



TRADE FACILITATION ANVERS

PV

04.03.2019

CONVENORS	Robert Robbrecht (AGD&A – directeur régional) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULISTS	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1 ^{re} ligne I) Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional - Organisation & Support) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion de la déclaration - ESD) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Jef Hermans (VEA – Portmade) Kim Van De Perre (ASV/NAVES) Nancy Smout (ARGB – Katoen Natie) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Roel Huys (ARGB – Tabaknatie) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Luc Sambre (Group Sambre) Tineke Van de Voorde (Autorité portuaire d'Anvers) Peter Verlinden (VEA – Remant) Elke De Jonghe (Essenscia - Vopak) Jef D'Hollander (UNIZO – EY) Stef Debeuf (AGD&A – Division Marketing) Dorothy Cardoen (AGD&A – Division Contrôle de 1 ^{re} ligne II) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd) Sophany Ramaen (AGD&A – secrétariat du Forum National)
EXCUSÉS	Sabine De Schrijver (AGD&A – Division Contrôle de 2 ^e ligne) Robert Robbrecht (AGD&A – directeur régional) Frederic Keymeulen (TLV) Isabelle De Maegt (Febetra) Jessy Van Aert (Essenscia - Evonik) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total) Olivier Schoenmaeckers (VEA/ CEB) Caroline Gubbi (VEA/CEB) Peter Tilleman (AWDC) An Moons (ABAS- DP World)

Point 1 à l'ordre du jour : Rapport de la réunion précédente (du 18.12.2018) et tableau de suivi

- **PROCÉDURE FRUIT**

Encore à faire.

- **ARRIVÉE DES MARCHANDISES DOCUMENTS EXPIRÉS**

Pas de nouvelles sur le transit CODECO. L'arrivée à l'export et le CCRM sont actuellement toujours prioritaires, comme tous les ajustements dans le cadre du Brexit.

- **NOTE DÉCLARATION SIMPLIFIÉE**

Ce point fera l'objet d'un suivi ultérieur au sein du GT national Marchandises introduites.
Une autre modification est nécessaire dans PLDA mais le Brexit a désormais la priorité absolue.

- **NOTE BULK**

Cfr. Déclaration simplifiée

- **HARMONISATION MESURAGE DU GAZ AFSCA-AGD&A**

Doit d'abord être examiné en interne par le secteur privé. Il serait peut-être préférable d'inclure ce point dans le cadre de la révision du processus de contrôle.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Envoyer un e-mail aux convenors du GT Processus de contrôle demandant qu'un certain nombre de points soient inscrits à l'ordre du jour (y compris le mesurage de gaz et la discussion sur les SLA (délais dans lesquels les contrôles doivent être effectués))	J. Van Wesemael	30.03.2019

- **PROCÉDURE D'URGENCE CCRM**

Encore à faire dans le cadre des réunions CCRM.

Une réunion de suivi CCRM a eu lieu le 12.02. Un certain nombre de mises à jour de PLDA et CCRM ont été effectuées. Les résultats des tests vont dans la bonne direction, mais il y a de grandes différences observées entre les agents maritimes et il y a encore quelques questions techniques. Nxtport continue d'analyser cela avec l'AGD&A. Toutefois, un lancement éventuel est prévu pour l'été.

Il y a un état d'avancement lié à cela en ce qui concerne **VISIGIP**. Les accords de collaboration pour l'échange de données avec Nxtport ont été signés. Les messages de l'AGD&A sont déjà transmis à Nxtport. Port@pp travaille actuellement sur le développement. Des éléments de données supplémentaires doivent encore être fournis par les terminaux.

- **DÉVIATION VERS D'AUTRES POSTES D'INSPECTION**

Encore à faire

- **MODERNISATION DES MOYENS DE PAIEMENT**

Alfaport Voka rappellera à l'AGD&A la création d'un groupe de travail composite chargé d'examiner la modernisation des moyens de paiement.

État d'avancement : Ce point a été brièvement discuté lors du comité de pilotage du 07.02 et le sera à nouveau lors du comité de pilotage du 14.03. L'AGD&A a chargé le Bureau unique d'examiner dans un premier temps dans quelle mesure l'utilisation d'un Benelux 3 peut être numérisée. Alfaport Voka propose qu'un GT commun se réunisse une première fois afin d'examiner un certain nombre de simplifications. Ce point est également inscrit à l'ordre du jour du comité de pilotage du 14.03.

Mme Cardoen (AGD&A) explique également l'utilisation correcte des documents 614 et 611. En principe, il n'est pas permis de fournir une garantie lorsqu'on utilise un 614. Par le passé, cependant, cela était permis à la demande des opérateurs.

- **ÉTAT D'AVANCEMENT CONTENEURS VIDES ET AVEC RÉSIDU**

I. Eelen (AGD&A) a proposé de ne pas attendre 60 jours, mais de prendre la période de modification du CUSCAR, à savoir 20 jours. Bxl n'a pour l'instant fourni aucune réponse à cet égard. Il n'est pas encore clair à l'heure actuelle si une solution pourra être trouvée pour les conteneurs déjà déclarés qui sont encore ouverts.

- **PROPOSITION MÉTHODE DE CALCUL DU MONTANT DE RÉFÉRENCE POUR LA GARANTIE**

Ce point a été discuté à la demande d'Alfaport Voka lors du GT Dispositions générales et du comité de pilotage du 07.02. Au cours des réunions susmentionnées, il a été demandé d'avoir accès à la méthode de travail élaborée par l'AGD&A pour l'octroi d'une garantie. À partir du 1^{er} octobre 2019, les nouvelles dispositions (article 84 final) entreront en vigueur. Pour l'instant, les anciennes règles de la circulaire 2010 restent applicables. Cette mesure signifie que, de cette manière, chaque opérateur est traité de la même manière lors de la réévaluation des autorisations.

Le secrétariat du Forum national a indiqué que le commerce n'est pas impliqué dans le développement des méthodes de travail internes, comme convenu précédemment au sein du Forum national. Les stakeholders privés au sein du comité de pilotage du FN ont exprimé leur inquiétude à ce sujet. La manière dont une version externe des méthodes de travail pourrait être communiquée a également été abordée par le secteur privé.

S. Ramaen suggère de proposer lors du prochain Comité de pilotage d'organiser une réunion distincte avec le service Méthodes de travail et le secteur privé sur l'application pratique de la nouvelle méthode de travail.

J. Hermans note qu'aux Pays-Bas, les opérateurs agréés OEA bénéficient automatiquement d'une dispense de garantie.

- **DOCUMENTS T2L**

La demande du secteur privé d'implémenter un système comme celui des Pays-Bas est discutée avec Automatisation et Législation (aspect archivage).

À faire - sera discutée plus en détail dans le cadre du GT Marchandises introduites.

- **PLAINTES CONCERNANT LA DURÉE DES CONTRÔLES**

Certains opérateurs se plaignent que, dans certains cas, la durée des contrôles est trop longue et qu'il faut parfois 48 heures pour décider dans quelle mesure un contrôle documentaire sera ou non transformé en contrôle physique. Cependant, aucun exemple concret n'a été présenté à l'AGD&A. Les plaintes peuvent toujours être soumises, sur la base de données concrètes, au chef de département concerné pour un complément d'enquête.

En ce qui concerne la rationalisation du processus de contrôle, des initiatives seront prises tant au niveau régional qu'au niveau central.

Par exemple, l'application VISIGIP sera utilisée au niveau régional pour adapter et optimiser le processus de contrôle en conséquence.

Au niveau central, le GT processus de contrôle proposera des SLA en ce qui concerne les délais.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Au niveau régional : Un GT greffé à VISIGIP afin d'optimiser/simplifier les processus de contrôle	J. Van Wesemael	22.05.2019
Au niveau central : GT Processus de contrôle : proposer des SLA en ce qui concerne les délais		

• DÉPOTAGE DE CONTENEURS

I. Eelen s'est renseignée auprès de D. Bogemans en ce qui concerne les opérations autorisées en IST.

Pour IST, sont d'applications :

article 147, alinéa 2, CDU

2. Sans préjudice de l'article 134, paragraphe 2, les marchandises placées en dépôt temporaire ne font pas l'objet de manipulations autres que celles destinées à assurer leur conservation en l'état, sans en modifier la présentation ou les caractéristiques techniques.

article 134, alinéa 2, CDU

2. Le détenteur des marchandises faisant l'objet d'une surveillance douanière peut à tout moment, avec l'autorisation des autorités douanières, examiner ces marchandises ou les échantillonner, notamment afin d'en déterminer le classement tarifaire, la valeur en douane ou le statut douanier.

article 140, alinéa 1, CDU

Déchargement et examen des marchandises

1. Les marchandises ne peuvent être déchargées ou transbordées du moyen de transport sur lequel elles se trouvent qu'avec l'autorisation des autorités douanières, dans les lieux désignés ou agréés par ces dernières.

Toutefois, cette autorisation n'est pas requise en cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat des marchandises, en totalité ou en partie. Dans ce cas, les autorités douanières en sont informées sans délai.

Selon l'AGD&A, le dépotage en IST est possible sous réserve d'une autorisation préalable. La note communiquée aux services et abonnés en 2016 précisait qu'un e-mail devait être envoyé avec une demande de manipulation jointe. Si l'on souhaite dépoter ailleurs qu'au IST, un transfert doit d'abord être effectuée.

Pour l'entrepôt douanier, sont d'application :

article 220 CDU

Manipulations usuelles

Des marchandises placées sous le régime de l'entrepôt douanier ou un régime de transformation, ou placées dans une zone franche, peuvent subir les manipulations usuelles destinées à en assurer la conservation, à en améliorer la présentation ou la qualité marchande ou à en préparer la distribution ou la revente.

La direction régionale Anvers intégrera ce processus dans un flux.

• ABROGATION LCD PUBLICS

La nécessité d'une approbation par le titulaire de l'autorisation IST ?

Cette question a été posée au service autorisations. Réponse voir également point 6.

Point 2 à l'ordre du jour : Nouvelle note organisation des services/ nouvelles adresses e-mail de service

À partir du 01.03, l'AGD&A utilisera de nouvelles adresses e-mail de service dans la région d'Anvers. Une nouvelle note sur l'organisation des services sera distribuée dès que possible. Quelques changements au niveau du personnel seront également repris. Les anciennes adresses restent actives pendant un moment. Un certain nombre de services ont déjà mis en place des "notifications out of office" (avant le 1/3) de manière proactive, ce qui a provoqué quelques malentendus.

Point 3 à l'ordre du jour : Ajustement procédure confirmation rétrospective de l'exportation

La note 2016/152/0016 a été ajustée. L'ESD modifie ses procédures. Si les déclarations d'exportation ne sont pas confirmées, l'ESD n'écrira plus de manière proactive aux déclarants pour leur demander de présenter des preuves alternatives. Les déclarants doivent assurer le suivi de leurs déclarations et prendre les mesures nécessaires pour obtenir une confirmation d'exportation. Après 150 jours, les déclarations seront invalidées d'office. Après une telle invalidation, il n'est plus possible d'introduire une demande d'exportation a posteriori.

Point 4 à l'ordre du jour : Réévaluation autorisations pour le 01.05.2019 - état d'avancement

Situation des réévaluations dans la région d'Anvers au 01.03.2019 :

- 53 autorisations OEA doivent encore être traitées
- encore 11 autorisations réexportation globalisation (soutage maritime)
- encore 25 autorisations douanières restantes (17 à la suite de trajets d'amélioration)

Pour les autorisations transfrontalières, la date limite du 01.05 ne serait pas d'application.

Sur la base de l'article 250 du règlement délégué, il convient de réexaminer toutes les autorisations douanières accordées sur la base des règlements (CEE) n° 2913/92 ou (CEE) n° 2454/93 qui sont valables au 1^{er} mai 2016 et n'ont pas de durée de validité limitée. Il y a quelques exceptions à cette règle, mais elles ne s'appliquent pas aux autorisations transfrontalières.

Pour les autorisations transfrontalières, toutefois, l'article 345 du règlement d'exécution s'applique, notamment. Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les autorisations transfrontalières pour les procédures simplifiées (SASP) délivrées conformément au Règlement (CEE) n° 2454/93 et toujours valables au 1^{er} mai 2016 restent valables jusqu'aux dates de déploiement des systèmes CCI et AES visés respectivement dans l'annexe de l'arrêté d'exécution (UE) 2016/578.

Stef Debeuf (AGD&A) rapporte que ces systèmes sont maintenant déployés et qu'en Belgique, les autorisations transfrontalières sont délivrées dans CDMS. Cette application est déjà en ligne (mais ne fonctionne malheureusement pas en Belgique...). Étant donné qu'un système est donc en vigueur en Belgique, l'AGD&A considère qu'il n'y a pas de report pour la réévaluation des autorisations transfrontalières et que l'article 345, paragraphe 4 du règlement d'exécution n'est donc plus applicable.

ABC Anvers serait compétent pour 3 autorisations transfrontalières. Une d'entre elles a déjà été réévaluée, les deux autres doivent encore l'être.

Si un site supplémentaire est prévu dans le cadre d'une autorisation transfrontalière existante, une enquête ne sera menée que pour le site spécifique.

Point 5 à l'ordre du jour : Application note adaptée preuve alternative (724A) - contenu pratique

Mi-janvier, le Département Processus et Méthodes a adapté la note relative aux preuves alternatives. En raison d'un problème de communication, cette note n'a été notifiée aux services régionaux qu'au début du mois de février.

Après une réunion interne, la région d'Anvers a soumis aux services de Bruxelles un texte standard pour les conteneurs. Il s'agit de faire en sorte que toutes les parties sachent exactement ce qui peut ou ne peut pas être indiqué dans la déclaration et donc être signé. L'AGD&A (région d'Anvers) a reçu de nombreux exemples de telles déclarations et celles-ci ne sont pas toujours acceptables. Une réponse de Bruxelles est attendue à court terme. Alfaport Voka demande si les certificats 724A peuvent, entre-temps, être délivrés pour les véhicules ?

J. Maes demande quelles données doivent être mentionnées pour les plates-formes de chargement (dites mafis). Ces plates-formes de chargement ont également un numéro d'identification et sont mentionnées sur les listes de chargement.

Point 6 à l'ordre du jour : Délivrance des autorisations expéditeur agréé (NCTS)

Utilisation d'un engagement standardisé signé par un opérateur de terminal.

Explication de la région d'Anvers en ce qui concerne l'engagement demandé :

La région d'Anvers refusera une autorisation d'expéditeur agréé s'il n'y a pas d'engagement de la part de l'exploitant du lieu.

Après l'introduction du NCTS-RW, le temps d'attente pour la remise des documents NCTS a été porté à deux heures. Comme il s'agit d'une attente trop longue pour de nombreuses entreprises (et pas seulement pour les représentants en douane), il a été proposé lors du Forum national de demander une autorisation d'expéditeur agréé. Cette autorisation réduit de deux heures à 30 minutes (ou même à 10 minutes dans des cas exceptionnels) le temps d'attente pour la remise des documents NCTS de départ.

Toutefois, il n'est pas si facile de supposer que toute personne demandant une autorisation d'expéditeur agréé est également directement éligible pour ce faire. Comme pour toute autorisation, il y a également des conditions que le demandeur doit remplir. Les conditions se trouvent dans l'instruction douanière nationale :

1. Un registre doit être tenu, lequel peut être consulté sur les lieux repris dans l'autorisation.
2. Le titulaire de l'autorisation (= titulaire du régime) doit pouvoir contrôler les marchandises au moment du dépôt de la déclaration.
3. En cas de contrôle éventuel, les marchandises doivent pouvoir être mises à la disposition de la douane (à l'endroit indiqué sur la déclaration).

La condition 1 ne pose pas de problème. Les conditions 2 et 3 peuvent l'être. Un représentant en douane qui ne dispose pas de ses propres locaux mais utilise (par exemple) un emplacement sur un terminal (IST) ne peut pas simplement garantir que les conditions 2 et 3 sont remplies. Des accords sont nécessaires entre :

- Le représentant en douane sollicitant l'autorisation d'expéditeur agréé
- L'exploitant du terminal qui est présent à l'endroit demandé

Ce qui suit est également repris dans le schéma se trouvant dans l'instruction :

Citation

Pour pouvoir bénéficier d'une autorisation, les expéditeurs en douane doivent remplir les conditions particulières suivantes :

- a) *Les marchandises doivent quitter et/ou arriver dans les entrepôts de l'expéditeur en douane ; l'expéditeur en douane, qui n'a pas la possibilité de charger ou de décharger les marchandises dans ses installations ou ne dispose pas de l'infrastructure nécessaire pour procéder à une vérification approfondie des marchandises, ne peut obtenir d'autorisation.*

Fin de citation.

Si nous l'interprétons littéralement, aucun représentant en douane n'a le droit de demander une autorisation EA/DA s'il n'a pas son propre lieu de travail. Afin de répondre, dans une certaine mesure, aux besoins des représentants en douane qui ne disposent pas de leurs propres sites, il a été dit qu'il était quand même possible de demander une autorisation d'expéditeur agréé. Dès lors, les trois conditions ci-dessus doivent être remplies. Pour pouvoir vérifier cela dans une certaine mesure, l'AGD&A exige la présentation d'un engagement établi entre le titulaire de l'autorisation et l'exploitant de terminal IST.

En outre, la déclaration NCTS apure également la déclaration de dépôt temporaire (DDT). L'apurement de la DDT relève de la compétence du titulaire de l'autorisation IST. Là encore, selon l'AGD&A, il est important que des accords clairs soient conclus entre le titulaire de la l'autorisation IST et le titulaire de l'autorisation d'expéditeur agréé.

Actuellement, dans la région d'Anvers, il a été proposé de travailler avec des engagements dans lesquels il est convenu des responsabilités de chacun. L'AGD&A (région d'Anvers) considère qu'un tel engagement est nécessaire. S'il y a un problème (p. ex. pas d'apurement de la DDT en raison de l'absence d'un document NCTS), il peut être fait référence à l'engagement. En outre, selon l'AGD&A, l'exploitant de terminal IST doit être au courant des entreprises qui demandent une autorisation d'expéditeur agréé sur son site, et doit également donner son accord à cet effet.

Il n'existe pas de modèle standard pour cet engagement, car il s'agit d'un accord entre le titulaire de l'autorisation IST et le titulaire de l'autorisation d'expéditeur agréé. Les termes de l'engagement doivent être tels que les conditions ci-dessus soient remplies.

Le « problème » ci-dessus ne concerne pas seulement le titulaire de l'autorisation d'expéditeur agréé, mais aussi la nouvelle décision « lieu désigné pour le transit sortant ». Un engagement sera également demandé ici (ceci est même indiqué dans le formulaire de demande établi par l'A.C.).

Les représentants du secteur privé estiment que le recours à un tel engagement n'est prévu nulle part dans la législation et soulignent que le schéma expéditeur/destinataire agréé est dépassé et n'est plus conforme aux dispositions du CDU.

Point 7 à l'ordre du jour : règlement numérique de la garantie dans le cadre de 614 - proposition de projet

Une solution (partielle) peut-elle être développée dans la région ou l'initiative doit-elle être prise au niveau central ?

Ce point sera ensuite repris avec Bruxelles (via l'ordre du jour du Comité de pilotage du FN du 14.03), voir également le point précédent "Modernisation des moyens de paiement".

Point 8 à l'ordre du jour : Apurement T2LF

Il semble y avoir un manque de clarté quant à la manière dont un T2LF devrait être apuré - sur la base ou non d'une déclaration CO.

Selon Alfaport Voka, il est clair que selon la législation TVA cela concerne une importation (les biens sont importés de l'extérieur du territoire TVA et doivent être importés avec une déclaration CO dans le domaine de la TVA).

Il a été constaté que les sociétés possédant un T2LF faisaient apurer la liste de chargement par les douanes à quai.

Le document correct pour l'importation est un CO-A. Un T2LF peut être utilisé, s'il peut être prouvé que les marchandises sont à nouveau destinées à un autre territoire non fiscal au sein de l'union douanière, par exemple les îles anglo-normandes ou les îles Canaries, mais si les marchandises sont destinées au marché belge, il faut payer la TVA (avec déclaration COA).

En marge de cette discussion, les représentants du secteur privé ont une fois de plus demandé qu'une procédure simplifiée et automatisée, similaire à celle des Pays-Bas, soit mise en place pour l'apurement des listes de chargement sur la base des déclarations T2L présentées comme preuve du statut de marchandises de l'Union des marchandises importées.

Aux Pays-Bas, une autorisation d'archivage est prévue à cet effet. Il en va de même pour les certificats EUR.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Demander à l'AC à Bruxelles dans quelle mesure les listes de chargement T2L peuvent être apurées automatiquement.	I. Eelen	Q2 2019
Demander, selon la législation, dans quelle mesure les certificats EUR (partie 2) peuvent être conservés par les opérateurs afin qu'en cas de correction, une action plus rapide puisse être entreprise.		

Point 9 à l'ordre du jour : Divers

Non-apurement listes intérimaires CUSCAR (20-40-60 jours)

J. Maes signale que les agents ne reçoivent plus de rapports intérimaires concernant l'apurement des listes de chargement. Ce point a déjà été signalé à Bruxelles par I. Eelen, mais aucune réponse n'a été reçue à ce jour.

STATUT DOCUMENTS NCTS

Une distinction doit être faite entre le statut "arrivé à destination" et la mainlevée. Dorothy Cardoen déclare qu'un doc T peut être considéré comme apuré si le message IE45 a été généré. La mainlevée de la garantie aura également lieu à ce moment-là. Bien entendu, les résultats des contrôles doivent également être rapportés.

Selon T. Vanderheijden, les résultats des contrôles ne sont pas toujours enregistrés directement dans le système. En cas de problème, l'AGD&A demande de signaler ces cas aux services locaux.

La prochaine réunion aura lieu le mercredi 22 mai 2019 à 13h au local 4.08.