



NOTE GENERALE NO-DEAL BREXIT

Version 1 - août 2019 – DOCUMENT VIVANT

Consécutivement au Brexit, les échanges avec le Royaume-Uni (R.-U.) seront également soumis aux dispositions du Code des douanes de l'Union (CDU) et aux formalités douanières.

La présente note est le résultat de concertation entre l'Administration générale des Douanes et Accises (AGD&A) et des partenaires privés dans le cadre du Forum National - sous-groupe de travail Brexit. Le groupe de travail a pour but de préparer tant l'AGD&A, les ports que les entreprises au Brexit de façon à perturber le moins possible les flux de marchandises existants et que la prestation de services de l'AGD&A reste à son niveau.

Mention du document unique (DAU).....	2
Déclaration sommaire d'entrée dans l'UE.....	2
Déclaration de dépôt temporaire	3
Declaration de regime douanier	3
Envois de transit	3
Mode de travail pour remorques et containers vides.....	4
Arrival at exit pour envois partiels	4
Mode de travail pour marchandises en retour	5
Report de vérification.....	6
Application de la procédure d'urgence	6
Heures de travail de l'AGD&A	6
Autorisations douanières transfrontalières	6
Exportation des marchandises dual-use	7

MENTION DU DOCUMENT UNIQUE (DAU)

En vertu de la *Convention of 28 May 1987 on simplifications of formalities in trade in goods*, le R.-U. utilisera le Document Unique.

Après le Brexit, il faudra, dans le flux commercial avec le Royaume-Uni, mentionner sur les déclarations d'importation, réimportation, d'exportation et réexportation le code « UE » dans la première partie de la case 1 du Document Unique. Pour de plus amples informations sur la manière de compléter le Document Unique, consultez :

https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/douane/document-unique.

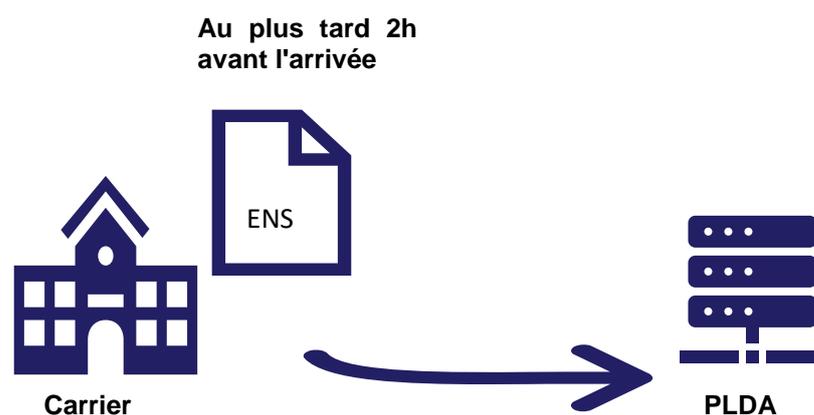
DECLARATION SOMMAIRE D'ENTREE DANS L'UE

Après le Brexit, il conviendra d'introduire une déclaration sommaire d'entrée (ENS = Entry Summary Declaration) auprès du bureau de douane de la première entrée dans l'UE dans les délais mentionnés dans le Code. Les analyses de risques sont effectuées sur l'ENS à des fins de sécurité (Safety & Security).

L'ENS demeure de la responsabilité du transporteur (principal), mais peut être introduit par d'autres personnes, sauf dans les cas prévus à l'article 127 CDU (RE (UE) 2013/952). Si la charge d'un bateau ferry consiste en des moyens de transport non-accompagnés et accompagnés (en fait des combinaisons tracteur-semi-remorque), la compagnie de ferry est chargée d'introduire l'ENS.

Un amendement récent du Code¹ qui entre en vigueur si le Brexit a lieu, stipule que le délai d'introduction de la déclaration sommaire d'entrée pour transport sur mer du Royaume-Uni est au moins de deux heures avant l'arrivée du bateau dans le premier port d'entrée dans le territoire douanier de l'Union.

L'obligation ENS s'applique également aux déclarations de transit. En Belgique, il n'est pas encore possible de soumettre l'ENS via NCTS, bien que la législation douanière prévoit la soumission conjointe.



¹ Règlement délégué (UE) 2019/334 de la Commission du 19 décembre 2018

DECLARATION DE DEPOT TEMPORAIRE

La déclaration de dépôt temporaire doit être introduite par la personne qui a amené les marchandises dans le territoire douanier (article 139/1/a CDU). Cette déclaration comporte des données relatives aux marchandises à décharger. Il convient à cet effet d'utiliser le message d'EDIFACT - CUSCAR. Ce message est envoyé dans la comptabilité des marchandises de PLDA. Comme numéro de référence CUSCAR pour remorques, sans bill of lading, il convient d'utiliser le **numéro de réservation** (cf. numéro de bill of lading pour les containers).

DECLARATION DE REGIME DOUANIER

L' autorité portuaire annonce l'arrivée du bâtiment par le biais du système portuaire à la douane. Dès cet instant, il est possible d'envoyer les déclarations pour un régime douanier, aux fins d'apurement automatique des articles des marchandises concernés dans la comptabilité des marchandises dans PLDA.

ENVOIS DE TRANSIT

Après le Brexit, le R.-U. va adhérer à la *Convention of 28 May 1987 on a common transit procedure* et à la *Convention of 28 May 1987 on simplifications of formalities in trade in goods*. Cela permettra le transport douanier commun de, vers et à travers le R.-U. et le Document Unique sera également utilisé au R.-U.

A. Mouvement R.-U. / BE

Aux fins de simplification administrative, le bureau de douane dans le port concerné en Belgique est considéré comme bureau de passage pour tous les envois sous couvert d'un document T. L'AGD&A enregistrera donc aussi tous ces envois comme présentés au bureau de passage.

Si le bureau de douane dans le port est aussi le bureau de destination, les marchandises concernées doivent alors, en application de la procédure normale à l'arrivée, également être présentées à la douane au niveau du bureau de destination. Pour Zeebruges, il s'agit du Poste d'inspection frontalier (PIF) du port. Pour Anvers, il s'agit du poste douanier responsable pour le quai de débarquement.

Si les marchandises sont destinées à un titulaire d'autorisation d'un lieu agréé, inclus les lieux de chargement et de déchargement (LCD), les marchandises suivent leur parcours après avoir quitté le terminal jusqu'au LCD, afin que celui-ci puisse enregistrer l'arrivée des marchandises dans NCTS.

Le bordereau de chargement (CUSCAR) doit indiquer les envois T par le code « TT », afin qu'elles puissent être apurées automatiquement.

B. Mouvement BE / R.-U.

La procédure de sortie ne change pas dans le cas où un port belge est le bureau de destination.

En ce moment, il y a peu de cas d'envois T quittant la Belgique et dont le bureau de destination se situe dans un autre État membre CTC. En raison du faible nombre, les documents T sont souvent remplacés.

Après le Brexit, ce trafic ne sera plus valable, ceci afin d'éviter l'éventuelle congestion aux bureaux dans les ports.

Ces envois peuvent quitter l'Union via un point frontalier belge. Le document de transit doit être mentionné sur le manifeste afin d'éviter toute constatation d'exportation sans document. L'enregistrement du passage s'effectue dans le bureau des douanes de passage dans le pays d'entrée, in casu le R.-U.

Une solution numérisée via des « Port Community Systems » est autorisée par l'AGD&A, mais n'est pas encore mise en pratique en ce moment.



MODE DE TRAVAIL POUR REMORQUES ET CONTAINERS VIDES

Depuis PLDA18.1, il est possible de reprendre tant des containers vides que des remorques vides dans le CUSCAR avec le statut afférent « E ». Cette mention est considérée par la douane comme une déclaration verbale et apure automatiquement le container ou la remorque du CUSCAR.

Les remorques portant un numéro de container (format de 4 lettres et de 7 chiffres) peuvent par analogie aux containers être mentionnées sous ce numéro sur le CUSCAR. L'identification de la réservation ou la plaque d'immatriculation de la remorque peut servir de numéro d'identification pour les remorques vides sans numéro de container.

Procédure manuelle

Si des containers ou remorques vides ne sont pas mentionnés (ne peuvent l'être) sur le CUSCAR, la déclaration verbale s'effectue alors via courriel adressé à l'Entité Mobile compétente. Voir à ce sujet la note TCV-SCC00.011.848 (Région Anvers) et les notes équivalentes des autres régions concernées.

Si aucun message de contrôle de la douane n'entre dans les 4h après envoi de la liste, les containers ou remorques vides peuvent alors être considérés comme bénéficiant de la mainlevée de principe.

ARRIVAL AT EXIT POUR ENVOIS PARTIELS

Pour un seul envoi d'exportation (1 MRN), les marchandises peuvent être livrées en plusieurs envois partiels, en établissant à chaque fois un message *arrival at exit*. Tant qu'aucune *confirmation de sortie* n'a été envoyée, il est possible d'envoyer des *notifications d'arrivée* pour le même numéro MRN. Après envoi de la confirmation de sortie, la douane vérifie si toutes les marchandises annoncées ont quitté le territoire douanier. Puis, le numéro MRN reçoit le statut « sorti ».

Toutefois, si le MRN est complètement apuré avant sortie, il n'est plus possible d'établir de messages *arrival at exit*.

Il faut envoyer une notification d'arrivée par partie de l'envoi qui arrive. Lors de l'envoi d'un premier envoi partiel, le rapport de chargement reçoit le statut « arrivé à la sortie ». Puis, les envois partiels

suivants peuvent être envoyés. Chaque message d'arrivée suivant est enregistré pour ce MRN, seul le statut du MRN ne change plus.

Attention ! Tant que les marchandises ne sont pas toutes arrivées, il est important d'avoir encore un message d'arrivée ouvert. Sinon, c'est-à-dire si toutes les marchandises qui sont arrivées sont aussi effectivement exportées (la sortie pour MRN est confirmée), alors le message d'arrivée est clôturé.

MODE DE TRAVAIL POUR MARCHANDISES EN RETOUR

Les marchandises qui après le Brexit se trouvent au Royaume-Uni, ne devraient en principe pas pouvoir recourir au régime des marchandises en retour vu que lors de l'exportation hors de l'UE elles n'ont pas pu être placées sous le régime d'exportation puisque le R.-U. faisait encore partie du marché unique. En effet, l'article 203 du Code stipule explicitement : « après avoir été initialement exportées en tant que marchandises de l'Union hors du territoire douanier de l'Union ». Toutefois, l'article 253 du Règlement Délégué du Code permet également des justificatifs autres que la simple déclaration d'exportation. Afin d'éviter une double taxation des marchandises de l'Union, les options suivantes sont possibles :

- Avant les livraisons vers le R.-U. les envois peuvent être soumis à une succursale belge ou à un service de contrôle de l'AGD&A. Ce service peut délivrer une attestation T2L (ou une autre preuve de statut conformément à l'article 199 IA) qui au moment de l'entrée ultérieure démontre que les marchandises étaient déjà mises en libre circulation.

L'article 123 du CDU-DA fixe la durée de validité d'un T2L à 90 jours, mais permet aussi une prolongation par l'AGD&A. La sortie du Royaume-Uni hors de l'UE peut être considérée par l'AGD&A comme motif justifié pour une éventuelle prolongation.

- Les marchandises qui après Brexit se trouvent au R.-U., mais pour lesquelles aucun justificatif à caractère communautaire ne peut être soumis, devront être placées sous un régime (douanier) pour être réimportées comme marchandises de pays tiers sur le territoire douanier de l'UE.
- Les opérateurs qui disposent d'une autorisation pour délivrer un justificatif du statut Union des marchandises (article 128 du CDU-DA), peuvent recourir à cette possibilité dans le cadre du Brexit.

REPORT DE VERIFICATION

Afin de réduire au minimum le risque de manques de capacité dans les points frontaliers, le Code et l'AGD&A offrent une série de mesures de facilitation. L'utilisation des lieux de chargement et de déchargement (LCD) est une option, au même titre que le report de vérification par des titulaires de l'autorisation OEA en vertu de l'article 24 du Règlement Délégué.

Pour appliquer le report de vérification, le Document Unique doit être complété comme suit :

- Le bureau de validation (case A) est le bureau où les marchandises sont placées sous le régime douanier demandé;
- Dans la case 30 (localisation des marchandises), le code de localisation du lieu vers lequel la vérification est reporté doit être indiqué;
- Dans la case 44, le code 3069 est indiqué, suivi du numéro de l'autorisation AEO;

Les conditions les plus importantes sont que l'opérateur dispose des autorisations OEA et d'un lieu agréé et désigné par la douane. Il convient de prendre les dispositions nécessaires avec la Chambre de Régie pour les modalités pratiques de la vérification.

La note interne pour l'AGD&A porte la référence 2019/OPS/CC/D00020 du 1^{er} juillet 2019.

APPLICATION DE LA PROCEDURE D'URGENCE

À l'approche du Brexit et de la hausse attendue du nombre de déclarations, l'AGD&A a effectué quelques tests de stress sur PLDA et NCTS. Leurs résultats sont positifs à ce jour. Toutefois, pour diverses raisons, l'application d'une procédure d'urgence est impossible à exclure intégralement (100%).

Voir « https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/procedures-durgences-da/circulaires-nps-dau » pour trouver de plus amples informations sur le mode de travail en cas de procédures d'urgence.

Notez que cette circulaire n'évoque pas encore l'obligation récente d'envoi de *l'arrival at exit*. Lorsqu'après l'application de la procédure d'urgence le système redevient disponible, l'objectif est de prendre en compte la séquence. Le manutentionnaire commence par envoyer *l'arrival at exit*, puis l'agent maritime envoie le manifeste d'exportation. Aucun message d'arrivée ne peut être envoyé avant qu'il n'y ait un MRN. La coordination entre les deux parties est donc indispensable, à défaut, il faudra soumettre les pièces justificatives en cas de contrôle ultérieur.

HEURES DE TRAVAIL DE L'AGD&A

Les opérateurs peuvent envoyer des déclarations pendant les heures de travail de la douane. Si une entreprise souhaite recourir à des heures de travail plus étendues, elle doit être titulaire d'un certificat OEA-C.

AUTORISATIONS DOUANIERES TRANSFRONTALIERES

En cas d'un No-Deal Brexit, les autorisations transfrontalières qui sont délivrées par le R.-U. sont invalides dès le jour de la sortie de l'UE. Pour des autorisations uniques délivrées par le Royaume-Uni, le titulaire est par définition basé au Royaume-Uni. L'administration principale du titulaire de la licence doit être située au Royaume-Uni.

Les « autorisations UE27 » (dont les Belges) qui mentionne le R.-U. comme état-membre participant ne seront pas non-valable par défaut. Les dispositions relatives au R.-U. sont toutefois sans but, raison pour laquelle l'autorisation ne peut être utilisée pour des éléments relatifs au R.-U. (ex. entrepôt ou lieu de distribution au R.-U.). L'autorisation devra être adaptée. Cela a également des implications pour d'éventuelles marchandises qui se trouvent encore sous un régime douanier au R.-U. au moment de la sortie de l'UE. Le régime particulier sera terminé pour toutes les marchandises qui se trouvent au R.-U. à ce moment. Par exemple, dans le cas du Perfectionnement Actif, le régime prend fin avec effet immédiat et non pas selon le délai normal de perfectionnement.

EXPORTATION DES MARCHANDISES DUAL-USE

L'exportation des marchandises *dual-use* vers le R.-U. relèvera des dispositions du Règlement Dual-Use (428/2009). Le système d'Autorisations générales communautaires sera toutefois d'application, raison pour laquelle les opérateurs ne devront ni demander ni soumettre d'autorisation individuelle d'exportation.

Pour recourir au système, les exportateurs doivent s'enregistrer auprès du service régional d'autorisation. Si les conditions sont quand même enfreintes, l'AGD&A constatera l'infraction. L'autorisation générale communautaire n'est en aucun cas une exemption de l'obligation d'autorisation.