



TRADE FACILITATION ANVERS

PROCÈS- VERBAL

21.09.2021

PRÉSIDENT	Sabine De Schryver (AGD&A – Directeur régional) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
SECRÉTAIRE	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) / Ilse Eelen (AGD&A)
PRÉSENTS	<p>Ilse Eelen (AGD&A – Service du directeur régional – Organisation & Support) Sara Van Cotthem (AGD&A – Service du directeur régional – Communication) Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1^{re} ligne I) Dorothy Cardoen (AGD&A – Division Contrôle 1^{re} ligne II) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion de la déclaration) Ilse De Bruyne (AGD&A – Division Contentieux) Pieter Smits (AGD&A – Division Contentieux) Inge Verrezen (AGD&A – CRC) Linda Tirry (AGD&A – Division Contrôle 2^e ligne) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Kristin Van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire d’Anvers) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Sophie Verberckmoes (VoKa – BDO) Frederik Noppe (KVGB – AET) Federic Keymeulen (Fédération de transport – TLV) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Peter Tilleman (AWDC) Jessy van Aert(Essenscia– Evonik) Danny Proost (Forward Belgium– Rhenus) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Karen Wittock (Forward Belgium – Remant) Kim Van de Perre (ASV – MSC Belgium) Richard Jansegers (ASV – OOCL) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Roel Huys (Tabaknatie – KVGB) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – Total) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Gino Roelandt (ASV-Hapag Lloyd) Isabelle De Maegt (Fédération de transport - Febetra) Michaël Achtergael (Deloitte)</p>
EXCUSÉS	<p>Sabine De Schryver (AGD&A – Directeur régional) Tino Sap (AGD&A – Division Contrôle 2^e ligne) Bart Engels (AGD&A – Forum national) Stef Debeuf (AGD&A – Division Marketing) Sam Reynders (AGD&A – Division Contentieux) Goedele Boonen (AGD&A – Département Contentieux – Service central Action publique) Tim Liesenborghs (AGD&A – Administration Recherche) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Caroline Gubbi (Forward Belgium) An Moons (ABAS-KVGB – DP World) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Marjan Beelen (Autorité portuaire d’Anvers) Kurt Joosen (Fédération de transport – Transport Joosen) Eddy Wouters (ASV) Daan De Vlieger(Vinum Et Spiritus– Deloitte) Annemie Peeters (Autorité portuaire d’Anvers) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young)</p>

Au début de la réunion, Ilse Eelen présente un nouveau collègue. Sara Van Cotthem est la nouvelle fonctionnaire de la communication de la région d'Anvers. Elle succède à Bert Verhoeven et à Dirk De Langhe et travaillait auparavant à l'ABC région Gand. Sara se chargera de recevoir les visites, les diverses délégations, les écoles, d'accompagner les équipes de tournage, etc.

Point 1 de l'ordre du jour : Rapport de la réunion précédente (du 26.05.2021) et points d'action en suspens

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION PRÉCÉDENTE

Pas de remarque sur le procès-verbal de la réunion précédente.

POINTS EN SUSPENS :

- T2L :

Jusqu'à présent, aucun apurement automatisé (via message XML) n'est encore prévu, malgré la demande de la région d'Anvers. Le service Gestion de l'information de Bruxelles ne considère pas cela comme une priorité. Ilse Eelen et Sabine De Schryver ont fait remonter cette demande à M. Vanderwaeren et attendent une réaction de sa part.

- relevé des notes :

Un relevé des notes existantes/encore actives figure toujours sur le planning.

Jan Van Wesemael établira un relevé des notes qui sont encore en sa possession.

Ilse Eelen déclare que plusieurs notes doivent faire l'objet d'une mise à jour, p. ex. en raison de nouvelles adresse e-mails, etc.

- note 359/614/caution (traitement des litiges) :

Voir également le point 5 de l'ordre du jour.

- exemples de dossiers ayant un long délai :

Ilse Eelen déclare qu'elle a reçu les exemples de Jef Hermans. Au PIF RG, un retard dans le traitement des dossiers est apparu début de cette année en raison de l'absence pour cause de maladie du chef d'équipe. Le chef de division (Erik Van Poucke) est alors intervenu pour aider à traiter les dossiers.

Les exemples en question qui ont été fournis concernaient des inscriptions erronées de marchandises sur des documents T. Au moment de ces constatations, le déclarant en a été informé et il lui a été demandé d'établir un nouveau document T. Il était donc bel et bien informé dès le début de l'existence d'un contentieux et avait donc la possibilité de prendre des mesures conservatoires dans le chef de son donneur d'ordre. Le délai au niveau du service Contentieux n'était dans ces cas pas déraisonnablement élevé.

Ilse Eelen souligne qu'il faut faire plus d'efforts pour éviter les erreurs, afin que ces dossiers/constatations ne soient pas nécessaires.

- listings non-apurement des listes de chargement aux titulaires de l'autorisation IST :

Jan Van Wesemael déclare que cela n'a pas encore été abordé au Management de l'information. Cela se situe également dans le contexte du PN/TS, où des réunions sectorielles doivent encore avoir lieu. Le GT Opérations sera impliqué.

- confirmations d'exportation :

Simonne Van Aperen fournira un fichier récent à Dorothy Cardoen afin qu'il puisse être repris pour une étude plus approfondie et au sein du GT Opérations au niveau national.

Jan Maes déclare qu'il rencontre des problèmes avec le traitement des documents de provisions de bord (qui ne sont pas apurés à temps). Dorothy Cardoen examinera cette question plus en détail étant donné que le service qui traite ces documents relève de sa compétence de chef de division. Elle déclare cependant que si le (pré-)enregistrement par e-mail ne s'est pas déroulé correctement, les documents ne seront pas finalisés (car il n'y aura pas eu dans ces cas de possibilité de contrôle).

- problématique des intérêts de retard :

Ilse Eelen déclare que ce sujet est traité lors de réunions internes et externes à part au niveau national. Ce sujet ne sera donc plus discuté au sein de ce GT régional.

Marc Wouters demande cependant ce qu'il adviendra des dossiers déjà en cours d'ici-là. Simonne Van Aperen répond qu'ils suivront simplement leur cours. La procédure sera probablement encore légèrement adaptée, puis on recommencera. Le « caractère spontané » jouera également un rôle dans la procédure adaptée. Il n'est pas possible de dire des dossiers déjà démarrés qu'ils étaient spontanés, donc les montants réclamés devront être payés.

Marc Wouters indique encore que selon lui, il n'y a pas de lien entre les intérêts de retard et le caractère spontané.

- examen de l'application des heures d'ouverture étendues du Poste d'inspection frontalier par la communauté portuaire :

Il s'agit de mieux utiliser/d'optimiser les heures d'ouverture actuelles.

Jan Van Wesemael déclare que cela est également lié aux projets encore en chantier, comme le projet VIL relatif à la rationalisation du processus de contrôle.

Point 2 de l'ordre du jour : Accompagnement des conteneurs vers le Poste d'inspection frontalier – nouvelle procédure

Ilse Eelen explique qu'une nouvelle procédure est entrée en vigueur début juillet pour les accompagnements, selon laquelle il n'est plus possible de travailler que sur rendez-vous. Il y a cependant souvent de (longs) temps d'attente pour obtenir un rendez-vous, et ce, pour diverses raisons. Le service DCR reçoit chaque semaine un rapport de l'équipe Surveillance.

La capacité est actuellement limitée au niveau de l'équipe qui effectue les accompagnements (et qui a en outre d'autres tâches prioritaires). Une demande a été introduite pour pouvoir désigner des collaborateurs supplémentaires pour renforcer l'équipe. Des entretiens de sélection ont déjà eu lieu mais on attend la confirmation du nombre exact de personnes qui pourront être désignées. Le dossier se trouve auprès de l'OPS CC et du BUPA P&O.

Il arrive régulièrement que des accompagnements sur place doivent être interrompus parce qu'il apparaît que les transporteurs ne sont pas en ordre (pas de documents de bord, le chauffeur ne se présente pas, etc.). L'AGD&A le regrette et demande aux opérateurs d'y être plus attentifs. En raison de ces annulations, ces plages horaires ne sont en effet pas (plus) disponibles pour les transporteurs qui sont/étaient eux en ordre.

Il y a également régulièrement des problèmes aux terminaux. Bien que les grands terminaux déclarent que les conteneurs d'accompagnement reçoivent la priorité au moment de la mise en place, il se pose en cas d'affluence un problème pour atteindre la zone de mise en place dans un délai raisonnable (p. ex. en raison de files à la porte ou dans le terminal même). Une concertation a eu lieu avec certains exploitants de terminal pour obtenir la priorité. L'exploitant de terminal concerné l'autorise entre-temps également, mais pour le moment dans des moments de très forte affluence uniquement (ils déterminent eux-mêmes ce qu'ils entendent par très forte affluence).

L'AGD&A souhaiterait en effet obtenir partout et à tout moment la priorité lors de l'enlèvement de ces conteneurs d'accompagnement. Des problèmes se posent en effet régulièrement.

Les scannings à quai seront également augmentés de manière graduelle. Un premier contrôle pourra ainsi avoir lieu avant que le conteneur ne quitte le quai. Ilse Eelen indique qu'il est toujours possible que des conteneurs doivent encore passer par le PIF (avec ou sans accompagnement). Cela n'offrira donc pas une solution pour tous les cas, mais cela devrait néanmoins faire diminuer le nombre d'accompagnements.

SCANNING - DÉCLARATION DE SUIVI

Il s'avère régulièrement qu'aucune déclaration de suivi n'a encore été communiquée. Cela est pourtant expressément indiqué dans la notification aux déclarants. Jusqu'à présent, l'équipe de surveillance a toujours été assez flexible et a à plusieurs reprises sommé des opérateurs de fournir des documents. Cela génère néanmoins une charge administrative importante, et cela bloque des plages horaires pour des opérateurs qui sont eux en ordre. Ilse Eelen déclare que cette question doit être examinée plus en détail en interne pour prendre des mesures ou agir plus sévèrement. P. ex. communiquer la déclaration de suivi 24 h après la prise d'un rendez-vous (faute

de quoi le rendez-vous est irrémédiablement annulé et un nouveau rendez-vous doit être pris) ou même n'autoriser les rendez-vous que si la déclaration de suivi est également communiquée immédiatement.

Les services de scanning déclarent également que pour les contrôles de scanning « normaux », la déclaration de suivi n'était pas communiquée au moment où le conteneur se présente au PIF. Le conteneur ne peut alors pas être scanné et reste en attente sur les terrains du PIF. Au PIF RD particulièrement, l'espace est toutefois très restreint et l'objectif n'est pas non plus que les PIF deviennent des lieux de stockage. M. Vanderwaeren estime également que cela doit s'améliorer et pense p. ex. à refuser au PIF RG l'accès au site si la déclaration de suivi est manquante.

Peter Verlinden indique qu'il a récemment eu affaire à un premier conteneur d'accompagnement et que la prise de rendez-vous s'est bien passée. Tout régler avec l'ensemble des parties concernées prend du temps et la finalisation au PIF aurait dans ce cas également pris du temps. Il établira une vue d'ensemble de l'envoi concerné et l'enverra à Ilse Eelen.

Olivier Schoenmaeckers demande pourquoi il faut attendre la déclaration de suivi. ASV a également déjà examiné si un service de navette peut être mis à disposition pour les sélections *safety & security*. Ilse Eelen explique que l'on utilise cette méthode de travail depuis longtemps déjà dans la région d'Anvers. Si l'on attend la déclaration de suivi, il est possible de réaliser l'ensemble des contrôles en une fois et de disposer de toutes les informations. Dans le cas contraire, il se pourrait p. ex. que le conteneur doive tout d'abord être dirigé vers le PIF pour un contrôle *safety & security*, et si la déclaration de suivi est établie ultérieurement, il existe un risque qu'il doive être représenté au PIF, mais cette fois p. ex. pour un contrôle fiscal (sous-évaluation, p. ex.).

Karen Wittock demande si lors des contrôles *safety & security* de conteneurs de transbordement, il est toujours possible d'utiliser un engagement comme « déclaration de suivi » étant donné qu'un mini-CUSCAR n'arrive qu'après le mouvement de transbordement, et il n'y a donc pas encore de déclaration de suivi. Ilse Eelen confirme que cette possibilité existe toujours.

Point 3 de l'ordre du jour : Projets PN/TS et ICS 2.0

Jan Van Wesemael donne l'état d'avancement de ces projets.

Ils sont également suivis au sein du GT national Opérations mais auront un sérieux impact dans le port d'Anvers.

PN/TS remplacera la comptabilité marchandises à partir du 01.01.2023. Cela aura un impact important sur l'ensemble des opérateurs (agents, transporteurs, chargeurs, etc.). Le mode d'échange des messages va également changer. On travaille avec un ensemble d'éléments de données.

ICS 2.0 sera mis en œuvre en mars 2024. Il est dommage que le timing des deux projets ne soit pas synchronisé. ICS 2.0 peut en effet être réutilisé pour la déclaration PN/TS.

La réunion du lancement du sous-GT PN/TS a eu lieu en juillet. Il y a été convenu que les secteurs examineraient individuellement avec leur(s) fédération(s) professionnelle(s) quel est l'impact pour leur secteur. Les convenors ont demandé d'organiser des réunions et de rendre compte des conclusions d'ici la fin du mois d'octobre. Jan Van Wesemael a pour ce faire établi un document préparatoire. Ces informations sont attendues pour pouvoir avancer avec le sous-GT.

Jan Van Wesemael indique qu'il a attiré l'attention des secteurs sur quelques points dont il faut tenir compte lors des réunions sectorielles. Le CUSCAR ne sera plus considéré comme une DDT. Quelle option les acteurs vont-ils (souhaiter) conserver (prelodged TSD, full TSD, etc.) ? En effet, selon l'option choisie, des délais de dépôt et des éléments de données différents s'appliquent. Quelles parties vont envoyer les messages et quel moment sera considéré comme la présentation des marchandises en douane ? (Pour information, Rotterdam a développé une procédure similaire, où le déchargement effectif du container à quai est dissocié du moment d'entrée du navire dans les eaux territoriales. Va-t-on travailler avec une sorte de PN préalable ?) À ce propos, la question se pose de savoir dans quelle mesure le signal qui est généré par la balise de Vlissingen pourra à l'avenir être intégré dans le processus.

La PoUS (*proof of union status*) démarrera en 2024/2025. Il faudra donc également en tenir compte et disposer d'une solution jusqu'au lancement de ce système.

Dorothy Cardoen attire l'attention sur le fait qu'une DDT devra également être introduite après la fin du régime de transit au sein de l'Union. Un ensemble de données devra alors également être envoyé (une sorte de liste de chargement, après le document T), ce qui représente un grand changement par rapport à la situation actuelle. Cela aura un impact pour tout le monde. PN/TS n'est donc pas seulement pour le transport maritime, mais également pour les allèges, les camions, etc.

Jan Maes demande si cela devra également se faire pour les exportations sur un terminal. Ilse Eelen et Dorothy Cardoen expliquent que ce qu'il advient d'un document EX relève du régime d'exportation et que cela ne sera pas nécessaire. Par contre, c'est bien le cas pour tout ce qu'il advient d'un document T sur un terminal.

Peter Verlinden demandé si cela vaut également pour les apurements CUSCAR ? Ilse Eelen suppose qu'il veut parler des amortissements EDI lors de certaines simplifications. Ceux-ci ne relèvent pas du domaine d'application car il s'agit ici de la déclaration de suivi après DDT. PN/TS concerne la DDT elle-même.

Point 4 de l'ordre du jour : Utilisation de codes TO par des tiers

Il y a un certain temps déjà, les LCD publics (et les codes AL y afférents) ont été supprimés car ils étaient en contradiction avec le CDU. Nous avons à l'époque abondamment communiqué à ce sujet au sein de cette assemblée.

Les titulaires d'IST ont reçu un code TO personnel grâce auquel ils peuvent annoncer l'arrivée des documents T.

Ilse Eelen souhaite avertir les titulaires d'IST concernant les abus liés aux codes TO qu'ils communiquent. L'AGD&A reçoit des signaux selon lesquels certains terminaux partagent ce code avec les déclarants. Cela n'est en soi pas interdit, bien que cela implique un certain risque.

Deux exemples :

- un envoi a été accepté par un déclarant avec le code TO d'un terminal à conteneurs spécifique. D'une demande de renseignements de l'AGD&A auprès de ce titulaire d'IST, il ressort que le déclarant pouvait en soi bien utiliser le code TO, mais sous de très strictes conditions, à savoir que le déclarant devait demander lui-même les autorisations nécessaires (donc seulement temporaires) et qu'il ne pouvait être utilisé que pour les envois au départ. Dans le cas présent, il s'agissait d'un envoi entrant. Le déclarant n'a donc pas respecté les accords conclus.

- un envoi d'un autre titulaire d'IST a été annoncé à l'arrivée avec le code TO échu depuis longtemps déjà. L'AGD&A attend toujours une réponse du titulaire d'IST concerné pour savoir si le déclarant en question pouvait effectivement utiliser ce code.

L'AGD&A fait en outre remarquer que les déclarants procèdent parfois de manière nonchalante avec les codes qu'ils connaissent et donnent parfois des informations pour que leur document soit traité (de manière consciente ou non, cela reste à établir). Cela a cependant des conséquences, les codes ne sont pas facultatifs.

Par exemple, un document échu où le déclarant continue à affirmer que les marchandises ne peuvent pas partir (Ilse Eelen précise une fois encore qu'un envoi T peut parfaitement partir dans ce cas-là) et après que la douane contactée a fourni des explications sur la manière de procéder, le déclarant n'était apparemment pas d'accord et le document a alors simplement été envoyé avec un code TO d'un tout autre endroit pour être traité comme tel. Ce n'est en effet pas une bonne manière de procéder.

Peter Verlinden déclare qu'ils demandent parfois sur les terminaux la permission d'utiliser le code TO lorsque, dans l'attente de l'élargissement des lieux dans leur propre autorisation, ils doivent néanmoins déjà traiter un envoi sur un nouveau terminal. Cela se fait toujours avec la connaissance et l'autorisation du titulaire d'IST.

Point 5 de l'ordre du jour : Nouvelles notes

Ilse Eelen déclare que différentes notes ont été publiées au cours de la période précédente.

- 2021-101-0014 formulaire échantillonnage à la vérification (publiée le 25.08 avec réimpression le 30.08)

Concernant cette note, Ilse Eelen regrette que celle-ci et l'e-mail y afférent aient été envoyés à un journaliste par un membre de Forward Belgium, ce qui a ensuite donné lieu à une question de presse à ce sujet. Forward Belgium et l'autorité portuaire indiquent également qu'ils ont reçu une question de presse à ce sujet. Les personnes présentes ne comprennent pas bien quel est l'objectif recherché. Olivier Schoenmaeckers et Jef Hermans confirment que Forward Belgium envoie les notes aux membres de la commission douane et indiqueront lors de la prochaine réunion de cette commission que ce type d'informations n'a pas pour vocation d'être transmis à la presse.

- 2021-101-0013 livraison provisions de bord (publiée le 31.08)

Il y a une adaptation de la procédure qui a été lancée le 01.09, selon laquelle une notification préalable/notification doit encore avoir lieu pour certains (types de) marchandises. Cela permettra à l'AGD&A de réaliser des contrôles bien plus ciblés et de contrôler ces livraisons.

La note nationale sur les provisions de bord doit également être mise à jour. Anvers fera en quelque sorte office de « projet pilote ».

Attention, la note ne modifie que la notification préalable/notification et pas la finalisation des documents après livraison. Cela reste inchangé. Les produits et les marchandises soumis à accises doivent être enregistrés. Si cette étape ne se déroule pas correctement, les documents ne peuvent pas être finalisés ultérieurement.

Attention, une procédure distincte s'applique pour l'avitaillement.

Jef Hermans avait encore une question en suspens concernant l'acceptation de preuves alternatives en matière de provisions de bord. Dorothy Cardoen déclare que celle-ci a entre-temps été clarifiée. Une livraison à bord est d'un point de vue juridique la preuve d'exportation et le cachet du capitaine est accepté. Simonne Van Aperen ajoute que le nom et la signature du capitaine, entre autres, doivent également y figurer.

- 2021-101-0002 règlement des contentieux (publiée le 08.09)

La note a été publiée le 08.09. Celle-ci s'est fait attendre en raison des vacances de plusieurs collègues, de nombreuses autres tâches, etc. La note met les points sur les i, apporte des précisions pour les deux parties et est conforme au point de vue de Luc Van De Velde-Poelman selon qui un 614 et une caution ne vont PAS ensemble. Cela a déjà été expliqué à plusieurs reprises par le passé au sein de cette assemblée.

Olivier Schoenmaeckers déclare être satisfait de la note et Forward Belgium se réunira avec plusieurs membres pour l'examiner en détail afin de voir s'il est possible d'encore apporter d'autres simplifications. Ils rassembleront les remarques et les transmettront à l'AGD&A – Ilse Eelen.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Transmettre les remarques sur la note 2021-101-0002 Règlement des contentieux	Forward Belgium	

Jan Van Wesemael demande si c'est sur la base de cette note que, p. ex., les infractions liées à une description erronée des marchandises sur les documents T sont soudainement traitées avec un 614. Ilse Eelen reconnaît que cela est en effet possible selon la nouvelle note.

Jef Hermans souligne que des avancées doivent encore être obtenues dans le traitement électronique. Ilse Eelen déclare que des questions ont déjà été posées précédemment au sein de ce GT concernant la

signature électronique. Forward aurait adressé une question à Bruxelles. Olivier Schoenmaeckers déclare qu'il a en effet posé la question à Luc Van De Velde-Poelman, mais qu'elle portait spécifiquement sur l'application qu'ils mettent à disposition de leurs membres pour la signature des contrats. Dans cette application, il s'agit d'une signature numérique valable.

Ilse Eelen indique qu'elle a également transmis cette question en interne à Luc Van De Velde-Poelman et à Kristian Vanderwaeren car il n'est pas possible de prendre une décision à ce sujet au niveau régional (sur la question de savoir si et quand une signature numérique peut être acceptée). Ce point doit encore être examiné plus en détail.

En ce qui concerne la numérisation des documents 614 signés pour rendre plus fluide le processus de mainlevée, Ilse Eelen déclare que le service Contentieux et la DCR ne sont pas contre cette manière de procéder. Le 614 doit alors être rempli correctement et le paiement doit avoir été effectué. L'original devra également toujours être fourni ultérieurement au format papier dans l'attente d'une réponse de Bruxelles concernant l'admissibilité et l'utilisation de la signature numérique.

- 2021-101-0015 transbordement (pas encore publiée)

Ilse Eelen et Dorothy Cardoen annoncent que l'ancienne note transbordement mini-CUSCAR (D-07-013-1) sera bientôt mise à jour. Il s'agit d'une mise à jour et d'un élargissement (concernant RORO). Le projet est prêt et doit encore être discuté en interne.

Aucune modification fondamentale n'est prévue.

Une autorisation sera toujours nécessaire pour pouvoir appliquer la procédure. On examinera si ces autorisations doivent également être adaptées. Linda Tirry déclare qu'il y a actuellement 24 autorisations de ce type dans la région d'Anvers.

La date de publication n'est pour le moment pas encore connue.

Point 6 de l'ordre du jour : Procédure pour le traitement des contrôles documentaires

Jan Van Wesemael demande si des précisions peuvent être données concernant la manière dont les contrôles documentaires sont traités. Sur le terrain, il n'est pas toujours évident de savoir quand a lieu la mainlevée des marchandises.

Erik Van Poucke donne des explications sur la procédure. Après sélection par le service de sélection, une notification est envoyée par e-mail au déclarant. Le contrôle documentaire est attribué à un vérificateur qui traite celui-ci. La mainlevée des marchandises ressort de la mainlevée du document PLDA.

Au PIF RG, la priorité est donnée aux contrôles physiques. Lors de la période covid, il y avait également toujours un certain nombre de vérificateurs en télétravail qui étaient spécifiquement désignés pour les contrôles documentaires.

Il y a également eu un problème (et encore ponctuellement) au niveau du lien entre CODA et PLDA. CODA est le système par lequel le vérificateur reçoit sa mission de contrôle et la finalise. Après finalisation, un signal électronique est envoyé de CODA vers PLDA disant que la déclaration peut être libérée, après quoi un message de mainlevée est envoyé depuis PLDA au déclarant.

Erik Van Poucke souligne que si l'on rencontre des problèmes lors des contrôles, par exemple une mainlevée qui se fait attendre longtemps, il est toujours possible de contacter la direction de l'équipe. La direction de l'équipe peut alors examiner où se pose le problème exactement.

Il y a récemment eu un cas où un contrôle administratif a duré longtemps parce que le déclarant avait demandé une annulation au bureau. Cela n'est bien entendu pas possible pour les documents en cours de contrôle. Le contrôle doit tout d'abord être finalisé, et ce n'est qu'ensuite qu'une régularisation ou une annulation peut avoir lieu. Si l'on contacte les mauvais services, une mainlevée peut se faire attendre.

Ilse Eelen souligne qu'en cas de problèmes ou de questions, il faut toujours contacter la direction d'équipe concernée.

À la suite d'une question de Peter Verlinden, elle déclare également qu'il est toujours possible que les services reçoivent de Bruxelles des directives divergentes pour des contrôles très spécifiques. Les services

appliquent alors ces directives, mais il se peut que les déclarants remarquent des différences au niveau des délais ou des procédures en cas de contrôles en apparence similaires.

Point 7 de l'ordre du jour : Procédure NCTS à l'arrivée

Le traitement des documents T (échus) à l'arrivée a déjà été abordé à plusieurs reprises au sein de ce GT. Jan Van Wesemael indique que Luc Van De Velde-Poelman a déjà confirmé précédemment que, p. ex., en cas de documents T échus, il faut s'adresser au titulaire du régime (le déclarant).

Ilse Eelen déclare qu'il n'y a pour le moment rien de nouveau concernant la réforme promise du traitement des infractions en lien avec les documents T.

Erik Van Poucke explique que la méthode de travail « simplifiée » actuelle sur les terminaux à conteneurs, selon laquelle on s'adresse à l'exploitant, a à l'époque été établie en concertation pour éviter d'entraver le flux des conteneurs. Si l'on souhaite revenir en arrière, il existe un risque que les conteneurs doivent rester sur place. En cas de document T échoué, le conteneur ne peut en fait pas être déchargé, alors qu'on travaille actuellement sur les terminaux avec un enregistrement sur la base de listings, situation dans laquelle un rapport n'est envoyé à la douane qu'après déchargement. Dorothy Cardoen concède que soit il y a collaboration (et la partie qui paye la note reste à établir), soit il n'y a pas de déchargement.

Peter Verlinden explique que Geodis a choisi de le régler lui-même (paiement de l'amende) et de rechercher ensuite, d'un point de vue commercial, qui était la partie responsable. Il ne faut pas compter sur la bonne volonté des opérateurs d'autres États membres, p. ex.

Stijn Schuerwegh indique que depuis juillet, il y a eu une forte augmentation du nombre de documents T échus, et ce, pour tous les modes de transport (une centaine par mois).

Selon l'assemblée, il s'avère que la cause se situe au niveau des congestions/problèmes logistiques qui se produisent actuellement et qui vont probablement encore durer un certain temps. Il s'agit de problèmes structurels. Les conteneurs doivent par exemple attendre deux semaines entre Zeebrugge et Anvers. Il y a également des problèmes entre Rotterdam et Anvers.

Souvent, les documents T sont déjà établis, mais en raison des importants retards, des transports supprimés, etc., le délai de validité de la déclaration de transit expire avant que le transport ait pu être achevé.

Ilse Eelen souligne qu'en cas de transports annulés, le document T peut et doit être annulé.

Isabelle De Clercq cite un cas où deux conteneurs enregistrés par camion étaient indiqués sur un même document T mais ce n'est que lors de l'enregistrement du second conteneur que cela a été constaté. L'exploitant du terminal déclare qu'il ne pouvait pas en être informé étant donné que l'envoi avait été enregistré via e-desk.

Erik Van Poucke demande qu'on lui communique les détails de cette affaire pour qu'il l'étudie plus en profondeur. Un document T doit en effet être établi par moyen de transport. Les agents qui traitent les listes horaires doivent également ouvrir chaque document dans le système. Il s'agit donc d'un transit irrégulier.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Fournir les détails du transit irrégulier à E. Van Poucke et D. Cardoen	Isabelle De Clercq	

Point 8 de l'ordre du jour : Négligences sur les déclarations

Ilse Eelen déclare qu'ils remarquent que de nombreuses négligences sur les déclarations sont constatées. Kristian Vanderwaeren l'a également constaté lors de son « stage » au PIF RG. Avec ses propres termes, l'AGD&A souhaite souligner qu'une déclaration n'est pas un bulletin de lotto.

Voir également les exemples précédemment cités lors de l'utilisation de codes TO.

Faut-il travailler de manière plus proactive ?

Il y a également, p. ex., un dossier où l'on se plaint que des informations complémentaires sont demandées et que l'envoi est bloqué alors que le déclarant aurait très bien pu demander/contrôler/etc., certaines informations à l'avance (p. ex. producteur associé à une PO Box).

Point 9 de l'ordre du jour : Divers Accessibilité téléphonique de l'AGD&A

Ilse Eelen déclare qu'elle reçoit régulièrement des questions/plaintes concernant l'accessibilité téléphonique.

L'AGD&A travaille avec Teams et cela a des conséquences qui peuvent donner l'impression que les collaborateurs ne seraient pas joignables. Si l'on appelle un numéro de service, les collaborateurs ne reçoivent pas de message les informant qu'ils ont manqué un appel. Cela n'est le cas qu'avec les numéros personnels.

De plus, si l'on est en communication ou en réunion en interne et qu'un appel externe arrive, il n'y a pas de tonalité de ligne occupée.

Divers projets de communication

Plusieurs projets sont en cours au niveau du SPF Finances, notamment au niveau du Call Center et de Digipost.

L'AGD&A sera intégrée au Call Center du SPF Finances, où les demandes téléphoniques seront traitées par un *front office* et plus par les services de renseignement régionaux. Les demandes les plus complexes sont renvoyées vers les collaborateurs *back office*.

Pour Digipost, tout le courrier papier reçu passera par des centres de scanning (cf. les déclarations fiscales). À cet effet, nous remarquerons qu'en octobre/novembre, les adresses postales sur les formulaires et les courriers seront systématiquement adaptées. D'autres administrations (p. ex. la TVA) en font déjà usage.

Il y a également un projet relatif à l'accueil physique des « visiteurs/clients » (au sens large du terme). À terme, le SPF Finances ne souhaite plus travailler que sur rendez-vous. On examinera ce qui relèvera de ce régime à l'AGD&A.

Attestations de scanning

De plus en plus de demandes visant à obtenir une attestation de scanning émanent du service de scanning. Il existe pourtant déjà une procédure à cet effet. Le demandeur doit fournir l'attestation déjà remplie à l'équipe de scanning pour visa. Étant donné qu'un cachet officiel doit y être apposé, celle-ci doit être au format papier. Certains opérateurs n'en sont apparemment pas informés ou ne disposent pas de ce formulaire de demande. Cette information avait été diffusée à l'époque avec la note de scanning. Une copie de l'[attestation](#) est jointe au présent procès-verbal pour information.

Blocages SCN sur certains terminaux

Sur les terminaux MPET et PSA, certains conteneurs sont régulièrement bloqués car ils feraient encore l'objet d'un blocage douanier. Les terminaux reçoivent également une notification pour les scannings « normaux ». Un code spécifique (SCN) est alors prévu dans le système du terminal. Il ne s'agit cependant pas d'un blocage de la part de l'AGD&A. Les imprécisions génèrent toujours une certaine confusion chez les différentes parties impliquées dans le processus logistique, et donc un certain nombre d'échanges d'e-mails et d'appels téléphoniques.

Stijn Schuerwegh reconnaît que cette problématique est connue et qu'ils se réuniront en interne pour la résoudre. Pour cet exploitant de terminal, l'intention est de ne plus travailler de manière à provoquer des blocages.

Service DCR en tant que Helpdesk

Ilse Eelen déclare que ces derniers temps, elle reçoit de nombreuses demandes d'intervention, d'explication, etc., de différentes parts. Cela demande beaucoup de temps.

L'AGD&A reçoit également de plus en plus de questions de clients qui ne sont apparemment pas aidés ou informés par leur représentant en douane. Par exemple, un client qui vient demander des explications sur les montants mentionnés sur une déclaration et sur les devises dans lesquelles ils sont exprimés (peut-être y a-t-il là-bas une fiche informative pour les clients ?).

Il y a également un client qui a demandé à son déclarant une preuve de scanning/contrôle/mesure de gaz, ce que le déclarant a refusé, alors que l'AGD&A prévoit parfaitement la délivrance d'une telle preuve (voir les attestations de scanning mentionnées plus haut), et il y a en outre également les notifications reçues par les déclarants lors de la sélection.

Des questions sont également posées concernant les montants qui sont demandés par les représentants en douane pour diverses opérations. L'AGD&A ne se prononcera pas à ce sujet étant donné qu'il s'agit de questions commerciales dans lesquelles elle n'est pas partie prenante.

Peter Verlinden indique également que souvent, certains clients ne croient tout simplement pas le représentant en douane.

Ilse Eelen annonce qu'elle sera en congé du 1^{er} au 15 octobre et du 1^{er} au 15 novembre. Pour toute question, il faudra prendre contact avec d'autres collaborateurs de l'AGD&A. (Pour les contrôles en cours, il faut toujours contacter en premier lieu la direction d'équipe de l'équipe concernée).

Manifestation nationale le 24.09

Ilse Eelen déclare que la CGSP/FGTB a annoncé une manifestation nationale le 24.09 contre la « loi de 96 » (relative aux normes et aux augmentations salariales). Celle-ci n'est pas spécifique à la fonction publique fédérale mais est intersectorielle. L'impact sur les activités ce jour-là n'est pas encore connu. Des grèves ont déjà été annoncées dans les transports en commun.

Statistiques

Jef Hermans déclare que les Pays-Bas ont récemment publié des statistiques relatives à toutes les infractions constatées. Les Pays-Bas sont très ouverts à ce sujet et il demande si cela serait également possible en Belgique. Il posera la question au sein du GT Communication/Marketing.

Jan Van Wesemael suppose que la Belgique ne dispose pas pour le moment des outils de suivi adéquats pour pouvoir faire de même.

Événements à venir

Jan Van Wesemael a le plaisir d'annoncer deux événements.

CONGRÈS DE LA DOUANE DU VOKA

La 7^e édition se tiendra le 23.11 dans l'après-midi. De nouveau un événement en présentiel.

<https://www.voka.be/activiteiten/douanecongres-2021>

DROIT PÉNAL DOUANIER

L'UA organise le 28.10 une après-midi d'étude consacrée au droit pénal douanier d'aujourd'hui et de demain.

<https://www.uantwerpen.be/nl/centra/antwerp-tax-academy/activiteiten-en-vorming/douanestrafrecht/>

Y participeront, entre autres, le procureur délégué de la Belgique (l'EPPO, dont la tâche est de poursuivre directement la fraude dans l'UE), Luc Van De Velde-Poelman, l'administration douanière luxembourgeoise, Kristian Vanderwaeren, etc.

Il s'agit en fait d'un événement de lancement de nouvelles concertations au cours desquelles on tentera d'élaborer une nouvelle politique de sanctions en concertation avec le secteur privé.

La date de la prochaine réunion : mercredi 15.12.2021, de 10 h à 12 h (sous réserve, celle-ci est toujours prévue via Teams).

(une invitation officielle suivra ultérieurement - Jan Van Wesemael enverra déjà un « save the date »).