



# TRADE FACILITATION ANTWERPEN

## VERSLAG

05.09.2017

<b>CONVENOR</b>	Robert Robbrecht (AAD&A – Regionaal Centrum Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – VoKa)
<b>NOTULIST</b>	Ilse Eelen (AAD&A – Organisatieondersteuning en –ontwikkeling)
<b>AANWEZIG</b>	<p><u>Overheid</u>            Ilse Eelen (AAD&amp;A – Organisatieondersteuning en – ontwikkeling)            Erik Van Poucke (AAD&amp;A – Operations 1<sup>e</sup> lijn Afdeling 1)            Sophany Ramaen (AAD&amp;A – Regie Nationale en Internationale Samenwerking)            Kim De Coninck (AAD&amp;A – CRC)            Dorothy Cardoen (AAD&amp;A – Operations 1<sup>e</sup> lijn MOTO 1)            Jan Verelst (AAD&amp;A – Operations 1<sup>e</sup> lijn Afdeling 2)            Goedele Boonen (AAD&amp;A – Geschillen)            Simonne Van Aperen (AAD&amp;A – TAO)            Peter Van Bastelaer (AAD&amp;A – Hulpkantoor)            Debby Bogemans (AAD&amp;A – Operations 2<sup>e</sup> lijn - Vergunningen)            Jan De Vos (AAD&amp;A – O&amp;O)</p> <p><u>Vakorganisaties</u>            Jan Van Wesemael (Alfaport – VoKa)            Jan Maes (ASV / Grimaldi Belgium)            Peter Verlinden (VEA / Rhenus)            Jessy Van Aert (Essenscia / Evonik)            Kristin Van Kesteren-Stefan (Havenbedrijf)            Karen Wittock (VEA / Remant Douane)            Gino Roelandt (ASV / Hapag Lloyd)            Kim Van de Perre (ASV / MSC Belgium)            Jef Hermans (VEA / Portmade)            Roel Huys (ABAS-KVBG / Tabaknatie)            Tony Vanderheijden (ABAS-KVBG / PSA)            An Moons (ABAS-KVBG / DPWorld)            Frederic Keymeulen (TLV)            Dirk Van Oosterwyck (ASV / CMA CGM Belgium)            Peter Tilleman (AWDC)            Tineke Van de Voorde (Havenbedrijf)</p>
<b>VERONTSCHULDIGD</b>	Robert Robbrecht (AAD&A – Regionaal Centrum Directeur) Danny Maes (AAD&A – Operations 2e lijn) Serge Bosman (ASV – S5 North Europe) Johan Smits (ASV – Belgo-Iberian Maritime) Hilde Bruggeman (ASV) Marc Wouters (Industrie – Total/Petroleumfederatie) Luc Sambre (DVL Customs) Nancy Smout (ABAS-KVBG / Katoen Natie) Olivier Schoenmaeckers (VEA) Paul Hermans (Agoria / Atlas Copco) Eddy Wouters (ASV)

### Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering en overlopen opvolgingstabel

Er werden geen opmerkingen geformuleerd over het verslag van de vorige vergadering.

#### Toegelaten plaatsen en aangewezen plaatsen

Bij het overlopen van de opvolgingstabel geeft D. Bogemans toelichting over LLP's.

De dienst Wetgeving in Brussel bereidt een circulaire voor omtrent LLP's. Het principe van een goedgekeurde plaats gaat verder uitgebreid worden met een door de douane aangewezen plaats waarbij er toch een nuance in terminologie is.

Volgens het DWU moeten goederen aangebracht worden op het douanekantoor, een goedgekeurde plaats (LLP) of een aangewezen plaats. Voor aangewezen plaatsen zijn er geen vereisten of voorwaarden geformuleerd in het DWU.

Na een termijn voor TO van 24h moeten goederen onder een douaneregeling gebracht worden en wederuitvoer is geen douaneregeling. (Er wordt ook opgemerkt door J. Van Wesemael dat men momenteel aan het bekijken is om de termijn uit te breiden tot 72u.)

Vergunningen AV en DE (douane entrepot) gaan we uitbreiden met een extra formule waarbij de locaties opgenomen in de vergunning aangewezen plaatsen worden. Dit impliceert ook dat je niet met de goederen tot bij douane moet komen.

De publieke LLP's moeten ook ingetrokken worden ingevolge DWU en AL codes verbonden aan toezichtsdiensten kunnen we ook niet behouden. We kunnen er wel aangewezen plaatsen voor vertrekkende transitzendingen van maken. Dit wil zeggen dat we de locaties goedkeuren om transitaangiften op te stellen zonder dat goederen tot bij douane moeten komen. Dit principe zal mee opgenomen worden in de circulaire. Na publicatie van de circulaire kan de vergunning via een formulier aangevraagd worden. Het is nu wachten op de verschijning van de circulaire. Er zal vervolgens ook een communicatie vanuit de Regio Antwerpen komen.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Communicatie met betrekking tot goedgekeurde en aangewezen plaatsen	I.Eelen D. Bogemans	Nog onbekend (na publicatie circulaire Wetgeving)

D. Bogemans geeft ook mee dat er dus 3 codes voor transitzendingen zullen zijn: TO code in RTO (aankomstmelding of vertrekkende NCTS zendingen) ; AL code van LLP (voor toekomstige of vertrekkende transitzendingen) ; AP code (specifiek voor aangewezen plaats enkel voor vertrekkende transitzendingen).  
Aangewezen plaats inzake wederuitvoer zal in de vergunning AV en DE opgenomen worden (geen afzonderlijke vergunning).

### Agendapunt 2: Nachtopening containerterminals Deurganckdok (AAD&A – I. Eelen)

I. Eelen licht toe dat op 27/6 een vergadering heeft plaatsgevonden op het Havenhuis met alle betrokken spelers. Het proefproject blijkt voorlopig geen succes. Er worden diverse initiatieven gelanceerd vanuit verschillende hoeken om het project te ondersteunen. Voorlopig plant de douane geen initiatieven tot nachtopening van haar diensten.

F. Keymeulen geeft mee dat de grotere vervoerders stilaan een omslag aan het maken zijn naar de nacht. Er is een toename te zien doch trager dan gehoopt en gewenst. Er is blijvend overleg. Er wordt ook volop geijverd om de proef niet vroegtijdig te stoppen maar te verlengen om het alle kansen tot slagen te geven.

### Agendapunt 3: Verkeerssituatie GIP LO (AAD&A – E. Van Poucke)

E. Van Poucke meldt dat de problematiek van het wild parkeren aan de in- en uitgang van de GIP blijft voortduren (in zoverre dat op een bepaald moment zelfs de uitgang geblokkeerd was).

F. Keymeulen merkt op dat er voor een oplossing ook naar het Havenbedrijf wordt gekeken. De voertuigen moeten gestald kunnen worden, gaat daar een terrein voor voorzien worden in het havengebied? Men heeft ook nagegaan of een parkeerverbod kan ingevoerd worden maar de scheepvaartpolitie heeft al laten weten dat ze niet over mensen en middelen beschikken om dit te controleren. Men gaat dit nog eens aankaarten op het permanent overleg wegvervoer. De transportfederatie zal haar leden ook nogmaals oproepen om geen gebruik te maken van terreinen rond de GIP voor het stallen van voertuigen.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Problematiek bespreken in het permanent overleg wegvervoer	Tansportfederatie en Havenbedrijf	onbekend

### Agendapunt 4: Vertraging bij controles op GIP LO (Alfaport Voka / Havenbedrijf Antwerpen)

J. Van Wesemael licht toe dat er bij de beroepsfederaties veel mails toekomen met klachten over trage afhandeling van containers op de GIP LO. Het betreft momenteel echter vooral keurgoederen bij het FAVV. Een samenloop van omstandigheden ligt aan de basis. Veel aanbod (verhoogde controles op bv Braziliaans kippenvlees en producten uit India), personeelstekort FAVV, tekort aansluitpunten voor reeferen (havenbedrijf bekijkt dit), congestie op de terminals en de verkeersproblematiek.

J. Van Wesemael en K. Van Kesteren-Stefan hebben reeds overleg met het FAVV gepleegd. Het FAVV erkent het probleem en bekijkt mogelijke oplossingen en onderneemt acties. Verlegging van keuring is echter niet mogelijk. De dienst Wetgeving van het FAVV stelt dat dit absoluut moet gebeuren op de 1<sup>e</sup> plaats van binnenkomst per zeeschip.

### Agendapunt 5: ATO: aanpassingen en listings niet zuivering (AAD&A – I. Eelen)

I.Eelen licht toe dat binnen de WG Binnenbrengen men zal trachten op korte termijn een beslissing te nemen over 2 onderwerpen, met name:

- Frequentie informatieve listings niet-zuivering ATO (+ aan wie versturen)
- Termijn waarbinnen wijzigingen kunnen aangebracht worden aan ATO.

(hierover is niks bepaald in DWU ; kunnen we dus zelf bepalen)

Aan de havengemeenschap wordt gevraagd om een voorstel te lanceren (wat is wenselijk en realistisch)? De vraag werd gericht aan Mevr Bruggeman van ASV.

Dit item wordt geagendeerd op de volgende vergadering van de WG Binnenbrengen (29/9).

Het is de bedoeling van de AAD&A om de voorstellen van de haven- en luchthavengemeenschap te bekijken en te vergelijken met haar wensen. Bedoeling is om naar 1 uniforme timing en frequentie te gaan.

J. Hermans zegt dat de frequentie van het informatieve rapport afhankelijk gaat zijn van de termijn om wijzigingen te mogen doen. Hij ijvert om het eerste informatieve rapport te versturen een aantal dagen voor het einde van de wijzigstermijn. J. Maes treedt dit bij.

G. Boonen merkt op dat de noodzakelijke informatie om wijzigingen te doen bij de terminal zit (loslijst).

D Bogemans en G. Boonen vinden dat in een digitaal tijdperk de termijn korter moet kunnen dan de huidige 20 dagen en dat de

douane na deze termijn nog eventueel ambtshalve wijzigingen moet kunnen doorvoeren. J. Maes vraagt welke bewijsstukken voor deze wijzigingen zullen gevraagd worden. AAD&A moet dit nog verder bekijken.

I. Eelen benadrukt dat met de komst van CCRM de gegevens op de ATO cruciaal gaan zijn. Als een container niet op de ATO staat, zal er geen licht komen. Het is dus in ieders belang dat de ATO zo snel mogelijk correct is.

J Hermans is van mening dat de douane over alle informatie beschikt, dit in tegenstelling tot de indiener van de ATO. AAD&A beschikt over de tools voor aanzuiveringen en opvolging en moet de andere partijen dan ook informeren.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bepaling frequentie informatieve listings en termijn voor wijzigingen ATO	I.Eelen J. Van Wesemael	Wordt verder opgevolgd in de WG Binnenbrengen

#### Agendapunt 6: Toepassing procedure overbrenging FAVV naar GIP (Alfaport – Voka – J. Van Wesemael)

J. Van Wesemael stelt dat voor overbrenging van fruit naar de keurpost een andere procedure wordt toegepast dan bij veterinaire producten. Bij fruit wordt met een transitaangifte gewerkt. Kan hier dezelfde procedure toegepast worden als bij veterinaire producten (specifieke code vak 30 PLDA aangifte)?

D. Bogemans stelt dat zij dit verder gaat bekijken en de omzendbrief PLDA dan moet aangepast worden.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bekijken procedure fruit en aanpassen omzendbrief PLDA (D/14/014 – 3 <sup>e</sup> bijwerking 30/09/2016)	D. Bogemans I. Eelen	31/12/2017

#### Agendapunt 7: Afstemmen gasmeetprocedure tussen FAVV en douane (Alfaport – Voka / Havenbedrijf Antwerpen)

J. Van Wesemael licht toe dat na een incident het FAVV sinds een aantal maanden ook gasmeetcertificaten eisen. Er werd een interne omzendbrief opgemaakt door dhr L. Avonts waarin bepaald is dat voor bepaalde producten dit niet nodig is (bv vacuüm verpakte producten of niet diepgevroren producten). Er is echter nog onduidelijkheid op het terrein. FAVV gaat dit monitoren en na 3 maanden bekijken of ze een beperkende lijst kunnen opstellen. Dit item wordt verder bekeken in de werkgroep FAVV bij het Havenbedrijf (meeting op 7/11).

I. Eelen merkt op dat er langs douanezijde altijd contact opgenomen kan worden met de werkgroep gasmeting.

Vertegenwoordigers daar zijn Bart Coessens (Operations Centraal) en Bram Bryssinckx (Operations Antwerpen – MOTO 5).

#### Agendapunt 8: Lege containers en containers met residu (AAD&A – I. Eelen)

Dit item wordt verder geagendeerd en opgevolgd bij de WG Binnenbrengen.

De Nederlandse douane past sinds 1 september een nieuwe werkwijze toe voor de aangifte van containers met residu. Indien zij voldoen aan de definitie van een "empty uncleaned" mogen deze containers als "E" (empty) aangegeven worden op de vrachtlst en is er geen verdere douaneaangifte noodzakelijk. Indien men de containers niet als E aangeeft, moeten ze voor het correcte gewicht gemanifesteerd worden en is een vervolgaangifte noodzakelijk. Voor containers die niet voldoen aan de definitie is steeds een vervolgaangifte noodzakelijk (invoer, actieve veredeling (vernietiging), wederuitvoer,...).

Bij deze de link naar de berichtgeving van de Nederlandse douane.

[https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane\\_voor\\_bedrijven/naslaqwerken\\_en\\_overige\\_informatie/andere\\_onderwerpen/aangiftemethodes-voor-empty-uncleaned-zeecontainers](https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/douane_voor_bedrijven/naslaqwerken_en_overige_informatie/andere_onderwerpen/aangiftemethodes-voor-empty-uncleaned-zeecontainers)

Zowel dhr Vanderwaeren als dhr Van Cauwenberghe zijn van mening dat alle containers moeten vermeld worden op de vrachtlst (dus ook de lege en deze met residu). De AAD&A is momenteel voorstander om de Nederlandse procedure over te nemen. Dit wordt momenteel besproken met Wetgeving. Er is nog geen termijn voor de nieuwe procedure bepaald.

D. Van Oosterwyck stelt de vraag of er dan ook controle op lege containers gaat gebeuren (en hoe organiseren want deze containers circuleren zeer snel)? AAD&A antwoordt dat controle op dergelijke containers altijd tot de mogelijkheid behoort maar er moet nog bekeken worden hoe deze controles georganiseerd kunnen worden.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Richtlijnen voor lege containers en containers met residu	I. Eelen	Wordt verder opgevolgd in de WG Binnenbrengen

#### Agendapunt 9: Herbeoordeling vergunningen (Alfaport – Voka – J. Van Wesemael)

Binnen de regio Antwerpen is men volop bezig met de herbeoordelingen. J. Van Wesemael geeft aan dat zij regelmatig vragen van leden krijgen.

Bijvoorbeeld hoe zit het met de borgstelling? In afwachting van een amendement van art 84 DA past de Belgische douane de

omzendbrief van 2010 toe.

Er zijn ook vragen rond aanvraagformulieren. Het is niet eenvoudig om het juiste formulier te vinden (hierbij gaat vaak kostbare tijd verloren). D. Bogemans meldt dat ze de aanvraagformulier aan het herbekijken zijn (nieuwe dataset bij in voege treden van CDMS (Customs Decision Management System) op 2 oktober 2017). AAD&A hoopt zo snel mogelijk de nieuwe formulieren te publiceren.

J. Van Wesemael stelt de vraag of het zal lukken om vergunningen binnen de vastgelegde termijnen af te leveren. D. Bogemans merkt op dat dit voor AV een ramp is en het niet mogelijk is om die binnen de 30 dagen af te leveren. Vaak speelt ook nog het borgaspect mee waar er een termijn van 120 dagen is tussen aanvaarding van de aanvraag en afgifte van de vergunning. Daarnaast neemt het stellen van borg soms ook de nodige tijd in beslag.

D. Bogemans gaat het aspect retroactiviteit nog verder bekijken.

D. Bogemans stelt dat haar dienst zijn uiterste best gaat doen om de gigantische workload te verwerken (ruim 1.000 herbeoordelingen, veel nieuwe vergunningen doorlopende zekerheid die moeten opgestart worden, ...)

Dit item wordt ook verder behandeld in de WG Bijzondere regelingen (quick wins). J. Van Aert meldt dat er al een aantal aanpassingen gebeurd zijn (bv 2 elektronische handtekeningen op aanvraag en het behoud van de vergunningsnummer bij verlenging).

### Agendapunt 10: Aanpassen communicatie bij non-conforme scanbeelden (AAD&A – E. Van Poucke)

Bij niet-conforme scanbeelden (voor containers die enkel geselecteerd zijn voor scanning) wordt de selecterende dienst op de hoogte gebracht waarna zij de nodige beslissingen nemen en contacten leggen. Dit zorgt voor vertragingen. Het voorstel van de AAD&A is om ook de chauffeurs op de hoogte te brengen dat verder onderzoek noodzakelijk is (via een eenvoudige en korte informatienota). Zij kunnen dan ook hun opdrachtgever / de aangever verwittigen. Zo ontstaan er 2 kanalen van informatie. AAD&A vraagt of dit nuttig kan zijn. J. Van Wesemael beaamt dat dit een verbetering is die alleen maar kan helpen. E. Van Poucke vraagt dat de operatoren bekijken om de nota te vertalen in een aantal (vooral Oost Europese) talen. Het betreft slechts een korte mededeling en het zou te veel tijd vragen om dit bij AAD&A intern via een vertaaldienst te laten doen.

Probleem blijft wel de bereikbaarheid van de aangevers buiten de kantooruren.

E. Van Poucke merkt ook op dat het zou kunnen dat de controles ook niet meer dezelfde dag uitgevoerd worden en dat men moet afpikken (ook verbonden aan voorwaarden en eventueel bijkomende kosten bv aansluiten van reebers).

R. Huys stelt de vraag of een niet-conforme container verlegd mag worden naar een AEO instelling. K. De Coninck en E. Van Poucke verduidelijken dat dit afhangt van de reden van niet-conformiteit. (bv bij vermoeden van drugs in de lading zal de douane de container zeker niet laten vertrekken)

J. Maes stelt dat het ook interessant is als er na de scan een bericht komt dat de container weg mag. E. Van Poucke verduidelijkt dat op het aanmeldingsformulier van de chauffeur dit reeds wordt meegegeven.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Havengemeenschap bekijkt vertaling van informatienota.	J. Van Wesemael	31/12/2017

### Agendapunt 11: Evaluatie nieuwe procedure behandeling verlopen T documenten (AAD&A – I. Eelen)

Op 12/6 ging de nieuwe procedure van start waarbij een minnelijke schikking per mail wordt aangeboden aan de terminal operator. I. Eelen licht toe dat er tot 31/8 30 dossiers zijn opgestart bij MOTO 6 (RO) en 26 dossier bij MOTO 5 (LO). Voor 4 dossiers is opdracht gegeven om een PV op te maken omdat de minnelijke schikking niet betaald werd. AAD&A wenst de procedure voort te zetten.

Er is reeds een vraag gekomen om de minnelijke schikking op naam van de scheepsagent te zetten. De AA&A gaat hier niet op in aangezien de scheepsagent douanetechnisch geen betrokken partij is bij het uniedouanevervoer.

AAD&A heeft nu de vraag gekregen dat de klanten een stavingstuk nodig hebben voor hun boekhouding. De AAD&A is van mening dat het verantwoordingsstuk door de terminals moet aangeleverd worden aangezien de minnelijke schikking ten hunne laste wordt opgemaakt en zij deze "doorschuiven". K. Van de Perre merkt op dat het vooral buitenlandse klanten zijn die dit vragen.

T. Vanderheijden ijvert voor een Aperak melding "verlopen geldigheidstermijn" bij het implementeren van CODECO-transit. Op die manier wordt de terminal in real time op de hoogte gebracht (nu is dit bijvoorbeeld in het weekend niet het geval). Hij vraagt dat tot die tijd solidaire boetes opgelegd worden. Hij meldt tevens dat men bij PSA aan het bekijken is of de interpretatie van de dienst Geschillen correct is. Ze bereiden een antwoord aan AAD&A voor. (De commissie zou een ander standpunt hanteren?)

T. Vanderheijden meldt ook dat in Rotterdam de terminals geen boetes krijgen en ook nooit aangeschreven worden in het kader van verlopen transitdocumenten.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Informereren bij douane NL omtrent procedure verlopen T documenten in Rotterdam	I. Eelen	30/09/2017

I. Eelen waarschuwt dat het "lijstjessysteem" in vraag gesteld wordt door de dienst Wetgeving in Brussel. Zij redeneren dat het begeleidingsdocument nog steeds het middel is om de MRN te communiceren aan de douane.

D. Cardoen geeft toelichting over het project Mureen waar ook met lijstjes gewerkt wordt. Het project is voor advies voorgelegd aan de Europese Commissie (hoewel we al 3 jaar er mee bezig zijn). Die was in eerste instantie enthousiast maar geeft nu toch aan dat een officiële vraag tot toestemming steeds noodzakelijk is (artikel 282 DWU). Er wordt momenteel bekeken wie die officiële toestemming aan de Commissie moet vragen en we zullen dit samen met de Nederlandse douane aanpakken. D. Cardoen heeft informatie ontvangen hieromtrent en zal deze overmaken aan I.Eelen. Deze communicatie van de Commissie is bij het verslag gevoegd als bijlage (*hierin wordt trouwens nogmaals benadrukt door de Commissie dat tot het in werking treden van de nieuwe NCTS het begeleidingsdocument de manier van communicatie van de MRN is*).

#### **Agendapunt 12: Afschaffen scanverbintenissen (AAD&A – I. Eelen en Alfaport – Voka en Havenbedrijf Antwerpen)**

Op 17/5 werd een formeel voorstel verstuurd door de havengemeenschap aan AAD&A. Op 28/6 werd hierop een negatief antwoord geformuleerd door AAD&A. I. Eelen merkt op dat dhr Vanderwaeren geen voorstander is van het afschaffen van de verbintenissen. De dienst Geschillen ziet vooral problemen voor de selecties op basis van de ENS aangiften. Het transport naar de scansite blijft een zwakke schakel in het controleproces. AAD&A is hiervoor voorstander van het invoeren van een shuttledienst of het werken met (een) goedgekeurde transporteur(s) doch is zich bewust van het feit dat dit niet op korte termijn realiseerbaar is.

Er is op 22/8 een nieuw voorstel geformuleerd door de havengemeenschap. Dit wordt momenteel bekeken door AAD&A. Het nut van de verbintenis op papier wordt in vraag gesteld en er wordt het voorstel op tafel gelegd om te kijken naar alternatieven zoals een digitale oplossing. (J. Hermans oppert onder andere het digitaal tekenen door de chauffeur.)

P. Verlinden merkt op dat het bij hun overtredingsdossiers toch vaak al een hulpmiddel is gebleken.

T. Vanderheijden vraagt voor een uniforme procedure voor alle kaaien in Antwerpen én Zeebrugge.

I. Eelen merkt op dat smart seals momenteel (nog) geen oplossing vormen omdat er in eerste instantie zal gestart worden met een heel beperkt aantal.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
AAD&A bekijkt voorstel Havengemeenschap	I.Eelen	onbekend

#### **Agendapunt 13: Procedure viseren certificaten (AAD&A – I. Eelen)**

I.Eelen licht toe dat tijdens de vorige vergadering de vraag werd gesteld of blad 2 steeds aanwezig moet zijn. De AAD&A blijft bij haar standpunt dat blad 2 aanwezig moet zijn bij vragen tot wijziging of vervanging.

De toestand van de certificaten wordt van nabij opgevolgd door dhr Van Bastelaer en de mobiele teams worden telkens aangemaand om de certificaten wekelijks naar het Hulpkantoor te versturen.

Voor dringende gevallen waar het certificaat nog aanwezig is op kaai, kan gebruik gemaakt worden van een gesloten omslag voor vervoer naar het Hulpkantoor.

Dhr Van Bastelaer vraagt ook dat als er per abuis door het mobiele team bladjes 2 zouden teruggegeven worden dat de aangevers die terug bezorgen. De exemplaren 2 moeten immers altijd bij de douane blijven. Dit kan veel problemen voorkomen.

J. Hermans stelt de vraag wat het nut van de exemplaren 2 is. P. Van Bastelaer licht toe dat dit van groot belang is voor een overeenstemmingscontrole bij vragen van buitenlandse douaneadministraties.

#### **Agendapunt 14: Noodprocedure CCRM (AAD&A – I. Eelen en Alfaport – Voka – J. Van Wesemael)**

Op de opvolgingsvergadering CCRM op 31/5 werd dit punt besproken. De vertegenwoordigers van AAD&A (H. Van Cauwenberghe en C. De Clerck) hebben tijdens deze vergadering laten verstaan dat zij geen noodprocedure voor CCRM wensen uit te werken aangezien het een vrijwillige dienstverlening van de douane betreft, zonder wettelijke basis.

Dhr. Van Cauwenberghe heeft geopperd dat de douane zou kunnen beslissen indien in gezamenlijk overleg een noodprocedure wordt opgestart, alle containers de terminal zouden mogen verlaten en dat de terminal operatoren niet aansprakelijk kunnen worden gehouden in geval van onrechtmatige wegname.

De economische operatoren in Antwerpen worden verondersteld om in Trade Facilitation de opzet van een noodprocedure te bespreken.

J. Van Wesemael stelt dat er praktische afspraken moeten gemaakt worden zodat we weten wat te doen als het systeem niet werkt.

I. Eelen meldt dat er op 18/9 een interne vergadering is bij douane over CCRM. CCRM draait reeds in test en er zou voor slechts 56% van de containers een automatisch groen licht komen. Dat % is nog veel te laag om CCRM live te laten gaan.

J. Hermans stelt dat ze vanuit de handel bekijken of CCRM wettelijk bindend moet zijn. De noodprocedure zal afhangen van dit feit.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Informereren bij C. De Clerck naar de beslissingen genomen tijdens de interne bespreking van 18/9.	I.Eelen	30/09/2017

#### **Agendapunt 15: Communicatie ivm locatiecodes PLDA (AAD&A – I. Eelen en D. Bogemans)**

D Bogemans licht toe dat de douane een herinnering zal verspreiden aan de voorschriften met betrekking tot de locatiecode in vak 30 van de aangifte. In punt 3.3.1 van het dienstorder D/14/014 mbt "toepassing van PLDA in de regio Antwerpen" wordt vermeld hoe vak 30 van de PLDA aangifte moet ingevuld worden. Recent is gebleken dat zeer veel aangiften ingestuurd worden met als locatiecode in vak 30 de douanelocatiecode van de verificatiedienst die bevoegd is over de plaats waar de goederen zich bevinden (toepassing punt 3.3.1j). Bij het

opstellen van dienstorder D/14/014 was de volledige douanezone nog een door de douane goedgekeurde plaats en daarom werd er toen nog algemeen voorzien dat je de locatiecode van de douanedienst kon gebruiken mits in vak 31 het volledige adres te vermelden. Nu door het DWU is er heel duidelijk de definitie van "aanbrengen van de goederen" bepaald. Indien als locatiecode de verificatiedienst wordt ingebracht, wil dit ook zeggen dat de goederen bij controle moeten aangeboden worden bij deze dienst.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Verspreiden communicatie ivm locatiecode	I.Eelen	31/10/2017

#### Agendapunt16: Varia

##### VERGADERING CONTAINERTERMINALS

I. Eelen licht toe dat er op 9/10 een vergadering zal plaatsvinden omtrent de containerterminals. Diverse topics gaan aan bod komen (niet aangifte op vrachtljst, lege containers en residucontainers, verlopen T documenten). De general managers van de scheepsagenten, terminal managers en beroepsfederaties zullen een uitnodiging ontvangen. Dhr Vanderwaeren zal aanwezig zijn.

##### LOKAAL VERVOER

D. Bogemans meldt dat ook het Lokaal Vervoer moet herbekeken worden. Aan deze procedure gaan we een einde moeten maken. DWU laat immers enkel overbrenging toe tussen RTO. In het andere geval moet uniedouanevervoer (met borgstelling en de normale regels voor alternatieve bewijsvoering) toegepast worden.

Destijds heeft men in regio Antwerpen een creatieve oplossing gezocht met de code 3 voor zekerheidsstelling. Dit kan nu niet meer. De vergunningen zullen ingetrokken moeten worden, de borgstellingen vrijgegeven. Alternatief is Transitdocumenten of overbrenging in RTO. De termijn waarin men de vergunningen zal intrekken is nog niet gekend. Er zullen mogelijks meer bewegingen in NCTS zijn wat maakt dat sommige bedrijven de hoogte van hun borg zullen moeten aanpassen.

I.Eelen merkt op dat de wijziging van de locatiecode in PLDA om overbrenging tussen RTO's mogelijk te maken, vanaf november zou kunnen. Meer informatie ontbreekt echter voorlopig. (Dit staat ook geagendeerd bij de volgende vergadering van de WG Binnenbrengen op 29/9.)

D. Bogemans licht nog toe dat overbrenging in douane entrepot (dus tussen 2 locaties binnen 1 vergunning) wettelijk voorzien is en d'office toegestaan. Grensoverschrijdend zou dit ook mogen. D. Cardoen wijst er wel op dat er een correct kantoor van uitgang moet vermeld staan in de aangifte om problemen te vermijden.

Verder bevestigt D. Bogemans nog dat voor Aangewezen plaats geen specifieke borg noodzakelijk is omdat je daar werkt via de NCTS borg.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Intrekken vergunningen Lokaal Vervoer	D. Bogemans	31/12/2017

##### ALTERNATIEVEN VOOR PAPIEREN PROCEDURES

J. Hermans vraagt dat alternatieven bekeken worden voor al het papieren werk dat er nog is zoals bijvoorbeeld aanbieden T2L. Zeker voor AEO houders. Men zou kunnen werken met eidr berichten.

J. Van Wesemael stelt dat dit zal meegenomen worden in de WG Binnenbrengen.

E. Van Poucke merkt op dat we bijvoorbeeld met T2L voorzichtig moeten zijn omdat bijvoorbeeld NL door de commissie al eens op de vingers is getikt omdat ze geen of weinig controle hierop deden. Het voorleggen van een T2L is enkel voor de afschrijving en is geen controle (wat een overeenstemmingscontrole inhoudt).

Men is bezig met het e-manifest op Europees niveau doch de timing is niet bekend.

##### RECHT OM GEHOORD TE WORDEN - GESCHILLEN

P. Verlinden meldt dat zij zeer veel recht om gehoord gekregen hebben. Zij hebben hier op gereageerd (tav Dhr Robbrecht) al een paar maanden geleden maar sindsdien heeft hij geen reactie meer ontvangen. Binnen welke termijn is een antwoord vereist?

G. Boonen verwijst naar de Algemene Wet waar de procedure duidelijk omschreven is. Het gaat om een schriftelijke procedure. Er is ook een mondeling recht om gehoord te worden doch dit is bij de volgende fase (in het kader van administratief beroep). Na het antwoord van de firma is het aan de behandelende dienst om het antwoord en de stukken te bekijken.

G. Boonen verduidelijkt ook dat men steeds de keuze heeft om een minnelijke schikking te betalen maar dat dit dan wel impliceert dat het dossier afgehandeld is. Als je echter bijkomende bewijsstukken wenst voor te leggen dan kan je uitdrukkelijk voorbehoud maken over de douaneschuld zelf (en enkel de boete betalen) maar dan is wel een borg nodig voor de schuld. Terugbetaling nadat je een transactie hebt aangegaan is niet mogelijk (dit is immers een dading met kracht van gewijsde). Je bent niet verplicht om in te gaan op een minnelijke schikking.

P. Van Bastelaer vult nog aan dat bij invordering (transitdocumenten) er al een hele nasporingsprocedure aan vooraf gegaan is en AAD&A op een bepaald moment de borg moeten verwittigen.

J. Hermans licht toe dat binnen WG Communicatie een project opgezet wordt in verband met reactietijden. Men streeft naar een SLA waarbij iedereen weet wat van hem verwacht wordt en die overall hetzelfde is. Men bekijkt ook de mogelijkheid van een "boetemenukaart". J. Van Wesemael vult aan dat de beroepsfederatie ook gevraagd heeft om betrokken te worden bij de rewrite van de AWDA (zeker in de laatste fase wanneer het sanctiebeleid aan bod komt). Het doel is om tot een boetecatalogus te komen. De eerste voorbereidingen voor de nieuwe teksten worden al getroffen maar pas later zullen we moeten gaan samenzitten (nu is

het nog te vroeg). Hij schat dat dit voorjaar 2018 zal worden en dat er dan eventueel een nieuwe werkgroep zal komen met vertegenwoordigers van alle sectoren.

**De volgende vergadering zal plaatsvinden op dinsdag 12 december 2017 om 13h30 in lokaal 4.08 (Noordster gebouw).**