



# Forum National : GT Marchandises introduites

## RAPPORT

19.01.2018

<b>CONVENORS</b>	Ilse Eelen (AGD&A) & Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Ilse Eelen/Jan Van Wesemael
<b>PRÉSENTS</b>	<p>Abram Op de Beeck (Essenscia - BASF)  Ann Moorhem (Agoria - Volvo)  Albert Palsterman CRSNP (Stream Software)  Bart Cieters (AGD&amp;A – Automatisation)  Bart Van Geem (AWDC Diamond Office)  Bart Vleugels (AGD&amp;A - Région Louvain – directeur de centre régional)  Ben Dewitte (AGD&amp;A – Automatisation)  Debby Bogemans (AGD&amp;A - Klama Région Anvers)  Dennis Verheyen ASV (Eurochem ANR)  Ellen Gielen Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Graco)  Erik Van Poucke Région Anvers - Port  Filip Ackermans (Essenscia – Chevron Philips)  Elke De Jonghe (Essenscia – Vopak)  Gino Roelandt ASV/NAVES (Hapag Lloyd)  Hilde Bruggeman (ASV/NAVES)  Jan Maes ASV/NAVES (Grimaldi)  Jim Styleman CRNSP (AEB)  Jeroen Defloo AGORIA (Daikin)  Johnny Verstraete (AGD&amp;A - Législation douanière)  Kathleen Van Craenenbroeck (AGD&amp;A – Gestion des risques)  Kim Van de Perre ASV/NAVES (MSC)  Kristin van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire d’Anvers)  Marc de Keer (AGD&amp;A)  Marc Staal Voka – Chambre de Commerce Limbourg (Scania)  Luc Sambre VEA-CEB (KGH)  Marie-Ange Flaes (AGD&amp;A – Région de Liège – Bierset)  Michaël Van Giel CRNSP (Intris SA)  Michaël Vico (AGD&amp;A – Aéroport Gosselies)  Mieke Verpoorten (Région Hasselt)  Natalia Varakina (ARGB – Katoennatie)  Nathalie Sterkmans (AGD&amp;A – Région d’Hasselt)  Paul Peeters VEA-CEB (Remant)  Raf Tassent (Voka Anvers – Rank consulting)  René Michiels CEB (DHL)  Rudi Lodewijks (AGD&amp;A – Région d’Hasselt)  Richard Jansegers ASV/NAVES (OOCL)  Sophie Verberckmoes – Fédération d’employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique  Sara Ramos – Fédération d’employeurs pour le commerce international, le transport et la logistique  Sarah Torfs (Vinium &amp; Spiritus – Deloitte)  Steven Michiels (VOKA Flandre occidentale – ICO)  Sophie Leplae (Voka Flandre occidentale – TVH)  Silke Van Wabeke (ASV/NAVES – CMA-CGM)  Stijn Op de Beeck Air Cargo Belgium (WFS)  Theo Peeters VEA-CEB (Exsan)  Tony Vanderheijden ABAS (PSA Antwerp SA)  Wendy Saerens (AGD&amp;A - Opérations CSC)  William Sluys (AGD&amp;A - Région de Bruxelles)  Jan Van Wesemael (Voka - Alfaport)  Jan Hendrickx (VEA/CEB – ECB)</p>
<b>EXCUSÉS</b>	<p>An Vanden Eynde (AGD&amp;A – Gestion des risques)  Annemie Peeters (Autorité portuaire d’Anvers)  Bart Hebbelinck (Citrosuco)  Claude Seynhaeve (Agoria – Voka Flandre occidentale – Bekaert)  Debbie Driesens (VEA/CEB)  Diederik Bogaerts ICC (KPMG)  Émile Durant (AGD&amp;A – Région Bruxelles – Autorisations)</p>

	<p>Elle De Soomer (Union royale des armateurs belges)  Eylen Aydemir (AGD&amp;A – Législation)  Joëlle Lauwers Division Automatisation  Peter Verlinden (CEB – Remant)  Karen Wittock VEA-CEB (Remant)  Marc De Keer (AGD&amp;A – Législation)  Jessy Van Aert Essenscia (EVONIK)  Jef Hermans CEB (Portmade)  Jean Baeten (FEB)  Jef Bastijns (BCA – Fedex)  Johan Peeters CEB (Herfurth)  Jos Poets (Essenscia – Tessengerlo)  Kjell Jamin (Mazda)  Olivier Schoenmaeckers (VEA-CEB)  Roel Huys ARGB (Tabaknatie)  Koen De Ceuster Voka – Chambre de Commerce Limbourg (SBDINC)  Luk Buelens CEB (Sea invest)  Maggie Martens VEA-CEB (Eolis Belgium)  Serge Bosman (NAVES – S5 North Europe)  Sven Neefs (VEA-CEB Maco Belgium)  Sylvie Groeninck (Fedustria)  Tim Verdijck ICC (PwC)  Tom De Ridder (Agoria - Audi)  Yves Mellin (ICC – Steptoe &amp; Johnson)</p>
--	--

### Point 1 à l'ordre du jour : Points d'action de la réunion précédente/passage en revue du tableau de suivi

#### - circulaire relative aux procédures simplifiées

Une réunion interne est encore planifiée à l'AGD&A le 25.01.2018 (Législation, Automatisation et Processus et Méthodes).

La circulaire EiDR a été publiée fin décembre. Pour des renseignements complémentaires, voir [la communication sur le site web du Forum national](#).

#### - dresser la procédure d'apurement de la liste de chargement avec T2L aux Pays-Bas

Les fédérations professionnelles anversoises n'ont contacté les Pays-Bas que récemment, mais n'ont provisoirement reçu aucune réaction.

#### - note conteneurs vides/conteneurs avec résidus

voir plus loin dans ce rapport.

#### - fréquence des listings de non-apurement + possibilité de demander des rapports automatiques

Se trouve actuellement « on hold » et sera examinée lors du développement de la nouvelle comptabilité marchandises.

La situation actuelle est provisoirement maintenue.

#### - transfert MDT

voir plus loin dans ce rapport.

#### - remboursements via crédit hebdomadaire

Aucun exemple spécifique n'a été apporté provisoirement.

#### - adaptation de la circulaire relative aux procédures de secours NCTS

Conjointement avec l'helpdesk NCTS, les représentants du service Législation ont confronté la situation aux instructions. Cela concerne une situation où un incident se produit dans un système au moment où les marchandises sélectionnées ont déjà été contrôlées, mais où la déclaration n'a pas encore été libérée. Cette situation est expliquée dans la circulaire Procédure d'urgence globale (2<sup>e</sup> cas dans lequel la déclaration a été acceptée, mais certaines choses n'ont pas encore été effectuées : vérification, examen de la garantie, ...). Il est indiqué dans ces paragraphes qu'OTS doit être appliqué dans cette situation.

### Point 2 à l'ordre du jour : projets CCRM et CODECO

#### - CCRM – état d'avancement

Le 11.12.2017, une concertation a eu lieu à ce sujet à Anvers entre Nxtport, l'AGD&A et divers stakeholders (Autorité portuaire, Voka/Alfaport, ASV, agents maritimes, exploitants de terminal, ...). Nxtport s'occupe actuellement de composer une équipe de test (une réunion entre les stakeholders est planifiée le 02.02.2018). L'AGD&A résout actuellement les derniers problèmes de communication entre les bases de données. Les tests pourront probablement commencer en février. L'AGD&A ne peut pas encore se prononcer sur une date d'implémentation définitive. Il faut d'abord attendre les résultats des tests « real life ». Le secteur privé insiste auprès de toutes les parties afin de résoudre le plus rapidement possible les erreurs survenant lors des tests.

Lors de la concertation du 11.12.2017, il a également été précisé qu'il n'existait pas de base légale pour CCRM dans le CDU.

Autrement dit, certaines responsabilités continuent d'incomber au titulaire de l'autorisation MDT (l'opérateur de terminal dans les ports maritimes).

CCRM est un instantané. Il faut faire preuve de la prudence nécessaire si CCRM a envoyé le message de mainlevée, mais qu'ensuite la déclaration est annulée par ex. Le titulaire de l'autorisation MDT devra tenir compte de ces situations. CCRM est en fait simplement un outil afin d'éviter autant que possible des enlèvements illicites.

Alfaport-Voka indique que l'avis de sélection pour le blocage du conteneur (NGPS) doit également être repris dans CCRM. Ce qui constitue un flux séparé. Pour gagner du temps, on a opté pour poster l'avis NGPS sur la plateforme des données de Nxtport et d'y rassembler les informations.

En outre, le responsable de projet au sein de l'AGD&A indique que les envois de transit entrants seront également repris dans CCRM dès que la réécriture du NCTS sera un fait. La réécriture du NCTS pour le bureau d'Anvers est prévue en avril.

L'AGD&A signale que concernant la transmission de données à des tiers, une demande est également en cours auprès de la commission Vie privée.

En ce qui concerne CCRM, la commission Vie privée a déjà donné son approbation concernant les communications aux terminaux et à l'Autorité portuaire d'Anvers (service web). La commission Vie privée doit encore se prononcer sur la communication via la plateforme à laquelle il faut se connecter.

#### - **CODECO – état d'avancement**

Il s'agit ici de la numérisation de « l'avis d'arrivée IE507 ». C'est une dénomination commune pour les avis CODECO IN et Charge Report notamment. Le Charge Report est la version XML de l'avis d'arrivée et pourra être utilisé tant pour les conteneurs que RORO.

Il a été annoncé le 17.11.2017 qu'à partir du 04.06.2018, la notification d'arrivée électronique devra obligatoirement être utilisée pour les conteneurs. [La communication a été publiée sur le site web du Forum national le 23.11.2017.](#)

L'état d'avancement de ce projet a également été discuté conjointement avec CCRM lors de la concertation à Anvers le 11.12.2017. En janvier/février, l'AGD&A publierait le MIG pour le Charge Report.

Cet item doit en principe être traité dans le GT Sortie de marchandises et est transféré par la présente aux convenors Dorothy Cardoen et Jan Robbroeckx.

<b>NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>ÉCHÉANCE</b>
L'AGD&A a-t-elle déjà publié le MIG du charge report (version XML de l'avis IE507) ?	Division Automatisation	Q1 2018
Transfert CODECO au GT Sortie de marchandises	Convenors GT Sortie de marchandises	Q1 2018

#### **Point 3 à l'ordre du jour : déclaration simplifiée – état d'avancement**

Une réunion interne à ce sujet est planifiée à l'AGD&A le 25.01.2018 (Législation, Automatisation et Processus et Méthodes).

#### **Point 4 à l'ordre du jour : Transfert entre les MDT**

L'AGD&A (Ilse Eelen) a rédigé un projet de note devant être harmonisé en interne avec plusieurs services au sein de l'AGD&A pour achèvement (avec la Division Automatisation entre autres). Dès que la version définitive sera prête, celle-ci devra encore être traduite. On ignore toujours la date de commencement.

Une période transitoire serait prévue durant laquelle l'avis « CUSCAR transhipment » pourra encore être utilisé.

Les directives/la note seront (sera) diffusée(s) en premier lieu via le Forum national et seront (sera) ensuite transférée(s) au département Processus et Méthodes pour leur (son) officialisation.

L'Administrateur général (K. Vanderwaeren) a décidé que le transfert sur l'ensemble du territoire de la Belgique doit pouvoir être appliqué. Dans un premier temps, on commencera uniquement avec les marchandises qui sont initialement entrées par voie aérienne ou maritime et pour lesquelles la comptabilité marchandises doit être apurée. Le transfert ne s'applique donc provisoirement pas encore aux marchandises entrées avec un document T à une localisation MDT (l'AGD&A examinera encore ce point en interne). Le transfert est possible quel que soit le moyen de transport (donc également par chemin de fer et transport estuarien) certes provisoirement entre deux bureaux situés en Belgique uniquement.

- conditions pour le transfert :

Il faut surveiller que le risque de fraude n'augmente pas lors du transfert.

Si les marchandises sont transférées entre différentes localisations d'une même autorisation MDT ou entre deux autorisations MDT différentes, les titulaires MDT concernés doivent disposer d'une autorisation OEAC.

En outre, une mention du transfert doit également être faite dans la propre comptabilité matières du titulaire MDT.

Les parties devant pouvoir modifier le code de localisation doivent être décrites plus précisément encore (point d'action à reprendre par le secteur privé). En outre, il faut également vérifier quelles parties pourront envoyer cet avis. La Division Automatisation de l'AGD&A (Bart Cieters) précisera ce point.

La possibilité d'utilisation de transferts transfrontaliers a été discuté en 2017 dans le giron du Conseil Benelux. Ce point a été placé provisoirement en « on hold » à la demande de la douane néerlandaise. Le groupe de travail européen (GT AN/PN/TS) discute également de ce point.

En marge de ce projet, les stakeholders privés soulèvent les questions suivantes :

- Quid des marchandises qui entrent sous transit (T1) ? Est encore techniquement impossible.

- Quid des transferts partiels après groupage ? Est encore techniquement impossible.
- Pourquoi l'AGD&A s'accroche-t-elle à la comptabilité marchandises pour suivre la fin du dépôt temporaire ? Certains titulaires de l'autorisation MDT sont demandeurs pour placer les marchandises en dépôt temporaire sur la base du rapport de déchargement et non sur la base de la liste de chargement électronique (CUSCAR). C'est tout-à-fait possible selon le CDU. Les opérateurs sont demandeurs pour examiner encore une fois en détail le processus entrant sur ce point avec l'AGD&A. À cet égard, il est également fait référence aux obligations relatives à la comptabilité matières. On souhaiterait également à nouveau discuter de la possibilité de placer les marchandises en vrac sous DT.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Harmonisation du projet de note pour le transfert MDT au sein de l'AGD&A	Ilse Eelen	Q1 2018
Quelles parties doivent pouvoir modifier le code de localisation dans CUSCAR ?	Communauté portuaire privée + Division Automatisation de l'AGD&A	Q1 2018
Débat concernant quelles données peuvent être considérées comme déclaration de dépôt temporaire (données de la liste de chargement ou du rapport de déchargement ?)	Secteur privé + AGD&A Comité de pilotage Forum national	Q1 2018

### Point 5 à l'ordre du jour : Transhipment – état d'avancement

On continue de traiter de ce point en concertation avec le GT Sortie de marchandises.

Une concertation interne a eu lieu à ce sujet en novembre 2017 chez l'AGD&A à laquelle ont assisté les convenors I. Eelen et D. Cardoen. La Division Automatisation (Wouter De Vlieger et Klara Pasgang) examine actuellement e.a. avec la Législation (Olivier Van Houdt) si un avis tel que le mini-cuscar peut (provisoirement) être considéré comme une notification de réexportation étant entendu que la notification doit être déposée préalablement au chargement des marchandises.

La notification de réexportation avec le set de données comme décrite en annexe B du CDUAD n'entrera sans doute en vigueur que conjointement avec le projet AES. Actuellement, l'UE tient compte d'une période transitoire courant jusqu'en 2022-2023. Étant donné qu'aucune spécification technique n'a été publiée, le timing peut encore être différé.

Par ailleurs, la Division Automatisation examine la mesure dans laquelle le mini-CUSCAR peut être adapté (format XML + possibilité que cet avis puisse également être utilisé pour les cargaisons fractionnées et RoRo).

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Vérifier si l'avis mini-cuscar peut provisoirement être considéré comme notification en cas de sortie (transposition vers XML + cargaisons fractionnées + RoRo)	Automatisation + Législation	Q1 2018

### Point 6 à l'ordre du jour : conteneurs vides avec résidu – état d'avancement

Un projet de note comportant des directives a été rédigé par I. Eelen et soumis aux services concernés au sein de l'AGD&A.

Il s'agit, comme annoncé, de conteneurs vides et de conteneurs où le résidu ne peut pas être enlevé de manière normale. La procédure est analogue à celle instaurée aux P.-B. le 01.09.2017. Un conteneur peut être déclaré comme étant « vide » dans la comptabilité marchandises et il est alors considéré comme apuré d'office par le système. Aucune déclaration de suivi n'est alors nécessaire. On vérifie quel code doit être mentionné dans la liste de chargement pour ces conteneurs (code E ou un autre ?)

#### **Ajout après la réunion et après le feed-back de la Division Automatisation :**

**Dans le CUSCAR (DDT) dans le segment EQD, il est possible d'indiquer que cela concerne un conteneur vide.**

**Identification conteneur rempli ou vide dans le code an....3**

**4 = conteneur vide**

**5 = conteneur pas vide**

Vous trouverez, ci-dessous, un exemple de ce qui n'est PAS considéré comme un conteneur vide :

Une firme a posé la question à l'AGD&A de savoir la mesure dans laquelle des fûts de bière contenant de la bière périmée qui retournent vers l'UE (fûts à 1/2 ou aux 3/4 remplis) doivent être considérés comme conteneurs vides. Selon l'AGD&A, il ne s'agit pas de résidu et les directives ne s'y appliquent donc PAS.

Quelle procédure doit alors être appliquée dans ce cas ?

- Destruction des marchandises dans le cadre d'une autorisation de Perfectionnement actif

Ou

- Demande de dispense en tant que marchandises en retour avec destruction sans intervention de la douane (attention : preuve du caractère identique)

Ou

- Importation avec paiement de droits

Les directives ne s'appliquent qu'aux conteneurs vides ou aux conteneurs avec résidu et donc PAS aux emballages vides (comme les fûts de bière et les étagères vides) chargés dans un conteneur. À cet égard, les directives pour les emballages récurrents doivent

être appliquées et une déclaration verbale peut être faite (éventuellement via la procédure par courriel comme elle est autorisée dans le port d'Anvers). L'an dernier, on a proposé au service Méthodes de travail Opérations d'élargir ces procédures à l'ensemble du territoire, mais plus aucune nouvelle n'a été reçue à ce sujet.

En premier lieu, l'obligation n'est imposée qu'aux conteneurs transportés sur la base d'un contrat de transport (B/L). Pour les autres conteneurs vides (empty repositionings), l'AGD&A examine en interne la mesure dans laquelle les données provenant de CSM peuvent être captées chez OLAF.

Une procédure sera également élaborée pour les situations qui se produisent dans le fret aérien.

Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) remarque que les conteneurs de ligne vides ne doivent pas être déclarés sur la base de la législation.

Concernant le moment de l'implémentation de la procédure, les opérateurs demandent suffisamment de temps pour prévoir ce processus dans leurs propres systèmes. L'AGD&A souhaiterait implémenter les procédures d'ici l'été 2018.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Discussion interne au sein de l'AGD&A concernant le projet de note rédigé par I. Eelen. Des procédures en cas de fret aérien doivent également être prévues	Processus et Méthodes	Q1 2018

#### Point 7 à l'ordre du jour : GT Globalisation – état d'avancement

Albert Palsterman (président de CRSNP) commente l'état d'avancement. La proposition qui est présentée implique que les entreprises souhaitant globaliser devront envoyer un avis à cet effet pour ouvrir la globalisation et un avis à la fin de la période pour clôturer la période de globalisation après quoi les droits calculés seront communiqués à l'opérateur concerné. Les avis sont contrôlés au moment de leur envoi. Il est préférable de les envoyer à intervalles réguliers afin de ne pas surcharger le serveur PLDA. Il sera possible de corriger uniquement les lignes comportant des erreurs.

Selon Rudi Lodewijks, il est possible d'envoyer plus de 1.000 lignes. Après la réunion, monsieur Lodewijks a précisé ce point comme suit :

##### Citation

*La limitation à 999 lignes continue d'exister, mais plusieurs sous-avis sont possibles par déclaration de globalisation. Donc par sous-avis, au maximum 999 lignes et plusieurs sous-avis sont possibles par déclaration de globalisation.*

##### Fin de citation

On fait remarquer que l'avis de globalisation comporte environ 40 éléments de données, ce qui est quasiment autant qu'en cas de déclaration transactionnelle.

On tend à implémenter cette nouvelle méthode de travail le 01.05.2019.

La globalisation sera liée à une autorisation EiDR (avec dispense de notification ou non). On fait remarquer que seuls les titulaires de l'autorisation OEA peuvent bénéficier de la dispense de notification. Si aucune dispense de notification ne peut être octroyée à l'opérateur concerné, un avis (provisoirement par courriel) devra encore être envoyé par envoi.

Le secteur privé (Abram Op de Beeck) demande de l'attention pour de possibles problèmes de capacité des systèmes compte tenu du nombre de lignes de déclaration qui seront introduites sous la globalisation. À leur satisfaction, les stakeholders privés remarquent que ces dernières années le système PLDA est assez stable, mais ils se soucient de possibles problèmes de capacité dès que les déclarations de globalisation pourront être introduites.

Il est demandé à l'AGD&A d'aborder ce point avec le ministre/cabinet et d'y accorder l'importance nécessaire.

Concernant le pic de déclarations qui se produit généralement le lundi matin, Albert Palsterman fait remarquer qu'il est techniquement possible d'utiliser une déclaration de type D dans PLDA.

Sophany Ramaen signale également que l'AGD&A prévoit encore [une communication](#) et des [Q&A](#) concernant l'application de la globalisation.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Préoccupation du secteur privé concernant les problèmes de capacité lors de l'implémentation des déclarations de globalisation. Faut-il prévoir une capacité de serveur supplémentaire ?	Division Automatisation	Q2 2018

#### Point 8 à l'ordre du jour : GT E-commerce – état de la situation

La dernière réunion a eu lieu le 09.01.2018. Les firmes qui souhaitent utiliser les simplifications prévues dans le cadre de l'E-commerce seront reconnues d'une autre manière par l'AGD&A (pas d'autorisation officielle comme prévue par le CDU). La simplification implique que le processus tel qu'il est déjà appliqué aujourd'hui par plusieurs entreprises de courrier à Bierset sera également ouvert à d'autres opérateurs (cf. système Venue aux P.-B.). Ces déclarations sont également évaluées sur leurs risques. En principe, ce processus simplifié pourra également être appliqué pour les envois dont la valeur est supérieure à 150 euros (avec une limitation jusqu'à 1.000 euros).

Actuellement, on examine encore pour quelles activités la reconnaissance peut être octroyée (uniquement pour B2C ou également pour B2B ou mix ?).

On utiliserait un set de données réduit (24 éléments de données) qui peut être utilisé dans le cadre des dispositions transitaires du CDU.

La communauté portuaire anversoise (Autorité portuaire et Alfaport-Voka) examine actuellement dans quelle mesure la déclaration simplifiée en matière d'E-commerce peut être combinée à l'exploitation d'un entrepôt douanier. Cette combinaison offre plusieurs possibilités à un certain nombre d'entrepôts d'E-commerce situés dans les ports maritimes.

#### **Point 9 à l'ordre du jour : Feed-back groupe de travail UE AN/PN/TS**

Le groupe de travail européen AN/PN/TS se réunit tous les mois.

Bart Cieters (AGD&A) donne un état d'avancement.

La 4<sup>e</sup> réunion du groupe de projet s'est déroulée dans la première moitié de janvier. On commence par l'élaboration des BPM de niveau 4. L'objectif est d'arriver à un flow unique sur la base d'un consensus entre les États membres participants. Dès qu'un consensus sera atteint, le processus sera soumis à la Commission pour validation. Après l'accord de la Commission, la proposition sera diffusée à l'attention des membres du Forum national.

<b>NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>ÉCHÉANCE</b>
Dès qu'un consensus sera atteint dans de GT UE concernant les flows et après approbation de la Commission, les membres du Forum national seront informés	Division Automatisation/coordonateur GT AN/PN/TS	Q1 2018

#### **Point 10 à l'ordre du jour : Importance de l'EU CDM sur les activités du GT**

EU CDM = European Customs Data Model. À terme, la déclaration en douane classique sera abandonnée et la manière de déclarer sera remplacée par le Customs Data Model. À l'avenir, il ne sera plus question des cases d'une déclaration, mais plutôt des champs de données dans le cadre du transfert électronique de messages.

Bart Cieters indique que l'objectif est que tous les États membres utilisent ce modèle de données. En fonction de l'adaptation des processus au CDU, à terme, tous les messages et données de déclaration seront envoyés par le nouveau modèle de données. La Belgique entend se tourner vers ce modèle.

À cet égard, Abram Op de Beeck demande de préciser les détails exacts de certains éléments de données (p. ex. le poids sur un e-déclaration d'exportation). Apparemment, les définitions « poids à l'exportation » dans la note explicative sur le Document unique ne correspondent pas à l'explication sur le modèle de données.

Abram Op de Beeck demande également de soumettre au service Législation la question de savoir à partir de quand l'EU CDM s'appliquera.

<b>NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>ÉCHÉANCE</b>
Demander au service Législation à partir de quand l'EU CDM entrera en vigueur	Service Législation	Q1 2018

#### **Point 11 à l'ordre du jour : Divers**

##### Proposition d'adaptation de l'article 146 du CDU

Lors d'une réunion qui s'est tenue à Anvers le 09.10.2017, plusieurs sujets ont été discutés avec différentes parties prenantes (agents maritimes, exploitants de terminal, etc.). Un des points abordés concernait l'adaptation de la DDT. La question a été posée de savoir la mesure dans laquelle une rectification spontanée de la DDT (par exemple pour déclarer des conteneurs « overlanded ») peut avoir lieu. En effet, il ressort de l'article 146 du CDU qu'aucune DDT supplémentaire ne pourrait plus être envoyée.

Le déclarant peut être autorisé, sur demande, à rectifier une ou plusieurs des énonciations de la déclaration sommaire de sortie après le dépôt de celle-ci. La rectification n'a pas pour effet de faire porter la déclaration en douane sur des marchandises autres que celles qui en ont fait initialement l'objet.

Il avait alors été convenu que les convenors du GT Marchandises introduites poseraient la question à la Commission. Une action en direction de la Commission doit encore être entreprise. Alfaport-Voka examinera, avec les membres/fédérations professionnelles, si ce point peut être mis à l'ordre du jour du TCG.

Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) indique que dans un certain nombre d'États membres, il est possible d'encore apporter des corrections à la liste de chargement/DDT jusqu'à 72 heures après le déchargement. C'est notamment le cas aux Pays-Bas où les entreprises ont élaboré une procédure à cet effet avec la douane, ce qui permet de réduire le nombre de sanctions à un minimum. Hilde Bruggeman signale en outre qu'au port d'Anvers, des mouvements de marchandises complexes ont lieu pour lesquels les processus opérationnels sont souvent plus rapides que les flux documentaires. En cas de problème (p. ex. en cas de marchandises/conteneurs overlanded), il est important que les marchandises restent disponibles jusqu'au moment où la douane a pris une décision.

Actuellement, le délai dans lequel des corrections peuvent encore être apportées à la liste de chargement s'élève à 20 jours en Belgique. Si ce délai devait être raccourci, tous les opérateurs devraient fournir un effort pour travailler aussi correctement que possible. On propose d'élaborer un trajet d'amélioration conjointement avec les fédérations professionnelles concernées et l'AGD&A. Afin de répertorier plusieurs problèmes pratiques (notamment dans le secteur des véhicules - RORO), J. Maes propose d'organiser une visite de terminal. L'Union maritime anversoise (Antwerpse Scheepvaarvereniging/ASV) est disposée à organiser cette visite.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Il faut poser la question à la Commission de savoir dans quelle mesure la DDT peut être modifiée sur la base de l'article 146 du CDU en cas de conteneurs overlanded	Alfaport-Voka/communauté portuaire anversoise	Q1 2018
Élaborer une proposition de trajet d'amélioration en vue d'une déclaration DDT correcte + proposition pour organiser une visite de terminal	Communauté portuaire anversoise	Q1 2018

#### Solution en format PDF pour document phytosanitaire

Lors de la dernière réunion de CCS (Cargo Community Systems – plateforme de concertation des ports flamands), l'utilisation du document phytosanitaire a notamment été abordé. À Anvers, un pilote serait en préparation concernant la numérisation du document phytosanitaire pour les produits végétaux sur la base de la technologie « block chain » (chaîne de blocs). Chris De Clerck demande si, dans l'attente de la numérisation complète dans le cadre du « Single Window » (guichet unique), il est souhaitable/réalisable de développer une solution sous format PDF ? Les opérateurs continueraient de recevoir le document sur papier de la part de l'AFSCA, mais la douane accepterait le certificat sur la base d'une version PDF.

Ce projet doit être situé dans le contexte suivant.

La BE adhère au projet européen de « Single Window » (auquel une dizaine d'États membres travaillent déjà actuellement). Ce qui implique en premier lieu le couplage des banques de données entre les services publics, ce qui permettra l'échange électronique de certificats e.a. On essaie de rendre cela opérationnel en 2018/2019 pour un premier set de documents, à savoir les certificats vétérinaires, qui de ce fait disparaîtront totalement de facto (pour la douane). La Commission européenne a encore d'autres certificats en ligne de mire à ajouter ces prochaines années. Le certificat phytosanitaire en fait partie.

Depuis CCS, où l'AGD&A siège au Comité exécutif et au Conseil d'administration, une étude a été apportée qui indique où la chaîne logistique pourrait être encore plus efficiente en termes de numérisation. Le certificat phytosanitaire était un des certificats qui sont ressortis. En raison du « Single Window », d'importants investissements sont exclus, mais on étudie si une facilitation peut être réalisée avec un minimum de frais. Concrètement, on pense donc à remplacer la transmission du document papier par l'envoi par courriel d'un document PDF. Ne fut-ce que pour éviter des déplacements. Cependant, aucune analyse n'a encore été réalisée quant à la faisabilité et quant à savoir si cela apportera véritablement un avantage.

Un appel est lancé pour formuler des remarques/propositions éventuelles à l'attention des convenors du GT.

Kristin Van Kesteren-Stefan (Autorité portuaire d'Anvers) fait référence aux discussions actuellement en cours à Anvers avec l'AFSCA pour également optimiser le processus relatif à l'AFSCA. Dans le cadre du Trade Facilitation, on étudiera avec la douane et l'AFSCA si on peut encore accroître l'optimisation via la technologie block chain.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Demander aux membres du GT Marchandises introduites de formuler des suggestions ou des remarques concernant la proposition de procurer le certificat phytosanitaire en format PDF à la douane via courriel.	Convenors GT Marchandises introduites	Q1 2018
Trade Facilitation Anvers discutera de nouvelles optimisations avec l'AGD&A et l'AFSCA	Autorité portuaire d'Anvers et Alfaport-Voka	Q1 2018

#### Présentation des B/L lors du contrôle de conteneurs au port d'Anvers

Ilse Eelen signale que maintenant, en cas de scannage, une copie du B/L est également réclamée de manière structurée par la douane pour permettre un contrôle des scellés plus efficient. Par le passé, celle-ci n'était pas réclamée de manière systématique. Les notifications envoyées aux déclarants ont été adaptées en ce sens. Cela a également été communiqué lors de la réunion Trade Facilitation à Anvers le 12.12.2017.

#### Représentation (in)directe

Les services extérieurs de la division Opérations à Anvers demandent d'être attentif à l'utilisation des codes concernant la forme de représentation à la case 14 de la déclaration PLDA. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016, les prestataires de services (représentants en douane) ne peuvent plus utiliser le code 1. Plusieurs vérificateurs ont remarqué que des prestataires de services utilisaient encore ce code 1. Le Service régional Contentieux a signalé qu'un PV ne devait pas être établi à ce sujet s'il n'y avait aucune autre infraction. Seuls les codes 2 (représentation directe) et 3 (représentation indirecte) peuvent encore être utilisés par les prestataires de services. Malheureusement, PLDA tolère encore que les firmes utilisent le code 1.

Pour de plus amples explications concernant la représentation (in)directe, nous vous renvoyons au rapport de la réunion Trade Facilitation à Anvers le 12.12.2017. Vous trouverez le rapport sur [le site du Forum national](#).

#### Projet de note : état d'avancement

Michaël Van Giel demande quand le projet de note du GT Marchandises introduites sera actualisé.  
L'objectif est de compléter la note d'ici la prochaine réunion dans la mesure où plusieurs notes ont été publiées de façon définitive.  
De même, les convenors du GT Sortie de marchandises ont décidé de prendre une initiative similaire.  
Les convenors des deux groupes de travail ont convenu d'harmoniser les notes.

NOUVEAUX POINTS D'ACTION (À FORMULER DE MANIÈRE CLAIRE ET SPÉCIFIQUE !)	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
Mise à jour du projet de note GT Marchandises introduites	Convenors GT Marchandises introduites	Q1/Q2 2018

La prochaine réunion aura lieu le **24.04.2018 à 13 h.**