



# TRADE FACILITATION ANVERS

PV

16.09.2020

<b>PRÉSIDENTS</b>	Sabine De Schryver (AGD&A – directrice régionale a.i.) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional – Organisation & Support)
<b>PRÉSENTS</b>	<p>Sabine De Schryver (AGD&amp;A – directrice régionale a.i.)          Ilse Eelen (AGD&amp;A – Service du directeur régional – Organisation &amp; Support)          Erik Van Poucke (AGD&amp;A – Division Contrôle de 1<sup>re</sup> ligne I)          D. Cardoen (AGD&amp;A – Division Contrôle de 1<sup>re</sup> ligne II)          Stef Debeuf (AGD&amp;A – Division Marketing)          Simonne Van Aperen (AGD&amp;A – Division Gestion de la déclaration)          Tino Sap (AGD&amp;A – Division Contrôle de 2<sup>e</sup> ligne)          Ilse De Bruyne (AGD&amp;A – Division Contentieux)          Bart Engels (AGD&amp;A – Politique générale – Cellule stratégique)          S. Ramaen (AGD&amp;A – Politique générale – Cellule stratégique)</p> <p>Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)          Caroline Gubbi (Forward Belgium)          An Moons (ABAS-KVBG – DP World)          Tineke Van de Voorde (Autorité portuaire d’Anvers)          Kristin Van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire d’Anvers)          Frederik Noppe (KVBG – AET)          Isabelle De Maegt (Fédération de transport – Febetra)          Jan Maes (ASV – Grimaldi)          Jef Hermans (VEA – Portmade)          Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM)          Kim Van De Perre (ASV/NAVES – MSC)          Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium)          Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco)          Danny Proost (ALS – Rhenus)          Philippe Lesage (Unizo – Ernst &amp; Young)          Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie)          Stijn Shuerwegh (ABAS – MPET)          Tim Verdijck (Essenscia – BASF)          Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp)          Daan De Vliege (Vinum Et Spiritus – Deloitte)</p>
<b>EXCUSÉS</b>	<p>Johan Smits (AGD&amp;A – Division Gestion des risques)          Sam Reynders (AGD&amp;A – Division Contentieux)          Goedele Boonen (AGD&amp;A – Division Contentieux)          Tim Liesenborghs (AGD&amp;A – Équipe Recherche)</p> <p>Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik)          Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total)          Hilde Bruggeman (ASV/NAVES)          Eddy Wouters (ASV)          Annemie Peeters (Autorité portuaire d’Anvers)          Serge Bosman (ASV – S5 North Europe)          Lesley Claus (ASV – MSC)          Richard Jansegers (ASV/NAVES – OOCL)          Silke Van Wabeke (ASV – CMA CGM)          Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi)          Manuele Merckx (AWDC)          Peter Tilleman (AWDC)          Bart Van Geem (AWDC)          Marc Wouters (Fédération pétrolière – Total)          Abram Op de Beeck (Essenscia – BASF)          Roel Huys (ABAS – Tabaknatie)          Andre De Roos (ABAS – Zuidnatie)          Karen Wittock (ABAS – Remant)</p>

	Peter Verlinden (ABAS – Remant) Luc Sambre (ABAS – BDO) Federic Keymeulen (Fédération de transport – TLV) Lode Verkinderen (Fédération de transport – TLV) Kurt Joosen (Fédération de transport – Transport Joosen) Geert Van Lerberghe (Vinum Et Spiritus) Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd)
--	---

La réunion s'ouvre sur un mot de bienvenue de Sabine De Schryver. Elle a été nommée directrice régionale *ad interim* depuis le 1<sup>er</sup> juin, à la suite du départ à la retraite de Robert Robbrecht. Elle occupait auparavant les postes de chef de division Opérations de 2<sup>e</sup> ligne dans la région d'Anvers et de présidente du groupe de travail Accises du Forum National.

Elle assistera aux réunions du groupe Trade Facilitation dans la mesure où son agenda le lui permet. Cela ne change rien au fonctionnement pratique du groupe de travail régional. Ilse Eelen et Jan Van Wesemael continueront à s'en occuper. Sabine De Schryver se chargera de tous les points de l'ordre du jour relatifs aux accises.

Jan Van Wesemael lui souhaite beaucoup de succès dans sa nouvelle fonction de la part du secteur privé.

## **Point 1 de l'ordre du jour : PV de la réunion précédente (du 12.03.2020) et points d'action en suspens**

### **PV DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE**

Le PV de la réunion précédente est approuvé.

### **DOCUMENTS T2L**

I. Eelen avait demandé au service Automatisation à Bruxelles de permettre une notification simple afin de pouvoir apurer automatiquement la liste de chargement. À ce jour, aucune réponse n'a été reçue (un rappel a été envoyé). Pour l'instant, il n'y a donc aucune perspective de solution automatisée.

### **RÈGLEMENT DES CONSTATATIONS**

J. Van Wesemael signale qu'il y a toujours un manque de clarté quant au règlement des constatations (utilisation 614-611). Il y a notamment eu une discussion avec des agents en Wallonie.

Il se peut que la communication sur la sous-évaluation en cours d'élaboration apporte plus de clarté (voir ci-après dans le PV le point de l'ordre du jour sur la sous-évaluation).

I. Eelen précise que c'est soit une demande 614 qui est acceptée et signée, soit un constat 359 (en cas de refus 614) pour lequel une garantie est éventuellement constituée afin d'obtenir les marchandises déjà à disposition (les explications à ce sujet figurent déjà dans des PV antérieurs).

### **AUTRES POINTS**

J. Van Wesemael signale que les autres points qui figuraient comme étant en suspens dans le PV précédent, sont pour la plupart en cours et font souvent l'objet de discussions au sein d'autres forums de concertation ou figurent à l'ordre du jour à Bruxelles.

## **Point 2 de l'ordre du jour : Nouvelle structure du Forum National**

Le comité de pilotage du Forum National a décidé d'adapter sa structure. Cette nouvelle structure est créée à la demande du secteur privé, qui a également demandé une plus grande implication de l'administration centrale. Il est également prévu de ne traiter annuellement qu'un nombre limité de sujets dans chaque groupe de travail.

(De plus amples informations sur la nouvelle structure sont également disponibles sur le site Internet du Forum National).

Les groupes de travail opérationnels IN, OUT et Processus de contrôle sont fusionnés en un seul groupe de travail (Opérations).

Des sous-groupes de travail peuvent également être créés pour des matières spécifiques.

Les groupes de travail régionaux continueront à exister sous leur forme actuelle.

Nouvelle structure des groupes de travail nationaux :

GT Accises : présidents Pierre De Borggraef et Kurt Verhaeren (Comeos)

GT Questions européennes et générales : présidents Joelle Delvaux et Kevin Verbelen (Agoria)

GT Stratégie digitale : présidents Chris De Clerck et Johan Van Dingenen (Nike)

GT Communication & Marketing : présidents Werner Rens et Jef Hermans (Forward Belgium)

GT Opérations : présidents D. Cardoen et J. Van Wesemael (Alfaport-VoKa)

Les PV des anciens groupes de travail peuvent toujours être consultés dans les archives sur le site Internet.  
<https://www.naforna.be/fr/archives>

J. Van Wesemael et D. Cardoen expliquent brièvement les points d'attention de leur GT Opérations :

- \* pilote transfert IST + tous les aspects qui y sont associés
- \* ICS2 (cela aura en effet un impact majeur sur les procédures et les systèmes informatiques des opérateurs et de l'AGD&A - le sous-groupe de travail ad hoc se réunira en temps opportun en fonction des développements).
- \* notification de réexportation

Le sous-groupe de travail Consolidation (qui faisait auparavant partie du GT Sortie de marchandises) est maintenu. D. Cardoen souhaite que l'aspect du transit y soit examiné plus en détail. E. Van Poucke signale qu'il faut sans aucun doute impliquer également les collaborateurs de 2<sup>e</sup> ligne (Opérations), étant donné que la consolidation en entrepôts est souvent liée à des autorisations. D. Cardoen indique qu'il n'y a pas de consolidation en dehors de la surveillance douanière à Anvers, mais elle n'est pas persuadée que c'est également le cas dans les autres régions. Cette question sera examinée plus en détail dans ce groupe de travail.

### **Point 3 de l'ordre du jour : Brexit**

Le 11.09, la nouvelle note révisée « No-Deal Brexit » a été publiée sur le site Internet de l'AGD&A :  
<https://finances.belgium.be/fr/Actualites/août-2020-note-générale-révisée-no-deal-brexit>

J. Van Wesemael demande si des adaptations sont également nécessaires à la note « short sea ». D. Cardoen répond que la note en question commence comme suit : « Bon à savoir : c'est le Brexit ou pas le Brexit ! ». Un accord aura donc très peu d'impact sur les procédures douanières (mais bien sur les coûts pour les opérateurs). Le Royaume-Uni a en effet quitté l'union douanière. La note peut être adaptée si nécessaire, mais selon les informations actuellement en notre possession, elle est encore à jour car elle n'explique que les procédures à suivre et celles-ci sont entérinées.

J. Van Wesemael déclare que l'échéance se rapproche et qu'il y a donc davantage de questions de la part des opérateurs. Un certain nombre d'événements seront également organisés à ce sujet.

On reçoit également beaucoup de questions sur ce qu'il convient de faire au Royaume-Uni. I. Eelen indique que ces questions doivent être soumises aux autorités britanniques et non à la douane belge.

Les opérateurs semblent aussi parfois avoir l'impression que les données à l'exportation sont reprises/partagées lors de l'importation. D. Cardoen déclare qu'il n'y a pas d'échange de données avec des pays tiers. Les opérateurs devront donc bel et bien remplir les formalités douanières nécessaires tant à l'importation qu'à l'exportation. En outre, la Commission européenne interdit explicitement aux États Membres de prendre position à ce sujet. On a dû se conformer à la législation et aux instructions de la Commission.

Le sous-groupe de travail Brexit se réunira à nouveau fin octobre. La date exacte doit encore être déterminée.

D. De Vlieger demande si l'utilisation des déclarations IMD est déjà possible. S. Ramaen indique que ces déclarations peuvent déjà être introduites dans PLDA. Lors de la concertation régionale à Gand, il a toutefois été noté qu'une IMD en provenance du Royaume-Uni n'a pas autant de valeur ajoutée, car on accédera de toute manière rapidement à la liste de chargement.

D. De Vlieger demande également ce qui se passerait si un chargement pour lequel aucune déclaration d'importation n'a été établie arrivait à Zeebruges. I. Eelen et D. Cardoen répondent que ces envois ne peuvent alors pas partir. J. Van Wesemael indique qu'il est prévu de détourner les cargaisons avec équipage vers des parkings spécialement aménagés à cet effet. Qu'en est-il des remorques sans équipage ? D. De Vlieger souligne que très peu d'informations sont fournies sur de telles questions opérationnelles. Il y a encore beaucoup d'incertitude dans le chef des opérateurs. Il trouve que le Forum National peut jouer un rôle dans ce cadre.

B. Keersmaekers demande si on peut continuer à circuler avec une déclaration IMA-J. Il existe en effet un scénario dans lequel de tels envois seraient acheminés vers l'aéroport d'Ostende. À cet effet, faut-il établir un document T au préalable (car on se trouve en dehors de la zone du port) ? D. Cardoen confirme qu'il ne faut pas établir de document T dans ces cas-là. En effet, la loi prévoit que l'on peut aller du point d'entrée à l'entrepôt sous le couvert de la déclaration de placement sous le régime de l'entrepôt douanier.

T. Van de Voorde indique qu'un webinaire sera organisé le lundi 21.09 (14-15 h) par l'agence Flanders Investment & Trade (FIT) en collaboration avec les ports de Zeebruges et d'Anvers. Les autorités portuaires y expliqueront comment elles se sont préparées au Brexit. Toutefois, seule une explication superficielle sera donnée (compte tenu du laps de temps limité), de sorte que les questions douanières ne seront pas abordées en détail. Les autorités portuaires de Zeebruges présenteront la plateforme RX Seaport et celles d'Anvers, l'e-desk. Les inscriptions se font via le site Internet de l'agence FIT.

<https://www.portofantwerp.com/nl/events/neem-deel-aan-het-%E2%80%9Cclast-call%E2%80%9D-brexit-webinar-samenwerking-met-de-haven-van-antwerpen-en>

#### **Point 4 de l'ordre du jour : Révision de la déclaration en douane**

J. Van Wesemael explique que deux arrêts européens (C-496/18 et C-97/19) ont récemment été rendus concernant la révision des déclarations en douane (régularisations). Cela concerne l'application de l'article 78 du CDU.

Il propose d'examiner sur la base de ces arrêts s'il faut revoir la note relative aux régularisations (établie en mai 2018 par le service de N. Delestienne).

Un opérateur a la possibilité de modifier sa déclaration après la mainlevée des marchandises. La note a exposé un certain nombre de situations dans lesquelles une déclaration peut encore être régularisée.

I. Eelen propose de transmettre les arrêts au service qui a établi la note en question afin d'examiner si une adaptation est nécessaire.

POINTS D'ACTION	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Transmission des arrêts au service Méthodes de travail pour évaluation.	I. Eelen et J. Van Wesemael	ASAP

#### **Point 5 de l'ordre du jour : Importation de masques via le port d'Anvers**

J. Van Wesemael apporte les commentaires suivants :

Pendant le mois de juillet, un problème s'est posé au port d'Anvers concernant l'importation de deux conteneurs remplis de masques. Ces derniers mois, de plus en plus de masques sont entrés dans l'UE par voie maritime. Un des déclarants s'était trompé de code dans la case 44 de la déclaration, de sorte que le dossier a atterri par erreur au SPF Économie pour vérification, alors que les masques devaient être contrôlés par l'AFMPS. Même s'il s'agissait d'une erreur humaine de la part du déclarant, ça a été toute une affaire de régulariser ce dossier.

J. Van Wesemael souligne qu'il faut appliquer les instructions émises tant au niveau national que régional de manière très stricte. En réalité, il n'y a pas de marge d'erreur possible.

Dans un cas précis, la douane a d'abord demandé explicitement au représentant en douane si le code que le déclarant avait confirmé, était correct.

E. Van Poucke indique également que la procédure est momentanément appliquée de manière différente. En cas de code erroné, une régularisation aura d'abord lieu avec une demande 614 afin qu'il y ait une position tarifaire correcte et, en fonction des constatations, le dossier pourra être transmis au bon service pour avis.

### **Point 6 de l'ordre du jour : Nouvelle méthode de travail Destruction (PA)**

I. Eelen signale que depuis le 01.09, une procédure plus récente s'applique à la destruction de marchandises sous surveillance douanière à la demande de l'opérateur.

Le CDU prévoit que la destruction doit avoir lieu sous le régime du perfectionnement actif. Le 10.03, il a été annoncé sur le site Internet que le régime du PA est applicable (et il a également été annoncé plus tôt lors des réunions du Forum National que cela était imminent). Le 25.08, il y a eu une communication sur Internet et la région d'Anvers a également diffusé un mailing.

La procédure se fait maintenant en trois étapes :

- La demande de l'autorisation via une déclaration PA dans PLDA (une déclaration IMA est également nécessaire si le demandeur dispose d'une autorisation permanente de destruction) – la mainlevée de la déclaration par le chef local (succursale) = l'autorisation. Cette demande doit se faire auprès de la succursale compétente pour le lieu où se situent les marchandises à détruire. Une garantie doit désormais également être constituée pour la destruction.
- L'introduction d'un formulaire de demande à la chambre de régie compétente pour le lieu où les marchandises seront détruites, et ce, pour lancer le processus de contrôle.
- Après destruction, la garantie est libérée par la succursale sur présentation d'une preuve de destruction par le déclarant.

Une très vive inquiétude est née au sein de la communauté portuaire, plus particulièrement en ce qui concerne les restes et les déchets après destruction. I. Eelen confirme toutefois que c'était déjà le cas dans l'ancienne procédure et que rien n'a donc changé à cet égard.

J. Van Wesemael en conclut qu'une déclaration en douane s'ajoutera donc sur le plan administratif.

Il est demandé si une exonération de garantie est prévue pour les entreprises AEO.

S. Debeuf explique que c'est uniquement le cas si l'on dispose d'une autorisation permanente (si pas le statut AEO, alors garantie de 30 %).

L'autorisation permanente est délivrée au niveau régional. Le délai légal de traitement de la demande d'une autorisation PA est de 30 jours.

J. Van Wesemael indique qu'il n'est pas évident pour une entreprise chargée de la destruction d'agir également comme représentant en douane.

I. Eelen précise que cela n'est absolument pas nécessaire. La destruction peut tout aussi bien être demandée par le donneur d'ordre.

D. Cardoen ajoute que l'autorisation permanente est plutôt destinée aux entreprises dont la production de déchets est presque un processus supplémentaire/continu dans leur processus de production. Ou par exemple à un endroit où des fruits sont contrôlés et donc collectés pour destruction. L'objectif n'est par exemple pas qu'Op de Beeck demande une telle autorisation, car il n'est pas celui qui veut voir disparaître sa dette douanière (en détruisant les marchandises). Dans la pratique, ce sera souvent l'expéditeur en douane qui accomplira les formalités douanières en cas de destruction.

J. Hermans déclare que son entreprise a, en tant que déclarant, 30 à 35 dossiers par an. Il s'agit de compagnies maritimes qui souhaitent faire détruire des cargaisons non réclamées. Est-il alors possible de demander une autorisation permanente ? S. Debeuf indique que pour eux, le seul avantage de l'autorisation est le cautionnement. Dans tous les cas, il faudra en effet toujours établir une déclaration IMA. S. Van Aperen déclare en outre que dans le cas d'une autorisation permanente, la déclaration IMA ne passe également pas par le chef local, ce qui peut entraîner un léger gain de temps.

S. Debeuf précise également que l'autorisation permanente doit être demandée par code de marchandises (en d'autres termes, toutes les situations possibles doivent être reprises dans l'autorisation et serviront également à déterminer la garantie globale).

En ce qui concerne la valeur en douane des marchandises à détruire, les règles d'évaluation du CDU sont applicables. I. Eelen précise que la valeur mentionnée dans la déclaration IMA sert uniquement à déterminer la garantie. Cette garantie est récupérée après la destruction.

J. Hermans se demande en outre quelle est la valeur résiduelle si les restes/déchets sont réutilisés sur la base d'un autre processus (par exemple, le compostage). D. Cardoen déclare que c'était déjà le cas dans l'ancien processus. E. Van Poucke indique que dans tout ce qu'Op De Beeck détruit par exemple, aucun reste ne sera pris en considération, comme c'était le cas auparavant.

Ce ne serait le cas que si les restes/déchets étaient vendus ultérieurement (valeur commerciale).

J. Hermans craint une interprétation différente dans les autres régions. I. Eelen déclare qu'elle ne peut bien entendu parler qu'au nom de la région d'Anvers, mais qu'aucune instruction n'a été donnée en ce sens au niveau national.

E. Van Poucke et D. Cardoen précisent également qu'un certain nombre de flux de marchandises ne relèvent pas de cette procédure. Il s'agit des marchandises refusées par l'AFSCA, des dossiers de contrefaçon, des domaines SSEE (rejet par une autre autorité telle que l'AFMPS et le SPF Économie). Dans ces cas, aucune déclaration PA n'est requise, car l'AGD&A prend en réalité l'initiative et dit qui doit faire quoi. La procédure reste donc inchangée.

### **Point 7 de l'ordre du jour : Sous-évaluation**

La problématique de la sous-évaluation sera examinée plus en détail avec les services centraux à Bruxelles.

J. Van Wesemael signale qu'en cas de sous-évaluation, le secteur privé examine l'application de diverses sanctions dans les différentes régions. Dans certaines régions, une amende de 10 % des droits en jeu est imposée en cas de constatation, contre une amende égale à la valeur des marchandises dans d'autres régions.

Il y a également des plaintes concernant la possibilité de disposer des marchandises au cours de l'enquête.

I. Eelen indique que depuis le début du mois de juillet, une nouvelle méthode de travail est applicable pour la vérification des marchandises lorsqu'il y a suspicion de sous-évaluation (par souci de clarté, uniquement pour les contrôles de 1<sup>re</sup> ligne et non pour les enquêtes où il y a un aspect de fraude, par exemple dans les enquêtes d'E&R).

La région a déjà reçu de nombreuses questions concernant les enquêtes et les dossiers. À Bruxelles, une communication à l'intention des opérateurs est en préparation (à la demande de la région d'Anvers) qui apparaîtra prochainement sur le site Internet et le site du Forum National. Elle contiendra également de plus amples informations sur le règlement des dossiers d'infraction et sur la garantie.

La création d'un nouveau service est également à l'étude à Bruxelles, à savoir : l'Inspection nationale de la valeur (INV). Ce service ferait partie de la composante centrale Opérations et assisterait les services de contrôle (par exemple, soumission pour avis sur la valeur). La mobilité interne est toujours en cours (candidatures possibles jusqu'au 21.09), on ne sait donc pas encore précisément de combien d'agents ce service se composera et qui en fera partie.

J. Hermans se demande si les opérateurs pourront également contacter ce nouveau service. En effet, les déclarants suspectent aussi parfois une sous-évaluation et souhaitent le vérifier auprès des autorités douanières. On leur répond toutefois souvent : « Faites d'abord une déclaration et nous vérifierons ensuite s'il y a sous-évaluation. »

I. Eelen déclare qu'à première vue, cela n'est pas prévu dans les tâches de ce nouveau service. Elle souligne également que les déclarants peuvent demander au préalable toutes les informations nécessaires à leurs clients. En cas de soupçon de sous-évaluation, il faut soit fournir des pièces justificatives supplémentaires, soit utiliser une autre méthode d'évaluation afin de prouver que la valeur déclarée est bel et bien correcte. Les données statistiques moyennes peuvent déjà donner une bonne indication d'une éventuelle sous-évaluation.

J. Van Wesemael indique qu'il est toujours prévu de demander une décision sur la valeur en douane. Selon I. Eelen, cela n'est certainement pas prévu au niveau régional. J. Hermans déclare que cela serait utile pour pouvoir valider une méthodologie de détermination de la valeur en douane.

D. De Vlieghe demande si la communication qui va paraître à ce sujet portera également sur le cas de figure où persiste une contestation de la valeur (c'est-à-dire si aucune valeur alternative ne peut être démontrée, quelle valeur les autorités douanières utiliseront-elles ? – il affirme que l'utilisation de la valeur moyenne n'est pas légale). I. Eelen vérifiera ce point.

*Ce point a entre-temps été vérifié et n'est pas spécifiquement repris dans la future communication. Toutefois, la loi détermine les méthodes d'évaluation à utiliser (et dans quel ordre). De nombreuses méthodes sont prévues et si les informations fournies ou disponibles pour les méthodes de calcul précédentes ne sont pas suffisantes, il reste enfin les données statistiques. L'AGD&A est également tenue d'examiner d'abord les autres méthodes de calcul.*

## **Point 8 de l'ordre du jour : Transit**

### **NOUVELLE NOTE NCTS**

Le 01.09.2020, la nouvelle note NCTS de la région d'Anvers a été publiée, à savoir : 2020-101-0020.

Dans le cadre de cette mise à jour, les derniers LCD publics, à savoir ceux liés aux sites douaniers-équipes mobiles, ont également été enfin supprimés. (En réalité, ceux-ci devaient être supprimés depuis l'entrée en vigueur du CDU en mai 2016).

### **DOCUMENTS T NON APURÉS**

I. Eelen explique que la région d'Anvers examine depuis un certain temps déjà tous les documents T qui n'ont pas encore été apurés dans le système NCTS depuis le *rewrite* (c'est-à-dire pour lesquels aucun régime subséquent n'est connu de l'AGD&A). Il s'avère qu'il y en a un très grand nombre : environ 16.000 au début de cette « opération ». Dans un premier temps, les services de contrôle ont « nettoyé » ces listes au cours des derniers mois (par exemple, sur les quais d'embarquement en examinant si un problème s'était posé lors du traitement des listings). Mais même après ce nettoyage, il en reste encore beaucoup et il y en a environ 500 de plus chaque mois ! Cela nécessite un énorme travail (d'enquête).

Après l'enregistrement de la notification d'arrivée et la fin du régime du transit de l'Union, les marchandises sont placées en dépôt temporaire, dont la durée de validité dépend de la situation. Pendant ce délai, les marchandises doivent recevoir une destination douanière (placement des marchandises sous un régime douanier ou réexportation = apurement de la déclaration de transit).

PU	24 heures
PU-IST (= terminal listings)	90 jours
Code AL-DP (= IST)	90 jours
AL (LCD)	3 jours
VP (DA)	6 jours

Conformément à l'article 79 du CDU, une dette douanière naît à l'importation, dans la mesure où les marchandises sont passibles de droits à l'importation, par suite de l'inobservation d'une des obligations définies dans la législation douanière applicable (...) au dépôt temporaire...

Les quais d'embarquement seront (et ont déjà en partie été) contactés par les services de contrôle sur place. Le VP (DA) sera contacté par l'ESD.

Les LCD seront contactés par la 2<sup>e</sup> ligne d'Opérations.

Il leur sera systématiquement demandé de fournir les informations nécessaires concernant la destination douanière des marchandises pour les documents T non apurés.

Comme il s'agit maintenant de toute la période depuis le *rewrite*, le nombre de documents à traiter est très élevé. Par la suite, ces demandes arriveront de manière plus périodique.

J. Van Wesemael demande si la cause est connue. I. Eelen affirme qu'il y a plusieurs causes (telles que le non-apurement des listes de chargement). Il peut s'agir d'envois pour lesquels aucune déclaration de suivi n'a été faite, de l'utilisation de codes incorrects à la suite de quoi aucun apurement automatique n'a eu lieu... L'AGD&A a une vue d'ensemble des opérateurs. Si les titulaires d'autorisation (LCD) sont nombreux,

les opérateurs concernés seront contactés afin de voir s'il y a des problèmes structurels et comment les résoudre.

J. Hermans demande si la phase 2 du CCRM pourrait améliorer la situation. I. Eelen signale que la phase 1 du CCRM (basée sur les listes de chargement pour les envois arrivant par fret maritime) n'est pas encore appliquée par les opérateurs. La phase 2 (pour les envois arrivant aux terminaux avec un document T) pourrait améliorer la situation, étant donné que le feu vert n'est pas donné s'il n'y a pas d'apurement dans les systèmes douaniers.

## **DÉCLARATIONS DE TRANSIT EXPIRÉES**

J. Van Wesemael fait savoir qu'il a déjà été confirmé à plusieurs reprises lors de réunions avec l'administration centrale à Bruxelles qu'en cas de présentation d'une déclaration de transit expirée, le déclarant de la déclaration de transit doit en principe être contacté même s'il se trouve dans un autre État Membre. Les opérateurs de terminaux constatent encore qu'ils sont parfois confrontés à de telles amendes deux ans après la présentation des marchandises. Le secteur privé demandera une nouvelle fois à Bruxelles de fournir aux régions des directives claires en la matière.

J. Van Wesemael indique également que le suivi des documents de transit est réexaminé, dans le but d'évoluer vers un système basé sur le modèle néerlandais. À cette fin, l'AGD&A et Forward Belgium ont rendu visite aux autorités douanières néerlandaises. I. Eelen fait savoir que ce projet est entre les mains de H. Van Cauwenberghe à Bruxelles et qu'elle n'est pas au courant du dernier état d'avancement du projet.

I. Eelen demande si ces amendes infligées deux ans après la présentation des marchandises concernent bel et bien des amendes pour des déclarations de transit expirées, puisque celles-ci sont en principe déjà infligées par les services locaux lors de la présentation des documents T. T. Vanderheijden confirme qu'il ne s'agit effectivement pas de documents T expirés, mais de documents dans lesquels d'autres irrégularités ont été constatées (par exemple, un mode de transport incorrect).

E. Van Poucke indique qu'une liste d'irrégularités possibles a été dressée. Si un document est présenté par l'opérateur du terminal où l'on constate un problème, l'opérateur en sera informé. Auparavant, le chauffeur se rendait au guichet de la douane et toute irrégularité devait y être résolue avant de pouvoir accéder au terminal. Ce flux a maintenant été déplacé avec l'utilisation des notifications d'arrivée/listings.

Selon T. Vanderheijden, l'utilisation des codes d'erreur fonctionne bien et se demande si, comme pour les documents T expirés, une amende pourrait être imposée immédiatement sur place afin de ne pas recevoir des amendes un an et demi plus tard. E. Van Poucke déclare que cela n'est pas possible, car aucune délégation de pouvoir n'a été donnée par le service Contentieux. Ce n'est le cas que pour les documents T expirés.

I. Eelen demande quel service impose l'amende. T. Vanderheijden répond qu'il s'agit du service Contentieux et qu'il vient de recevoir deux ou trois dossiers pour le quai 869/913.

<b>POINTS D'ACTION</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>ÉCHÉANCE</b>
Fournir à I. Eelen des exemples dans lesquels le service Contentieux a imposé des amendes un an et demi après la présentation des marchandises	Tony Vanderheijden	ASAP
Examiner les exemples fournis	I. Eelen	Après réception des exemples

J. Hermans confirme qu'il y a également un cas sur la rive droite, où une amende a été infligée à l'opérateur du terminal après 18 mois dans une affaire où Portmade avait fait une déclaration pour un client qui avait oublié de transmettre son mandat. I. Eelen affirme que ce n'est pas anormal, car il s'agit probablement d'un enlèvement irrégulier d'une IST. Une telle enquête est lancée après 90 jours et passe aussi par les agents maritimes, ce qui peut prendre un certain temps avant de pouvoir boucler l'enquête.

## **Point 9 de l'ordre du jour : Divers**



## **REPLANIFICATION DE MISSIONS DE CONTRÔLE**

I. Eelen indique qu'il y a eu récemment un certain nombre de cas où il a fallu replanifier une mission de contrôle en raison de circonstances indépendantes de la volonté de l'AGD&A.

Il y a eu des cas où un représentant en douane n'a pas coopéré de manière constructive lors de l'exécution d'un contrôle. L'AGD&A demande aux déclarants que la personne qu'ils désignent pour les représenter lors de la vérification soit présente au moment convenu. Si le représentant ne se présente pas à l'heure convenue ou n'assume pas immédiatement le rôle pour lequel il a été désigné, une replanification aura lieu afin que l'AGD&A puisse respecter les rendez-vous fixés avec d'autres représentants en douane.

En outre, il a récemment été constaté que les mesures dans le cadre du coronavirus ne sont pas appliquées partout aussi rigoureusement. La sécurité et la santé de nos collaborateurs sont notre priorité. Les chiffres en hausse actuellement indiquent que nous devons toujours être très prudents. Si un agent constate que les mesures prises dans le cadre du coronavirus ne sont pas respectées, compromettant ainsi sa santé et sa sécurité, la vérification ne sera pas effectuée ou pourra être considérablement retardée. Si une vérification exige que la distance sociale ne soit pas respectée, le travailleur dans l'entrepôt et le douanier devront tous deux porter un masque. L'AGD&A demande d'y accorder l'attention nécessaire.

Les marchandises doivent bien entendu toujours rester sur place jusqu'à ce que l'AGD&A ait explicitement accordé la mainlevée de la déclaration et/ou des marchandises, faute de quoi une amende risque d'être imposée pour soustraction à la surveillance douanière.

## **ÉVÉNEMENTS**

L'assemblée générale du Forum National, prévue le 28.10, n'aura pas lieu. S. Ramaen indique que cela sera communiqué officiellement sous peu.

Le congrès douanier du Voka, prévu le 24.11 (à partir de 14 heures) se fera de manière numérique.

J. Van Wesemael précise qu'il s'agira d'une sorte d'émission en direct depuis un studio. Les intervenants prévus au printemps ont tous confirmé leur participation (y compris AliBaba). Le congrès sera organisé sous la forme d'interviews.

---

**Date de la prochaine réunion : le jeudi 17.12.2020, de 10 à 12 h via Teams.**

(Une invitation officielle sera envoyée ultérieurement.)