



Nationaal Forum : WG Binnenbrengen

VERSLAG

29/09/2017

CONVENORS	Ilse Eelen (AADA&A) & Jan Van Wesemael (Alfaport –Voka)
NOTULIST	Ilse Eelen/Jan Van Wesemael
AANWEZIG	<p>Albert Palsterman CRSNP (Stream Software), Ann Vanden Eynde Risicoanalyse & Datamining, Anne-Marie Huyst (AADA – wetgeving) Bart Van Geem AWDC Diamond Office, Bart Vleugels Regio Leuven – regionaal centrumdirecteur, Debbie Driesens VEA/CEB Debby Bogemans (AADA- Klama regio Antwerpen) Dennis Verheyen ASV (Eurochem ANR), Diederik Bogaerts ICC (KPMG), Dirk Van Oosterwyck NAVES (CMACGM) Emile Durant (AADA – regio Brussel – vergunningen) Erik Van Poucke Regio Antwerpen – Haven, Gino Roelandt ASV/NAVES (Hapag Lloyd), Isabelle Kelder (AADA – regio Luik – controleregie Bierset) Jan Maes ASV/NAVES (Grimaldi), Jef Hermans CEB (Portmade), Jessy Van Aert Essenscia (EVONIK), Joëlle Lauwers Dienst Automatisering, Johnny Verstraete (AADA-Douanewetgeving), Karen Wittock VEA-CEB (Remant), Kim Van de Perre ASV/NAVES (MSC), Johan Geerts CRNSP (Intris NV), Kristin van Kesteren-Stefan Havenbedrijf Antwerpen Marie-Ange Flaes (AADA – regio Luik – Bierset) Michaël Van Giel CRNSP (Intris NV), Mieke Verpoorten Regio Hasselt, Paul Peeters VEA-CEB (Remant), Peter Verinden (CEB – Rhenus) Raphael Van de Sande (AADA – regio Luik – Bierset) René Michiels CEB (DHL), Stijn Op de Beeck Air Cargo Belgium (WFS), Tim Verdijck ICC (PwC), Tony Vanderheijden ABAS (PSA Antwerp nv), Jan Van Wesemael (Voka-Alfaport) Jan Hendrickx (VEA/CEB – ECB)</p>
VERONTSCHULDIGD	<p>Abram Op de Beeck (BASF) Ann Moorhem (Volvo) Annemie Peeters Havenbedrijf Antwerpen, Bart Cieters (AADA – automatisering) Bart Hebbelinck (Citrosuco) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Clément Leclercq Finances – ESD/TAO Bruxelles, Dana Peeters (Nike) Danny Proost (Cevalogistics) Dirk Moons CRSNP (Stream Software), Elle De Soomer (Koninklijke Belgische Redersvereniging) Ellen Gielen Voka – KvK Limburg (Graco), Eline Hofman (Honda) Fons Uyttendaele (UPS) Ilker-selim Aydin (AADA – algemeen beleid – NIS), Jean Baeten VBO, Jeroen Deflo AGORIA (Daikin), Jim Styleman CRNSP (AEB), Jo Lemaire (AADA – operations centraal) Johan Peeters CEB (Herfurth), Jos Poets (Essenscia – Tessengerlo) Kjell Jamin (Mazda) Luc Sambre VEA-CEB (DVL Customs),</p>

Nancy Smout KVBG (Katoennatie),
 Nathalie Sterkmans Regio Hasselt,
 Raf Tassent (Rank Consulting)
 Richard Jansegers ASV/NAVES (OOCL),
 Rik Uyttersprot (FEVIA – Unilever Belgium)
 Roel Huys KVBG (Tabaknatie),
 Koen De Ceuster Voka – KvK Limburg (SBDINC),
 Kristof Vranckaert Algemeen Beleid – Strategische cel,
 Luk Buelens CEB (Sea invest),
 Maggie Martens VEA-CEB (Eolis Belgium),
 Marc Staal Voka – KvK Limburg (Scania),
 Pieter Haesaert (C4T)
 Rudi Lodewijks Regio Hasselt,
 Serge Bosman (NAVES – S5 North Europe)
 Sophie Verberckmoes Werkgeversfederatie voor de internationale handel, het vervoer en de
 logistiek,
 Steven Michiels (VOKA West Vlaanderen – ICO)
 Sylvie Groeninck Fedustria,
 Walter Vandenhoue (AADA-Finances),
 Wiliam Sluys (AAD&A)

Agendapunt 1: Actiepunten vorige vergadering

Het overzicht van de actiepunten wordt overlopen.

- Vereenvoudigde aangifte :

Er zal ter zake een circulaire worden voorbereid door de dienst Wetgeving (Q4 2017).

- Mondelingen aangifte / T2L :

Door de vertegenwoordigers van de expediteurs wordt gevraagd om het manueel proces waarbij T2L documenten fysiek aan de douane dienen bezorgd te worden om te zetten naar een elektronisch bericht waardoor de vrachtlst automatisch zou kunnen gezuiverd worden. Procedure zou kunnen inhouden dat T2L door operator wordt gearchiveerd en dat douane naderhand spotchecks verricht op basis van originelen.

Volgens de sector wordt in Rotterdam al gebruik gemaakt van een dergelijk bericht.

Ook voor de mondelinge aangiften dient een dergelijk bericht te worden overwogen.

- Lege containers :

Sinds 1/9/2017 wordt in Nederland voor residucontainers een nieuwe werkwijze toegepast. Deze kan gevonden worden op de site van de douane:

https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/naslagwerken_en_overige_informatie/andere_onderwerpen/aangiftemethodes-voor-empty-uncleaned-zeecontainers

Momenteel wordt bekeken of een dergelijke procedure ook in België kan ingevoerd worden.

Er werd informatie gevraagd aan de dienst Wetgeving. AM Huyst verklaart dat er reeds antwoorden op vragen verschaft werden door Mevr Delvaux.

Er zal een procedure moeten geschreven worden door de dienst Operations.

Lege containers komen op commercieel manifest maar niet noodzakelijk op het douanemanifest. De douane wil dat alle containers op de ATO komen. Er moet bekeken worden in hoeverre men in de goederencomptabiliteit kan werken met de vermelding van de containerstatus "E"(=empty) zodat de containers onmiddellijk van ambtswege als gezuiverd zouden kunnen beschouwd worden.

In de huidige situatie moet voorlopig echter nog verder gewerkt worden met de mondelinge aangifte.

J. Hermans deelt mee dat indien men de procedure wenst te wijzigen, men hier tijdig over moet communiceren.

M.b.t. de rapportering van lege containers op de vrachtlst verwijzen de beroepsorganisaties van de agenten (ASV/NAVES) naar de verplichte rapportering door de rederijen aan OLAF in het kader van CSM (container status message).

Informatie m.b.t. CSM en de begeleidende nota van H. Bruggeman is gevoegd als **bijlage 1a)** (onderaan het verslag **1b)** (CSM Technical Implementation Guide for SFTP) en [CSM – Compliance Guidance for Sea-Carriers](#) & [Annex](#).

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Vorbereiding omzendbrief vereenvoudigde procedures	Dienst wetgeving	Q4 2017
Geautomatiseerde procedure aanzuivering vrachtlst met T2L in kaart brengen zoals deze in Nederland wordt toegepast	Private havengemeenschap	Q4 2017
Lege containers /containers met residu : - Operations zal een nota opstellen - Er dient nagegaan te worden in hoeverre code "E" in vrachtlst kan opgenomen worden	Operations I.Eelen ism Dienst Automatisering	Q4 2017

Agendapunt 2: Ontwerp circulaire EiDR

Dienst Wetgeving heeft het ontwerp van de omzendbrief EiDR (gevoegd als aparte **bijlage** bij dit verslag) ter beschikking gesteld van de convenors en licht de inhoud uitvoerig toe tijdens de vergadering. Hierna alvast een samenvatting van de toelichting :

Referentie wetgeving

- artikel 182 en 183 (DWU)
- artikel 150 (DA)
- artikelen 233 t/m 236 (IA)

Toepassingsveld

- in vervanging van de vergunning domiciliëring
- = wijze aangifte voor plaatsen goederen onder een douaneregeling

Uitsluitingen :

Niet van toepassing voor het vervoer en plaatsen van goederen onder tijdelijke opslag en de regeling douanevervoer

Voorwaarden voor het bekomen van een vergunning EIDR (art. 150 DA)

- zijn afgestemd op AEO-criteria
- voldoen aan de criteria van art. 39 a), b) en d) DWU
 - a) geen ernstige of herhaalde overtredingen van de douanewetgeving en belastingvoorschriften en geen strafblad met zware misdrijven in verband met de economische activiteit van de aanvrager;
 - b) de aanvrager kan aantonen dat hij zijn handelingen en de goederenstroom goed onder controle heeft dankzij een handels- en, in voorkomend geval, vervoersadministratie die passende douanecontroles mogelijk maakt;
 - d) met betrekking tot de in artikel 38, lid 2, onder a), bedoelde vergunning (=status van geautoriseerde marktdeelnemer), de praktische vakbekwaamheid of beroepskwalificaties die rechtstreeks samenhangen met de verrichte activiteit;"

Beperkingen bij het plaatsen van goederen onder een douaneregeling:

- Bij vrij verkeer: NIET voor de codes 42 en 63
- Bij uitvoer en wederuitvoer: tegelijk aan 2 voorwaarden voldoen:

- 1) Er is GEEN verplichting tot het indienen van een aangifte voor vertrek;
- 2) Het kantoor van uitvoer is het zelfde als het kantoor van uitgang OF
Het kantoor van uitvoer en het kantoor van uitgang treffen regeling dat op het kantoor van uitgang douanetoezicht mogelijk is.

Gevolg: voor punt 1) De gevallen waarbij geen aangifte voor vertrek moet worden ingediend zijn vermeld in artikel 245 DA.

- 3) Bij uitvoer en wederuitvoer van accijnsgoederen moet artikel 30 van de Richtlijn 2008/118/EG van toepassing zijn; het kan dus enkel wanneer de gehele uitvoer of wederuitvoer in België plaatsvindt, zonder over het grondgebied van een andere lidstaat te zijn vervoerd (= directe uitvoer).
Uitgesloten wanneer een INF-document vereist is TENZIJ de douaneautoriteiten overeenkomen om andere middelen voor de elektronische uitwisseling van inlichtingen te gebruiken.

Ontheffing van het aanbrengen van de goederen bij de douane

De vrijstelling van kennisgeving die in het kader van de domiciliëring werd verleend en gebaseerd was op het aantal en frequentie van zendingen is niet meer van toepassing.

=> de ontheffing van het aanbrengen van de goederen is voorzien in artikel 182, lid 3 DWU;

=> de marktdeelnemer is houder van een AEOC-certificaat en er wordt voldaan aan volgende voorwaarden:

- 1) de aard van de goederen en goederenstroom rechtvaardigen de ontheffing en zijn bekend bij de douane;
- 2) de douane heeft toegang tot alle informatie welke zij nodig acht om de goederen te kunnen controleren;
- 3) op het moment van de inschrijving zijn de goederen niet langer onderhevig aan verboden of beperkingen, tenzij in de vergunning anders is bepaald.

MAAR: de douane kan altijd verzoeken om toch de goederen aan te brengen.

Inschrijving in de administratie en aanvullende aangifte

- de douaneaangifte in de vorm van een inschrijving moet ten minste de gegevens van de vereenvoudigde aangifte bevatten;
- de inschrijving in de administratie wordt gevolgd door een aanvullende aangifte uitgezonderd in volgende gevallen:
 - plaatsing onder de regeling douane-entrepot;
 - de goederen worden onder een tweede bijzondere regeling geplaatst met EIDR (art. 183 DA)

Andere bepalingen :

- voor iedere vergunninghouder is er een individueel controleprogramma vereist;
- het wordt mogelijk gemaakt om een vergunning EIDR voor een bepaalde regeling toe te passen op meerdere exploitatieadressen die afhangen van een verschillend hulpkantoor.

EIDR kan ook toegepast worden door dienstverleners.

Gelet op het feit dat EiDR en domiciliëring niet meer mogelijk zijn voor uitvoer zal als alternatief een erkende laadplaats in combinatie met een klassieke aangifte EXA moeten gebruikt worden.

Het gebruik van inlichtingformulieren INF 2 in het kader van passieve veredeling driehoeksverkeer is nog mogelijk indien dit voorzien is in de vergunning en er elektronische uitwisseling mogelijk is tussen de betrokken lidstaten !

Er wordt gemeld dat om een EiDR-vergunning te kunnen krijgen dat de AEO voorwaarden van toepassing zijn alsook de voorwaarden inzake een geïntegreerde douaneboekhouding. (art 39 en art 25 IA)

Agendapunt 3: periode wijzigingen ATO

Wat betreft de termijn waarbinnen de ATO nog kan gewijzigd worden merkt Ilse Eelen op dat dit punt ook zal besproken worden met de lidstaten die deel uitmaken van de EU werkgroep AN/PN/TS (momenteel 15 lidstaten) en wordt ook geagendeerd op het RALPH-overleg. De scheepsagenten willen snel listings ontvangen zodat zij de nodige wijzigingen kunnen doen op de ATO.

Er wordt tijdens de vergadering een voorstel geformuleerd om de wijzigingen te doen op basis van het lossingsrapport. In uitzonderlijke gevallen (bv bij RO-RO) is het niet evident om alle geloste voertuigen tijdig te rapporteren. Daarom is het wellicht nuttig om te onderzoeken of er onderscheid dient gemaakt te worden in de termijn naar gelang de trafiek (containers, ro/ro, breakbulk).

Nederland zou wijzigingen toestaan binnen de 72 uur (zonder boete). Er zijn geruchten dat NL naar een termijn wil evolueren van slechts 24 u. Dit punt wordt op RALFH agenda geplaatst. In het DWU is er geen termijn bepaald binnen dewelke de vrachtljst mag aangepast worden.

Het CUSCAR-bericht blijft in afwachting van de bouw van een nieuwe goederencomptabiliteit voorlopig behouden. Er wordt voorgesteld om voorlopig geen aanpassingen te doen aan de huidige procedure in afwachting van de creatie van een nieuw systeem voor goederencomptabiliteit.

D Bogemans stelt dat er wijzigingen nog zullen toegestaan worden indien douane geen onderzoek heeft gevoerd en de goederen nog aanwezig zijn. Er dient verder bekeken te worden in hoeverre de termijn van 20 dagen kan ingekort worden in functie van de beschikbaarheid van de informatie.

M.b.t. dit punt heeft de Antwerpse scheepvaartvereniging (ASV) na de vergadering van 29/09 nog bijkomende opmerkingen geformuleerd. Deze zijn gevoegd als **bijlage 3** onderaan dit verslag.

Agendapunt 4: Frequentie listings niet zuivering ATO

De scheepsagenten zijn voorstander om de rapporten niet-zuivering van de vrachtljst snel te ontvangen zodat zij de nodige interne controles kunnen uitvoeren. Deze info zou zeker beschikbaar moeten zijn 3 dagen voor de uiterste termijn dat de vrachtljst nog kan gewijzigd worden.

Er zal aan de dienst automatisering gevraagd worden wat de mogelijkheden zijn en in welke mate er automatische rapporten kunnen gegenereerd worden (timing : bij herschrijven goederencomptabiliteit ?).

Vraag operatoren : is het niet mogelijk om zelf ook rapporten op te vragen (zie voorstellen WG Quick Wins). Het zou ook een meerwaarde zijn om ook containernr's toe te voegen aan dit rapport.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Mogelijkheden automatische rapporten niet zuivering vrachtljsten dienen onderzocht te worden evenals mogelijkheid voor de operatoren om zelf rapporten op te vragen (via WEB met export naar Excel)	Automatisering	Nog onbekend – moet behandeld worden bij redesign goederencomptabiliteit

Agendapunt 5: Conceptnota binnenbrengen – stand van zaken

De convenors melden dat de nota verder wordt aangevuld in functie van de verdere ontwikkelingen en dat deze op een later moment zal gestroomlijnd worden.

Agendapunt 6: Overbrenging RTO – wijziging locatiecode

Bij de installatie van de versie 17.7 van PLDA (productie wordt verwacht eind november 2017) is het voorzien dat een wijziging van de locatiecode kan ingestuurd worden. De locatiecode zal een onbepert aantal keren kunnen gewijzigd worden door de persoon die over een code beschikt (combinatie code economic operator + EORI).

Aan de dienst automatisering zal verdere verduidelijking worden gevraagd wat betreft de opbouw en het gebruik van dit nummer.

Volgens D. Bogemans zou aan elke scheepsagent een dergelijke code ter beschikking worden gesteld.

Dient ook overwogen te worden om de terminals wijzigingen van locatiecode te laten doen ? Tenslotte zijn zij ook betrokken partij bij de overbrenging en dragen zij de verantwoordelijkheid tot op het ogenblik dat de goederen zijn ingeschreven in de administratie van de vergunninghouder RTO aan wie de goederen worden overgedragen.

Openstaande vragen :

- Wordt er m.b.t. de procedures inzake overbrenging hierover een officiële nota gepubliceerd ? Vraag is door welke afdeling (operations ?)
- Voorlopig alleen toepassing in lucht- en zeehavens of over ganse grondgebied ?
- Welke operatoren moeten over de mogelijkheid beschikken om de locatiecode in vrachtljst te kunnen wijzigen ?

Het is momenteel onduidelijk welke dienst binnen de AADA de beslissing moet nemen op welke wijze deze procedures zullen geïmplementeerd worden (wetgeving, operations).

Er wordt voorgesteld om hierover een beperkte werkgroep op te richten die zich hierover verder zal buigen. De vergadering is van mening dat overbrenging mogelijk zou moeten zijn over het ganse grondgebied van België;

Volgens Stijn Op de Beeck gebeurt de overdracht onder TO in de luchthaven als volgt : de eerste RTO stuurt een bericht naar de 2^{de} RTO-houder.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Gebruik code erkende operatoren die over mogelijkheid zullen beschikken om locatiecodes in vrachtlst te wijzigen dient te worden verduidelijkt	Automatisering	Q4 2017
Partijen die locatiecode in vrachtlst kunnen wijzigen dienen nader omschreven te worden	Private havengemeenschap	Q4 2017
Er dient beslissing genomen te worden in hoeverre overbrenging kan over ganse grondgebied van België	AADA	Q4 2017
Nota met toelichting van de procedures dient opgesteld te worden	Operations	Q4 2017
Inrichten van specifieke WG die een aantal actiepunten verder dient te bespreken	AADA – convenors WG	Q1 2018

Agendapunt 7: Varia

WG AN/PN/TS

De AADA rapporteert over de activiteiten van de EU werkgroep AN/PN/TS die door België wordt voorgezeten. 1^{ste} vergadering heeft plaatsgevonden op 11 en 12 september 2017

Tijdens deze kick-off meeting hebben de deelnemende lidstaten de werking van hun actuele systemen toegelicht en werd ook de doelstelling van de WG bepaald.

2^{de} vergadering gaat door op 23 en 24 oktober 2017.

De lidstaten dienen tegen de tweede vergadering een aantal zaken intern na te gaan (o.a. de termijn binnen dewelke de verschillende berichten momenteel mogen worden doorgestuurd).

Terugbetalingen via weekkrediet

Er stelt zich een probleem bij terugbetalingsdossiers. Het terug te betalen bedrag wordt verrekend met het bedrag van het weekkrediet waardoor er geen link meer kan gemaakt worden met het terugbetalingsdossier. Er wordt aangedrongen om de terugbetalingen te doen via de bankrekening (RSTC) en niet meer via weekkrediet.

TO DO : dit punt zal worden gemeld aan de afdeling Finance.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Deze problematiek dient gemeld te worden aan het Enig Kantoor / Finances	Convenors WG binnenbrengen en afdeling Finances	Q4 2017

Benelux 3 terugbetaling wordt ingehouden.

Een expediteur meldt dat het bedrag van een Benelux 3 wordt ingehouden omdat er nog een gerechtelijke procedure loopt m.b.t. een dossier dat dateert uit 1997. Deze vraag zal overgemaakt worden aan de WG algemene bepalingen.

Noodprocedure NCTS

Er doen zich in de praktijk situaties voor waarbij in het kader van vertrekkende NCTS-zendingen een volgbriefje beschikbaar is en de zending in te controleren werd gezet. Er vindt een conforme scan en verificatie plaats. Op dat ogenblik valt het systeem uit waardoor de zending in het systeem niet kan worden vrijgegeven. In principe mag de zending niet vertrekken.

Deze situatie is niet voorzien in de omzendbrief waarin de noodprocedures NCTS worden beschreven.

Er wordt voorgesteld om dit op te nemen in de omzendbrief "noodprocedures NCTS". Er moet gestreefd worden naar een oplossing waarbij de goederen kunnen vrijgegeven worden waarbij de documentatie achteraf in NCTS kan bijgewerkt worden.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
De omzendbrief "noodprocedures NCTS" dient verder verduidelijkt te worden rekening houdend met hoger beschreven situatie	Dienst wetgeving	Q1 2018

WG E-Commerce

Tijdens de laatste vergadering van de AD HOC werkgroep inzake E-commerce werd de vereenvoudigde aangifteprocedure toegelicht zoals deze vandaag al voor kleine zendingen (<150 EUR) in Bierset wordt toegepast.

De WG zal aan de AADA een voorstel formuleren om deze vereenvoudigde procedure ook te mogen toepassen ook voor zendingen met een waarde die hoger is dan 150 EUR en niet alleen in luchthavens op voorwaarde dat de betrokken operatoren hiervoor door de AADA zullen gemachtigd zijn.

Op de AV Nationaal Forum (dd. 04/10) werd door de convenor van de WG binnenbrengen (J. Van Wesemael) hierover gerapporteerd. Voor alle duidelijkheid dient te worden opgemerkt dat het momenteel nog om een voorstel gaat dat nog intern bij de AADA dient besproken te worden.

De volgende vergadering zal op **19/01/2018 om 13.00 u** plaatsvinden.

BIJLAGE 1 a)

Rapportering lege containers op de vrachtlIJst – info verstrekt door ASV/NAVES

Tijdens werkgroep binnenbrengen (dd. 29/09/2017), werd gemeld dat de douane overweegt om ook lege containers (lijncontainers in het kader van empty repositioning) door de vervoerder of zijn vertegenwoordiger de agent te laten aanmelden via de aangifte tijdelijke opslag. Ik vernam dat de AADA hiervan voorstander is.

De onderstaande correspondentie wordt (opnieuw) onder de aandacht gebracht.

Kort samengevat:

- Het aanmelden van deze containers zou o.i. dubbel gebruik uitmaken met de CSM-filing. (volledigheidshalve: de nationale douane-autoriteiten hebben toegang tot de repository van de CSMs via de web-based applicatie "AFIS-CSM"). De vervoerder doet hier al een extra-inspanning en het er dient eerst bekeken te worden of deze informatie niet volstaat.
- Bovendien, en nog belangrijker, is er o.i. in het Douanewetboek van de Unie geen enkele wettelijke basis om dit op te leggen, wel integendeel.

Als de douane de informatie omtrent lege lijncontainers (empty repositionings) toch lokaal wenst te verkrijgen, dan kan er best met onze vereniging/onze leden overlegd worden op welke manier / tegen welke voorwaarden dat zou kunnen gebeuren.

Vriendelijke groeten,



Hilde Bruggeman
Nationale Federatie der Verenigingen van Scheepsagenten en –makelaars van België VZW
Brouwersvliet 33/6, 2000 Antwerpen
Tel.: +32 3 222 99 01
Fax : +32 3 222 99 11
Hilde.Bruggeman@naves.be

BIJLAGE 3

Ter attentie van de convenors WG binnenbrengen van het Nationaal Forum,

Blijkbaar is ook de periode waarbinnen een aangifte tot tijdelijke opslag (ATO) nog kan gewijzigd of ongeldig gemaakt worden, ter tafel gekomen. Daarbij zou door de douane gesuggereerd zijn om de termijn voor wijzigingen tegenover de huidige 20 dagen in te korten, zelfs zou er gesproken zijn van 72 uren voor containers. Eén en ander zou nog overlegd worden met andere lidstaten / de RALFH-havens.

We mogen niet negeren dat het DWU een artikel bevat dat over dit onderwerp gaat, zie hieronder:

Artikel 146

Wijziging en ongeldigmaking van een aangifte tot tijdelijke opslag

1. De aangever wordt, op diens aanvraag, toegestaan een of meer gegevens in de aangifte tot tijdelijke opslag te wijzigen nadat deze is ingediend. De wijziging mag niet inhouden dat de aangifte betrekking heeft op andere goederen dan die waarop zij oorspronkelijk betrekking had.

Wijziging is niet meer mogelijk na een van de volgende feiten:

- a) de douaneautoriteiten hebben de persoon die de aangifte heeft ingediend, in kennis gesteld van hun voornemen de goederen te controleren;*
 - b) de douaneautoriteiten hebben geconstateerd dat de gegevens van de aangifte onjuist zijn.*
- 2. Indien de goederen waarvoor een aangifte tot tijdelijke opslag is ingediend, niet bij de douane zijn aangebracht, maken de douaneautoriteiten die aangifte ongeldig in elk van de volgende gevallen:*
- a) op aanvraag van de aangever, of*
 - b) uiterlijk 30 dagen na de indiening van de aangifte.*

- Het eerste lid van dit artikel gaat over wijziging na de indiening van de ATO, het tweede lid gaat over ongeldigmaking van de ATO indien goederen niet zijn aangebracht.
- Het tweede lid heeft betrekking op 'shortlanded' goederen, en vermeldt een periode van 30 dagen. Het initiatief voor het ongeldig maken ligt bij de douane ('maken de douane...'), desgevallend "op aanvraag" van de aangever.
- Het eerste lid heeft betrekking op wijzigingen van één of meer gegevens mbt goederen die al zijn opgenomen in de ATO. Er is geen periode vermeld, enkel 2 feiten die verdere wijzigingen onmogelijk maken: de goederen werden geselecteerd voor controle of er werden reeds vaststellingen gedaan door de douane. Het initiatief voor het wijzigen ligt bij de aangever ("de aangever wordt "op diens aanvraag" toegestaan....").
- Zoals nu kunnen we het feit dat de aangever het initiatief neemt de ATO in het systeem te wijzigen, beschouwen als de "aanvraag" om zulks te doen.
- Opm.: Uit deze tekst blijkt nergens hoe men 'overlanded' goederen nog in de ATO moet verwerken.

Dit lijkt me onvoldoende als wettelijke basis om de termijn voor wijzigingen van één of meer gegevens mbt goederen die zijn opgenomen in de ATO, drastisch in de tijd te beperken. De Europese wetgever zelf legt geen beperking op behalve enkel, dat wijziging niet meer kan wanneer 1 van de 2 vermelde feiten zich heeft voorgedaan. Moest de wetgever het nodig hebben geacht deze termijn kort te houden, dan was daar zeker iets over opgenomen geweest. Dit is niet het geval, en lijkt me zelfs niet in de geest van het artikel te passen.

Er zijn zoals tijdens de vergadering blijktbaar al aangehaald door een aantal scheepagenten, zeer specifieke redenen (eigen aan trafieken, schepen, goederensoorten,...) waarom het uitsorteren en inventariseren van goederen na lossing min of meer tijd in beslag neemt. Deze redenen kunnen verschillen van haven tot haven, van terminal tot terminal.

Anderzijds begrijpen wij ook dat de douane een maximumtermijn wil voorstellen. Daarom het voorstel van de sector om de huidige termijn van 20 dagen te behouden. Deze is uit de praktijk gegroeid, voor iedereen werkbaar, en bij veel agenturen / rederijen zijn de controleprocessen volledig op deze termijn afgestemd.

In afwachting van een positieve reactie,

Vriendelijke groeten,
 Hilde Bruggeman
 NAVES VZW
 Antwerpse Scheepvaartvereniging VZW
 Brouwersvliet 33/6, 2000 Antwerpen
 Tel.: +32 3 222 99 01
 Fax : +32 3 222 99 11
Hilde.Bruggeman@asv.be
www.asv.be