimes particuliers. Nous aimerions donc nous référer à ce GT en premier lieu, dont la prochaine réunion aura lieu le 27/4.

Le coordinateur en matière de transit, Mme Coulon, y donnera également des explications sur la case identité du moyen de transport (case 18). À la suite de la communication qui a été envoyée par la région Anvers, beaucoup de questions ont été posées en la matière par les opérateurs. Le renforcement vient d'un audit qui a été effectué en 2017 par la Commission en Belgique en ce qui concerne le transit.

On peut déjà communiquer que l'indication d'un numéro de conteneur seul n'est pas suffisante d'après la législation actuelle. Ce ne sera possible (si la situation logistique le justifie) qu'à partir de l'entrée en vigueur du NCTS phase 5 (actuellement prévue pour 2022-2023).

Le numéro de plaque d'immatriculation du moyen de transport devra donc être complété. (Il n'est en effet techniquement pas possible de compléter la case 55 par après).

Encore une question qui a été posée : si un tracteur routier et une semi-remorque ont des plaques d'immatriculation différentes : les deux numéros de plaque d'immatriculation doivent être mentionnés.

**Note ajoutée après la réunion :** voir le rapport du GT Régimes particuliers du 27 avril pour les conditions dans lesquelles seul le numéro de conteneur de la case 18 est autorisé (si le bureau de destination est atteint avant, la plaque d'immatriculation de la case 51 est complétée)

Jef Hermans (VEA) et Paul Peeters (VEA) renvoient à une visite que la Commission a organisée il y a des années plus spécifiquement dans le cadre de cette problématique au port d'Anvers. C'est sur la base de cette visite que la Commission a autorisé dans un environnement portuaire l'utilisation d'un numéro de conteneur dans la case 18.

J. Van Wesemael (Alfaport Voka) renvoie également à une analyse qui est actuellement effectuée par le Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport (CLECAT). Les premiers résultats de cette analyse démontrent qu'un certain nombre d'États membres ont toutefois fait appel aux renvois 43, 44 et 45 qui sont repris à l'annexe D du CDU DA sur la base desquels les États membres ont la possibilité de gérer d'une manière flexible les données qui doivent être complétées dans la case 18 d'une déclaration NCTS.

On insiste sur un level playing field dans tous les États membres.

Les représentants des expéditeurs se posent la question de savoir si, vu ce renforcement, ce ne serait pas préférable d'utiliser à nouveau les laissez-suivre, d'autant plus que la procédure normale (avec les laissez-suivre) a également un impact positif sur la garantie.

J. Hermans fait remarquer que la procédure "localisation agréée" a été appliquée à la demande de la douane pour ainsi libérer du personnel dans le cadre du basculement.

Il est proposé d'approfondir la question pendant la réunion du GT Régimes particuliers.

Le rewrite NCTS pour la succursale Anvers (le bureau le plus grand) est reporté et est à présent prévu le 17/05.

L'AGD&A a reçu beaucoup de remarques quant aux nombreuses interruptions qui ont eu lieu pendant les rewrites des différentes succursales. Un appel est à nouveau lancé pour que les mises à jour/l'entretien des systèmes se fassent si possible en dehors des heures de bureau. Aux Pays-Bas, les mises à jour ont lieu pendant la nuit avec peu ou pas d'impact pour les opérateurs.

Vous pouvez retrouver le planning des rewrites sur le site web de l'AGD&A : [https://finances.belgium.be/fr/douanes\\_accises/entreprises/applications-da/ncts-rw](https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/applications-da/ncts-rw) . Pour le 1er juin tout doit être prêt.

La mention du code SH (6 chiffres) sur une déclaration NCTS sera également abordée lors de la réunion du GT Régimes particuliers (du 27/04).

Questions que l'on se pose en la matière :

- Le code SH doit-il être mentionné au niveau de l'item ?

- À partir de quand cela deviendrait-il une obligation ?

En ce qui concerne les éléments de données qui devront être repris à l'avenir dans une DDT, il est renvoyé à la colonne G4 du tableau qui est repris à l'annexe B du CDU DA. Les éléments de données de la description des marchandises et le code NC (éléments de données 6/8 et 6/14) sont repris, mais il doit également être tenu compte des dispositions des renvois 34 et 36 qui définissent qu'un des deux éléments de données doit être repris dans la DDT (description ou code NC).

Actuellement il ne s'agit pas encore d'un champ obligatoire.

Proposition de faire correspondre la mention SH sur la déclaration de transit avec les mentions sur la DDT.

#### **Point 4 à l'ordre du jour : Mise à jour tests CCRM**

Les 21/02, 21/3 et 17/4, une nouvelle concertation a eu lieu entre Nxtport et les différentes parties prenantes du port (l'Autorité portuaire d'Anvers, Alfaport-Voka, les terminaux, les agents maritimes, l'AGD&A). En ce moment, un certain nombre de problèmes techniques qui ont été soumis au service Automatisation à Bruxelles pour clarification ou décision, font l'objet d'une discussion.

Les tests semblent bien se dérouler.

La constatation au niveau des terminaux est que des messages de mainlevée arrivent surtout pendant les heures de bureau les jours ouvrables, ce qui est logique étant donné qu'à ces moments-là ce sont surtout les déclarations de suivi qui sont établies.

Il y a encore un problème possible en ce qui concerne les envois AFSCA. Au sein de l'AGD&A, ils se trouvent de manière standard dans un contrôle documentaire, ce qui génère un « feu rouge ». Il se pourrait toutefois que l'AFSCA contrôle physiquement un conteneur sans qu'un contrôle de douane physique soit nécessaire. Comment le conteneur obtiendra-t-il un feu orange pour pouvoir quitter le terminal ? C'est un sujet actuellement à l'étude.

Une prochaine réunion est prévue le 06-06-18.

Il est actuellement difficile prédire quand la phase 2 de CCRM aura lieu (envois qui arrivent par allège par exemple). La première priorité dans le cadre de NCTS est à présent le rewrite.

Chris De Clerck (AGD&A) a encore une fois confirmé que la priorité est donnée à la phase 1 CCRM et à "arrival at exit". Ce n'est que par après qu'on discutera de la phase 2.

La personne désignée pour CCRM auprès du service Automatisation est absente pour une longue durée. Klara Pasgang agit comme un back up et travaille actuellement sur le sujet.

PSA (ABAS) est préoccupé par le moment où les messages de mainlevée arrivent. Pendant le week-end il n'y a presque pas de messages nonobstant l'utilisation des déclarations de type D (déclaration de suivi sans que les marchandises soient présentées à la douane).

Albert Palsterman (CRSNP) fait remarquer à cet égard que techniquement la déclaration type D peut être utilisée mais que de temps en temps l'ordre des messages dans le système est mélangé. Cela a déjà été signalé par le service Automatisation, mais il n'est apparemment pas évident de remédier à cette anomalie. La solution doit en premier lieu être trouvée par l'AGD&A.

Planning CCRM: le planning est de passer en live avec la première version de CCRM d'ici l'été.

#### **Point 5 à l'ordre du jour : Préparation de la note mouvements sous dépôt temporaire - état d'avancement**

Une réunion interne a eu lieu à Anvers sur ce sujet. L'élaboration de la note est encore en cours.

Des informations ont également été demandées à Zaventem en ce qui concerne ledit message « CSI » qui y est utilisé en cas de mouvements. On vérifie si un tel message serait également possible en cas de mouvements dans le cadre du transport maritime. Actuellement seule la partie A envoie ce message à la douane.

Le transshipment est une forme spéciale de mouvements. Cela pourrait éventuellement se passer plus simplement (si les mouvements ont lieu dans la zone douanière du port d'Anvers).

Pour d'autres mouvements, l'objectif est effectivement que le dataset complet soit transmis au titulaire de l'autorisation IST de destination.

En cas de mouvements du port vers l'intérieur du pays, les deux titulaires de l'autorisation IST devraient en concertation avec les équipes ABC conclure des accords en la matière. La législation prévoit que la responsabilité revient au titulaire de l'autorisation B dès que ce dernier a inscrit les données dans sa comptabilité matières. Le deuxième titulaire de l'autorisation (B) devra également disposer d'informations sur le délai de validité de la DDT.

Le plan actuel doit encore démarrer en premier lieu avec les marchandises qui entrent par voie maritime et aérienne et où finalement la compatibilité matières doit être apurée dans PLDA.

Pour le moment, on ne peut pas dire quand la note sera prête.

<b>NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>ÉCHÉANCE</b>
Timing de la publication de la note + déploiement sur le terrain	Automatisation + législation	Q2 2018

## Point 6 à l'ordre du jour : Divers

### - GT globalisation – état d'avancement

Albert Palsterman communique que dans le cadre des déclarations de globalisation un calcul de capacité a été fait dont il ressort qu'il pourrait y avoir des problèmes si la capacité actuelle n'est pas augmentée. Ensuite il faut encore attendre la publication des spécifications techniques. Joelle Lauwers ajoute que lors de la dernière réunion du GT globalisations, on ne savait pas combien d'entreprises vont faire usage de la globalisation. Vu le fait que les conditions pour pouvoir appliquer la globalisation seront plus strictes qu'auparavant, il se peut que moins d'entreprises en fassent usage à l'avenir.

### - TVA-infosession Anvers – le 18/04

Le 18/04, Alfaport-Voka a organisé en collaboration avec l'administration TVA et le cabinet du ministre des Finances, une infosession TVA au cours de laquelle un certain nombre d'arrêts UE qui ont trait à la fourniture de services liés à l'importation et l'exportation et un certain nombre de topics TVA liés aux ports ont été discutés.

### - GT E-commerce – état d'avancement

Aucun trajet séparé n'est prévu en matière d'accises (sous-groupe de travail du GT Accises). Il semble qu'il y ait beaucoup de problèmes avec les webshops qui vendent des boissons alcoolisées. L'organisation de défense des intérêts COMEOS assure le suivi de ce projet.

Quant à la sous-évaluation des marchandises importées via les aéroports belges dans le cadre du commerce électronique, l'AGD&A a signalé cette problématique aux déclarants lors d'une réunion il y a plusieurs mois. Une enquête est également en cours au sein de l'OLAF en ce qui concerne cette problématique.

### - Déclarations simplifiées – état d'avancement

Le projet de note qui a été rédigé auparavant par Debby Bogemans a été soumis pour avis au service Méthodes & Processus et Législation. M. Willemes va demander l'état d'avancement.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Finaliser la note déclarations simplifiées	Méthodes de travail operations et législation	ASAP !

### Sélections sur la base d'ENS – aéroport

Stijn Op de Beeck communique qu'il y aura des problèmes à l'aéroport si un envoi est sélectionné pour un contrôle sur la base d'ENS. L'e-mail avec lequel la sélection est communiquée est envoyé par la douane à l'entrepoteur et il mentionne que la douane souhaite effectuer un contrôle douanier au moment où les marchandises arrivent. Y a-t-il une possibilité de bloquer l'envoi en question dans la comptabilité marchandises ?

Actuellement ce n'est pas possible parce qu'il n'y a pas de lien prévu entre ENS et la comptabilité marchandises.

La prochaine réunion aura lieu le **28-06-18 à 10h00**.