



TRADE FACILITATION ANVERS

PROCÈS- VERBAL

17.12.2020

PRÉSIDENT	Sabine De Schryver (AGD&A – Directeur régional f.f.) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) / Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	<p>Sabine De Schryver (AGD&A – Directeur régional f.f.) Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional – Organisation & Support) Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1^{re} ligne I) D. Cardoen (AGD&A – Division Contrôle 1^{re} ligne II) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion de la déclaration) Tino Sap (AGD&A – Division Contrôle 2^e ligne) Pieter Smits (AGD&A) Josip Vermeiren (AGD&A) Bart Engels (AGD&A – Politique générale) S. Ramaen (AGD&A – Politique générale) Inge Verrezen (AGD&A – CRC) Sam Reynders (AGD&A – Division Contentieux) Annemie Peeters (Autorité portuaire d'Anvers) Marjan Beelen (Autorité portuaire d'Anvers) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) Olivier Schoenmaeckers (FORWARD Belgium) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) 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) Karen Wittock (FORWARD Belgium – Remant) Peter Verlinden (FORWARD Belgium– Remant) Gino Roelandt (ASV- Hapag Lloyd) Peter Tilleman (AWDC) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Abram Op de Beeck (Essenscia– BASF) Danny Proost (ALS – Rhenus) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Federic Keymeulen (Fédération de transport – TLV) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte) Alex Guillaume (ASV – Belgo)</p>
EXCUSÉS	<p>An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Kristin Van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire d'Anvers) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Lesley Claus (ASV – MSC) Roel Huys (ABAS – Tabaknatie) Philippe Oyen (ASV – Belgo) Kurt Joosen (Fédération de transport – Transport Joosen) Geert Van Lerberghe (Vinum Et Spiritus)</p>

Au début de la réunion, madame Inge Verrezen est présentée par l'AGD&A en tant que nouvelle chef de service CRC. Nous souhaitons à madame Verrezen une belle réussite dans sa nouvelle fonction. Tony Vanderheijden (PSA) partira fin 2020 à la retraite. Les représentants du secteur privé et de l'AGD&A le remercient pour la contribution qu'il a fournie ces dernières années au fonctionnement de la concertation régionale et pour son implication dans la communauté portuaire. Nous souhaitons à Tony le meilleur et de nombreuses années en bonne santé. Le successeur de Tony est Isabelle De Clercq (anciennement Deloitte). Nous souhaitons également à Isabelle une belle réussite dans sa nouvelle fonction.

Point 1 de l'ordre du jour : Procès-verbal de la réunion précédente (du 12.09.2020) et points d'action en suspens

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE

Le procès-verbal de la réunion précédente est approuvé.

DOCUMENTS T2L

I. Eelen a de nouveau envoyé un rappel aux services de Bruxelles concernant l'apurement simplifié de la DDT avec un document T2L. Dans le cadre du Brexit, l'AGD&A s'attend à une augmentation du nombre de documents T2L présentés. Un apurement rapide est également souhaité dans le cadre de l'application du projet CPU.

À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

RÉGULARISATION DES DÉCLARATIONS DOUANIÈRES

I. Eelen et J. Van Wesemael ont fourni les arrêts UE relatifs à la régularisation des déclarations le 17.09.2020 au service Méthodes de travail (madame Delestienne) pour évaluation.

À ce jour, aucune information complémentaire n'a été reçue.

AMENDES NCTS

T. Vanderheijden (PSA) a fourni des exemples à I. Eelen de dossiers où l'exploitant de terminal PSA reçoit après un certain temps des amendes de la part du service Contentieux.

Ces exemples ont été examinés par le service de contrôle local du service Contentieux.

Le fait que ces amendes soient arrivées tardivement est dû à un fâcheux concours de circonstances. En temps normal, ces dossiers sont traités plus rapidement par les services concernés.

Il s'agit d'autres infractions, donc pas de cas d'expiration de période de validité, ce qui fait qu'il n'y a pas de délégation du service Contentieux.

Il s'agit de transit irrégulier où, par exemple, deux conteneurs sont mentionnés sur un seul document T (en cas de transport par camion). Les amendes ont été infligées solidairement tant au déclarant qu'au terminal. Au déclarant, car il a mal rempli le document T et a donc fait transporter les marchandises de manière erronée. Au terminal, car celui-ci a accepté le deuxième conteneur avec un document T déjà utilisé et enregistré pour un autre transport.

Le service Contentieux poursuit l'examen de ces dossiers.

PSA se demande pourquoi le terminal doit être impliqué. En principe, seul le déclarant devrait être concerné. Sur la base d'une précédente jurisprudence de la Cour constitutionnelle, il est impossible d'établir un règlement à l'amiable solidaire en matière de douane. Néanmoins, certains opérateurs seraient, selon le service Contentieux, en faveur d'amendes solidaires.

Le service Contentieux réexaminera plusieurs dossiers.

Point 2 de l'ordre du jour : Conservation de la lettre de dépôt Benelux 3

Le 10.12.2020, l'AGD&A de la région d'Anvers a diffusé une communication annonçant que la procédure de conservation des lettres de dépôt BEN3 originales allait changer. À partir du 01.01.2021, l'AGD&A archivera les originaux elle-même. Ceci permettra notamment de traiter plus rapidement les dossiers et de réduire la charge administrative. En effet, différents duplicatas devaient être fournis chaque semaine car les originaux avaient été égarés chez les déclarants. Seul l'endroit d'archivage de l'original change, le reste de la procédure reste inchangé. Le déclarant reçoit bien entendu une copie.

Cette procédure sera également introduite au niveau national et fera l'objet d'une autre communication (date encore inconnue). La région d'Anvers commence cependant à appliquer cette nouvelle méthode de travail le 01.01.2021.

À ce sujet, un projet de numérisation est en cours, mais est actuellement suspendu en raison d'autres priorités.

Point 3 de l'ordre du jour : Brexit

La réunion du sous-groupe de travail Brexit a eu lieu le 14.12.2020.

Les notes mises à jour d'Anvers (*short sea shipping*), Gand et Zeebruges ainsi que la note générale sont consultables sur le site du Forum National :

- [Mise à jour note générale Brexit](#)
- [Mise à jour note Anvers](#)
- [Notes Brexit Gand et Zeebruges](#)

Dans le cadre du Brexit, une permanence téléphonique sera également disponible la semaine du 28 décembre, de 10 h à 12 h. (02 575 55 55)

Ce numéro sera joignable aussi bien en interne qu'en externe. [Le site web a également été adapté.](#)

Hilde Bruggeman (ASV) signale encore quelques problèmes concernant l'utilisation des documents T et ce qui est attendu du transporteur maritime. Pour les marchandises qui sont transportées en transit du RU vers l'UE et qui entrent dans l'UE via la Belgique, les ports maritimes belges font office de bureau de passage. Ce passage en douane doit être déclaré (notification) à l'aide de listes Excel, en incluant le MRN (code-barres).

Il existe un outil dans Excel pour convertir des nombres en code-barres.

Lorsque des marchandises placées sous le régime du transit arrivent en Belgique, le code TT devra être mentionné dans la liste de chargement pour l'article concerné. Sur la base de ce code, la liste de chargement sera automatiquement apurée.

D'autres questions se posent aussi sur l'introduction de l'ENS. Au RU, l'obligation d'introduire une ENS pour les marchandises qui sont importées au RU en provenance de l'UE a été reportée au 01.07.2021 (voir [Border Operating Model](#)).

Dans le cas où un bateau contenant des marchandises originaires p. ex. d'Amérique du Sud mouille tout d'abord dans le port de Hambourg puis dans un port du RU pour ensuite faire escale à Anvers, une ENS doit être introduite pour toutes les marchandises qui étaient à bord au RU et arrivent en Belgique par Anvers. Bien entendu, une ENS a également dû être introduite à Hambourg pour les marchandises en provenance d'Amérique du Sud et introduites pour la première fois dans l'UE à Hambourg.

Il subsiste encore quelques doutes chez les opérateurs concernant la partie qui doit introduire une ENS dans le cas du trafic des ferries.

Pour le transport sans équipage, c'est le transport maritime qui doit se charger de l'ENS. En cas de transport avec équipage, c'est la société de transport du camion qui doit introduire l'ENS. Il est à noter que des discussions ont encore eu lieu sur la partie qui introduira effectivement l'ENS dans ce dernier cas (compagnie de ferry ou transporteur camion).

En ce qui concerne le Brexit, il peut aussi être signalé que Mats Op de Beeck (le fils d'Abram, coprésident du Forum National) a développé une application permettant de simuler les droits à l'importation qui seront d'application en cas de Brexit dur. Cette application est disponible gratuitement sur l'app store (et aussi pour Android) et se nomme « UK Global Tariff ». Il s'agit d'un instrument utile pour les entreprises qui commercent avec le RU.

Daan De Vlioger fait remarquer que la liste tarifaire n'a pas encore été coulée dans une loi, et n'est donc pas encore définitive. Des adaptations (vers le haut ou vers le bas) peuvent donc encore être apportées.

Concernant le transport de marchandises d'accise et l'utilisation d'un document EAD, Marc Wouters (fédération pétrolière) attire l'attention sur la situation spécifique des marchandises qui sont transportées

par ferry du RU vers l'Irlande. Selon Sabine De Schryver (AGD&A), cette situation est comparable au transport vers l'Italie en passant par la Suisse (transport par un pays tiers). Il se pourrait qu'un document doive être établi pour le transport par un pays tiers (dans le cas présent le RU). Une concertation à ce sujet doit encore avoir lieu avec les parties concernées au RU.

Point 4 de l'ordre du jour : Certificat d'origine EUR1

D. Cardoen (AGD&A) souhaite attirer l'attention sur un certain nombre de choses concernant les certificats EUR1.

L'AGD&A fait remarquer que des certificats d'origine sont encore réclamés régulièrement lorsqu'ils ne sont en fait plus obligatoires (parce qu'une déclaration sur facture a été utilisée, p. ex.). Ceci a déjà été évoqué ici-même. Ce sont alors souvent les clients locaux qui exigent ces certificats plutôt que les autorités douanières du pays de destination.

Le Voka a organisé une enquête pour établir l'ampleur des problèmes. Le résultat est qu'il s'agit d'un « phénomène minime ». D'après les comptages des Contrôles/D. Cardoen, il s'agirait cependant de 60 % des documents. Néanmoins, la situation est perçue différemment par les services douaniers.

Les exportateurs doivent être sensibilisés au fait que ces déclarations (sur facture) sont bel et bien acceptables. Parfois, ce sont aussi les clients du pays de destination qui, pour des raisons commerciales ou administratives, réclament eux-mêmes l'établissement d'un EUR1 en remplacement de la déclaration sur facture.

Concernant le remplissage du certificat d'origine (EUR1), les déclarations de l'exportateur au verso de la page 2 doivent être signées par l'exportateur lui-même ou par un mandataire. Si l'exportateur n'est pas producteur, une déclaration du fournisseur doit être présentée.

Par le passé, des discussions ont déjà eu lieu pour savoir quelle partie pouvait être mentionnée comme exportateur (en matière d'origine) sur le certificat d'origine. Selon de précédentes communications avec la Commission, il peut aussi s'agir d'une personne qui n'est pas établie dans l'UE.

Une formation interne est prévue à l'AGD&A sur ce sujet complexe. Il est aussi recommandé de mieux informer le secteur privé sur ce sujet.

Point 5 de l'ordre du jour : Sous-évaluation

Le 06.10.2020, l'AGD&A a publié une note d'information sur la manière de procéder concernant la valeur en douane dans la région d'Anvers.

Les déclarants se plaignent que dans l'attente du résultat du contrôle de la valeur, les marchandises ne peuvent pas être libérées. Néanmoins, la note prévoit la possibilité, moyennant une garantie, de libérer les marchandises en attente du résultat du contrôle de la valeur. Comment cela s'applique-t-il dans la région d'Anvers ?

Plusieurs problèmes se posent sur le terrain. Dans certains cas, on attend le résultat du contrôle de la valeur. Dans certains dossiers, les documents qui ont été présentés (contrats de vente, preuves de paiement, etc.) n'ont pas été acceptés par la douane. Même s'il ressort des documents qu'un certain prix a été payé pour les marchandises, la valeur transactionnelle peut encore être refusée.

Selon Erik Van Poucke (AGD&A), il faut faire la distinction entre différentes situations. Lors de l'acceptation du document 614, les droits supplémentaires sont payés et les marchandises sont libérées. En principe, les marchandises peuvent aussi être libérées dans le cas d'une garantie sur les droits à l'importation/la valeur. La saisie des marchandises est également l'une des possibilités.

Ces directives ont été émises par le service Méthodes de travail de Bruxelles. Dans la pratique, il s'avère que dans plusieurs dossiers, des sous-évaluations manifestes ont été constatées.

Les services de Bruxelles devraient rédiger des directives complémentaires à l'attention des déclarants. Le secteur privé fait aussi des efforts pour détecter les sous-évaluations. Ainsi, Forward Belgium examine avec ses membres s'il est possible de développer un système d'alerte sur la base des informations disponibles dans la *Market Access Database*.

Il convient également de noter que si la méthode de la valeur transactionnelle ne peut pas être maintenue, il ne sera pas évident de calculer sur place et immédiatement la valeur en douane sur la base des autres méthodes prévues dans la législation.

Il avait été annoncé précédemment qu'un service central pour la valeur en douane serait mis en place. Cependant, il n'est pas encore actif à l'heure actuelle.

Philippe Lesage (EY) déclare que l'on peut probablement s'attendre à un certain nombre de dossiers importants. Pour les flux de marchandises réguliers, il peut être envisagé de demander une décision sur la valeur en douane.

Alfaport Voka estime que le rejet d'une valeur transactionnelle n'est pas évident, et que l'utilisation de prix moyens qui sont calculés pour certaines catégories de marchandises et qui sont repris dans la *Market Access Database* est sujette à discussion.

Alfaport Voka insiste auprès de l'AGD&A (centrale à Bruxelles) pour qu'elle publie des directives uniformes et claires. Le secteur privé réclame plus de clarté et d'uniformité concernant les pièces justificatives qui doivent être présentées dans le cadre d'un contrôle de la valeur. La direction régionale d'Anvers souhaite également que soit établie une liste des documents qui peuvent être acceptés comme preuves. L'AGD&A souhaiterait se concerter à ce sujet avec les attachés douaniers à l'étranger.

Point 6 de l'ordre du jour : Manifeste d'exportation

L'AGD&A de la région d'Anvers a arrêté de faire tourner des macros pour la confirmation d'exportation des documents EX (les « listes journalières ») pour étayer le manifeste d'exportation. Les confirmations d'exportation se feront dorénavant par le manifeste d'exportation uniquement.

Dans ce processus, les services locaux ont apporté pendant plus d'un an leur soutien aux services IT de Bruxelles, afin de rechercher et de solutionner quelques bugs. Ce soutien est maintenant terminé.

S'il n'y a pas de confirmation d'exportation et qu'il ne s'agit pas d'un problème IT au niveau de l'AGD&A, il faut présenter des preuves alternatives auprès du bureau d'exportation.

Une communication à ce sujet a été publiée sur le site Web de l'AGD&A et du [Forum National les 15.12](#) et 16.12 – La région d'Anvers a également diffusé un mailing mentionnant les publications précitées.

Voici un aperçu du processus tel qu'il va se dérouler dorénavant :

- Les opérateurs peuvent transmettre des informations relatives à leurs documents aux exploitants de terminal via le « *Port Community System* » (PCS; dans le C-Point d'Anvers/e-Desk).
- Le terminal récupère les informations dans le PCS et les utilise pour introduire des notifications d'arrivée (*CODECO/Charge Report*) dans le système douanier (PLDA).
- Le terminal reçoit une réponse (APERAK ou *Customs Response*) lui permettant de voir si la notification d'arrivée a bien été introduite. S'il reçoit un message d'erreur, il doit entreprendre une action (voir la note jointe à la communication du 15.12).
- Après exportation des marchandises, l'agent maritime introduit un manifeste d'exportation dans le système douanier.
- Sur la base de ce manifeste, la confirmation d'exportation finale sera effectuée automatiquement.

Attention, la procédure ne change pas pour les documents T.

Jan Maes (Grimaldi) fait part de quelques problèmes pratiques lorsque l'envoi n'a pas été déclaré auprès du bureau de sortie. Pour les véhicules, il arrive que seul le véhicule soit déclaré, et pas les autres marchandises qui se trouvent dans le chargement. En matière d'exportation, les documents alternatifs qui peuvent être présentés sont repris à l'article 335 du règlement d'exécution CDU. Ces preuves alternatives doivent être présentées au bureau d'exportation et pas au bureau de sortie.

Concrètement, il s'agit des documents suivants :

Citation de l'article 335, CDU IA :

Cette preuve peut être fournie, notamment, par l'un des moyens suivants ou par une combinaison de ceux-ci

- a) une copie du bon de livraison signé ou authentifié par le destinataire situé hors du territoire douanier de l'Union ;*
- b) la preuve du paiement ;*
- c) la facture ;*
- d) le bon de livraison ;*
- e) un document signé ou authentifié par l'opérateur économique qui a sorti les marchandises du territoire douanier de l'Union ;*

f) un document traité par l'autorité douanière d'un État membre ou d'un pays tiers conformément aux règles de procédures en vigueur dans cet État ou dans ce pays ;

Fin de citation

Selon Gino Roelandt (Hapag Lloyd), des problèmes se posent dans certains terminaux car les notifications d'arrivée sont envoyées d'une autre manière. Selon Ilse Eelen (AGD&A), ce problème devrait avoir été résolu avec la *release* PLDA du 18.11. Le département IT à Bruxelles a aussi pris contact à ce sujet avec le terminal concerné.

Ilse Eelen fait remarquer que la douane ne voit plus à quai le flux de messages sous-jacents, ce qui signifie que les problèmes liés aux messages doivent être vérifiés à Bruxelles.

La responsabilité des parties concernées dans ce processus (terminal, agent maritime, chargeur, etc.) a déjà été abordée précédemment entre les différentes fédérations professionnelles concernées et plusieurs communications à ce sujet ont été diffusées au cours de l'année 2019. Afin d'éviter que des transbordements sans document aient lieu, les terminaux et les agents maritimes ont convenu de certaines procédures. Ces procédures devraient, selon Hilde Bruggeman (ASV) être numérisées mais en raison de la mise en œuvre du projet CPU, cette numérisation a pris du retard. L'objectif est à terme de travailler aussi avec un système de « feux verts » pour les exportations.

Dans le cadre des envois de transit entrants et de leur placement en MDT, les responsabilités sont quelque peu différentes. PSA espère qu'à l'avenir, on continuera à travailler à un avis CODECO-transit et à un message APERAK comme pour la notification d'arrivée de marchandises libres en vue de l'exportation.

Point 7 de l'ordre du jour : Processus de contrôle

a) Sélections S&S peu avant l'arrivée d'un navire

Certains opérateurs (dont Hapag Lloyd) soulignent que ces derniers temps, plusieurs sélections S&S ont eu lieu peu avant l'arrivée du navire ou le déchargement des marchandises. Ceci implique un certain nombre de problèmes opérationnels (p. ex. planning de transport, etc.).

L'AGD&A déclare que des sélections *pre-arrival* sont toujours possibles. L'AGD&A s'efforce toujours de le faire avant le déchargement du conteneur concerné. Certaines sélections S&S ne sont pas toujours effectuées sur la liste de chargement (CUSCAR).

Il est bien sûr toujours possible que rentrent des informations qui nécessitent que certains envois soient soumis à un contrôle, mais il s'agit en principe d'exceptions.

Le CRC tient en principe compte de la règle de 24 h avant déchargement, afin de pouvoir compenser les changements de dernière minute. (Par le passé, il est arrivé à plusieurs reprises que des envois prévus pour Anvers soient subitement déchargés à Rotterdam ou au Havre).

Par exemple, on sélectionne le jeudi les envois qui seront déchargés le vendredi et le samedi, et le vendredi les envois qui seront déchargés le dimanche et le lundi. On se base sur les listes des portails numériques (ETA/ETD comme directives).

Les sélections *pre-arrival* concernent quasiment toujours des sélections scan qui sont introduites dans le système NGPS. La lumière NGPS dans le CPU restera noire tant qu'aucune sélection n'y est connue. Dès qu'une sélection y est connue, la lumière change de couleur.

Ilse Eelen demandera aux services concernés de communiquer dès que possible des sélections relatives aux S&S.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) propose de revoir ce processus dans le cadre du projet VIL relatif à la numérisation du processus de contrôle (projet VMS). Le VIL a aussi réalisé une analyse-business relative à la numérisation de la procédure d'urgence PLDA et à l'annulation d'autorisations pour les marchandises stratégiques.

La phase d'étude de ces projets est clôturée et ceux-ci seront présentés par le VIL lors d'un événement qui se tiendra le 21.01.2021.

En ce qui concerne la numérisation du processus de contrôle (projet VMS), il sera examiné quelle organisation s'en chargera afin d'en poursuivre le développement. Il se peut que les plateformes communautaires actives dans les différents ports et aéroports coordonnent leur approche. La communauté portuaire d'Anvers avait déjà créé un groupe de travail plus tôt dans l'année (juillet 2020) pour se pencher sur la rationalisation du processus de contrôle.

Il est proposé de se concerter avec les instances et les organisations qui déploieront le projet VMS et avec ce groupe de travail.

b) Initiatives du secteur privé relatives à la rationalisation du processus

En juin/juillet, un certain nombre d'aspects et d'initiatives en cours visant à rationaliser le processus de contrôle ont été examinés avec une large représentation de la communauté portuaire d'Anvers. Comme stipulé au point a).

Ce groupe de travail se concertera encore avec les parties qui poursuivront le déploiement du projet VMS au cours de l'année 2021.

On attendra l'événement du 21.01.2021 pour ensuite entamer la discussion avec le VIL et d'autres parties. Les projets concernés seront présentés par le VIL lors du Comité de pilotage du Forum National (le 18.12.2020).

Tout dépendra de la partie qui prendra en charge la programmation et le déploiement de ce projet. Il faut espérer que ce projet pourra être réalisé dans le courant de l'année 2021.

c) Contrôle de l'importation de bois

L'association professionnelle Fedustria, entre autres, a signalé que les contrôles sur l'importation de bois et de meubles incorporant certaines essences de bois (protégées) (CITES) ont récemment augmenté.

Ilse Eelen annonce qu'une équipe CITES spécifique (sous R&D) a été créée et est notamment en charge de ces contrôles. De nombreuses infractions sont actuellement constatées.

Annemie Peeters (autorité portuaire d'Anvers) demande à l'AGD&A de terminer ces contrôles au plus vite en vue de la mainlevée des marchandises. Ilse Eelen déclare que dans un certain nombre de cas, les marchandises doivent être soumises au laboratoire. Il arrive parfois que les marchandises ne puissent pas être mises sur le marché, et dans ces cas-là, l'AGD&A ne peut pas non plus libérer les marchandises sur la base d'une garantie. L'AGD&A doit aussi présenter ces dossiers pour avis à Environnement, ce qui entraîne du retard.

De nombreux opérateurs de marchandises de ce type ne sont apparemment pas conscients de la problématique. Daan De Vlieger (Deloitte) insiste donc sur la nécessité de fournir des informations aux secteurs concernés.

Point 8 de l'ordre du jour : Réexportation sous un régime particulier (p. ex. 3171) contre transit

La question a été posée de savoir dans quelle mesure il est possible, lors de la réexportation de marchandises qui se trouvent dans un entrepôt douanier aux Pays-Bas, d'utiliser un document EXA avec le régime 3171 pour transférer les marchandises en Belgique et les y expédier ? Ce transfert ne doit-il pas avoir lieu sous une déclaration T1 ?

La réponse à cette question a été expliquée ci-après plus en détail par Dorothy Cardoen.

La déclaration de réexportation sous le régime D 3171 ou le régime C 3151 (après PA) couvre aussi le transport vers le bureau de sortie. Il n'est donc plus nécessaire de remplir une déclaration T1, ce qui :

1. diminue considérablement le risque pour l'opérateur économique ;
2. n'a pas d'impact sur la garantie pour transit ;
3. ne peut que faciliter le processus de sortie dans l'ECS et ;

4. simplifie énormément la preuve alternative de sortie, dans le cas où quelque chose cloche quelque part .

Quatre raisons donc pour ne surtout plus faire cela.

(NDLR : voir aussi l'article 267, CDU IA).

Ilse Eelen déclare que l'AGD&A remarque que, pour des raisons historiques, des opérateurs s'accrochent parfois à certaines procédures, car ils y sont simplement familiarisés alors que des alternatives parfois beaucoup plus simples sont disponibles.

Selon Daan De Vlieger (Deloitte), ces procédures devaient auparavant être prévues dans l'autorisation, mais selon l'AGD&A, on peut maintenant se baser directement sur les dispositions du CDU.

Point 9 de l'ordre du jour : Divers

Disponibilité des notes et instructions publiées par la région d'Anvers

Certains opérateurs se demandent si les notes en vigueur publiées par la région d'Anvers peuvent être mises à la disposition des opérateurs économiques dans un fichier ou une base de données. Ces notes ne sont pas incluses dans la base de données Fisconetplus.

Alfaport Voka a déjà discuté de cette proposition avec la direction régionale il y a plusieurs années.

Alfaport Voka et la direction régionale d'Anvers examineront comment répondre à cette question.

Date de la prochaine réunion : jeudi 23.02.2021, de 10 h à 12 h via Teams.

(une invitation officielle suivra ultérieurement)