



NAFORNA : SWG BREXIT

VERSLAG

27/03/2019

CONVENOR	Immle De Staercke, Patrick Van Cauwenberghe
NOTULIST	Immle De Staercke
AANWEZIG	<p>Bart Engels; AAD&A Brecht Dekeyser, ECS 2XL Christophe Cambien, AAD&A Dimitri Serafimoff, CEB (Portmade) Dorothy Verthé, CRSNP (Customs IT BVBA) Gauthier Weyns, Air Cargo Belgium Griet Mahieu, AAD&A Guido Van Holsbeke, AAD&A Jan Maes, Grimaldi Jan Mariën, Euro Marine Jan Soenen, TLV Jan Van Seghbroeck, FAVV Jan Van Wesemael, Voka (Alfaport) Jef Bastijns, BCA (UPS) Jef Hermans, CEB (Portmade) Joan Bremers, RX Seaport Joeri Vanhaerens, C. RO Ports (COBELFRET) Joffrey Decock, Ernst & Young Kristof Vranckaert, AAD&A Luc Lammertyn, Sioen Coating Patrick Van Cauwenberghe, Havenbedrijf Zeebrugge Pieter Verhelst, Boerenbond Stephanie Dierick, North Sea Port Vera Jansegers, AAD&A Werner Rens, AAD&A Herman Van Cauwenberghe, AAD&A Laurent Moyersoem, NxtPort Michaël Van Giel, ECS/2XL Eylen Aydemir, AAD&A Anne-Marie Huyst, AAD&A Michel Lequeu, AGDA Evelyne De Jonghe, HRZKMO Ramon Boone , HRZKMO Karolien Vandenberghe, PwC LEGAL Mathieu Casteleyn, CROPORT 2B</p>
VERONTSCHULDIGD	<p>Alain Muyshondt, AAD&A Ann Devriese, BCA (UPS) Bart Keersmaekers, NAVES (CMACGM) Brigitte Vandebussche, AAD&A Gerrit De Sterck, BCA (DHL) Jeroen Sarrazyn, AAD&A Jessy Van Aert, Essenscia Joëlle Delvaux, AAD&A Jurgen De Smet, C RO Ports (COBELFRET) Luc Verhaeghe, AAD&A Patrick Scheldeman, AAD&A Sophany Ramaen, AAD&A Sylvie Groeninck, Fedustria Tine Vandervelden, FEVIA</p>

Agendapunt 1: Goedkeuring vorig verslag

Vraag inzake de registratie van het kantoor van doorgang en de werkwijze in Antwerpen.

De aan de deelnemers bezorgde nota handelt alleen over ferryverkeer. In Antwerpen worden vandaag de T-documenten in aankomst gezet door de barcodes door te geven aan de douane. Ook voor Antwerpen moet dus het gebruik van de code TT mogelijk zijn en dit los van ferryverkeer. Door code TT wordt CUSCAR aangezuiverd, wordt de doorgang geregistreerd. Nadien

wordt de transit beëindigd op GIP/verder douanekantoor/bij toegelaten geadresseerde. T-documenten moeten in principe niet op de CUSCAR, maar het is interessant om dit wel te doen in de gevallen waar CUSCAR de voorraadadministratie van de terminal is.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Kantoor van doorgang functie bespreken met regiomanager Antwerpen – Operations Cauwenberghe	Herman Van Cauwenberghe	ASAP

Agendapunt 2: Werkwijze douanevervoer

- Voor alle zendingen onder T1 dient code TT opgegeven te worden op CUSCAR. Nadien aanbieden op kantoor of Toegelaten geadresseerde voor registratie NCTS. Code TT is reeds beschikbaar in de testomgeving van PLDA.
- Werkwijze van aanbieden van begeleidingsdocument:
 - een email met in attachment de BGD's in pdf en dan de barcodes inscannen vanaf het scherm
 - of een excellijst met de barcodes inreiken bij lossing (of zelfs terwijl schip onderweg is) en daarna de BGD's nasturen als pdf-bijlage bij een email.
Terminal doet aankomstmelding bij de douane met het MRN nummer, de douane kan het BGD vragen. Het BGD is niet de aangifte, de aangifte wordt juist opgeroepen uit het systeem van de douane aan de hand van het MRN nummer.
- Vraag ASV
De procedure voor de aanzuivering van goederen die arriveren onder dekking transitdocument uit de UK. Hierbij bijvoorbeeld ook het geval waarbij liquid bulk in directe overslag schip/schip wordt afgeleverd, of rechtsreeks uit schip in landtank. Er heerst enige ongerustheid hoe de aangifte tijdelijke opslag in dergelijke gevallen zal worden aangezuiverd. In de CUSCAR dienen deze goederen aangeduid te worden met code TT, waardoor er automatische zuivering van de vrachtljst is.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Antwoord communiceren aan ASV	Team ES	Einde van de week

Agendapunt 3: Werkwijze lege trailers

- Is het mogelijk om naar analogie met de lege containers (= in de CUSCAR code "E" invullen, waarbij de CUSCAR automatisch wordt aangezuiverd) lege trailers aan te zuiveren?
- Zal er een nationale procedure uitgewerkt naar analogie met procedure in Antwerpen?. In Antwerpen is het mogelijk om lege containers "mondeling" aan te geven aan de hand van een mail.

De trailers kunnen niet behandeld worden zoals containers omdat zij niet beschikken over een ULI nummer. Werken voor trailers zoals containers met code E zou op korte termijn niet mogelijk zijn. In de procedure in Antwerpen wordt er gewoon met e-mails naar het MOTO team gewerkt, zij geven dan aan of de lege container gecontroleerd zal worden of niet.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Nota maken over toepassing code TT voor lege trailers –	Herman Van Cauwenberghe	11/04/2019

Agendapunt 4: FAVV controles

Levende dieren worden altijd, zowel bij invoer als uitvoer gecontroleerd, ook bij transit.

Voor invoer van goederen die onder controles van het FAVV vallen vanuit het VK gelden dezelfde regels als voor invoer uit andere derde landen.

Goederen die in de UK binnenkomen uit een derde land kunnen slechts via bepaalde plaatsen binnenkomen in de UK. Uitvoer is complexer want UK eist dat een nummer op het certificaat dient te worden vermeld. Dit is van toepassing voor goederen gecertificeerd dienen te zijn bij verplaatsing binnen de EU. Dit nummer wordt door de importeur in de UK aangevraagd, die het dan aan de exporteur bezorgt. Meer info op de website van het FAVV (<http://www.afsca.be/brexit/nl/invoer/dierlijke/>) en in de UK kennisgeving (<https://www.gov.uk/guidance/importing-animals-animal-products-and-high-risk-food-and-feed-not-of-animal-origin-if-the-UK-leaves-the-EU-with-no-deal>).

Invoer vanuit Ierland over landbrug UK: deze goederen zijn in principe vrij. Er gebeurt bij herinvoer in de EU een controle van de oorsprong. Indien het goederen zijn die onder een certificaat dienen te worden verzonden, dan kan dit elektronisch via TRACES. Het personeel van FAVV dat aanwezig is op de GIP houdt toezicht. De goederenstroom wordt in principe niet gestopt. Wel kan het UK bijkomende eisen stellen, dat weten we nu nog niet.

Invoer van goederen in Ierland via UK landbridge. Het principe van de landbridge geldt alleen voor EU goederen dus de goederen moeten eerste EU-waardig gemaakt worden. Goederen kunnen via transshipment naar UK en dan van UK naar Ierland gezonden worden. Aan de Ierse grens volgt in dit geval een invoercontrole.

Lijsten. Voor de invoer van bepaalde producten uit het VK in de EU zal het nodig zijn dat het VK niet alleen als derde land maar ook bedrijven (in dierlijke sector) in het VK vermeld staan op lijsten van erkende inrichtingen (omgekeerd zal dit vermoedelijk ook het geval worden). De lijsten moeten goedgekeurd zijn door de lidstaten. Dit kan niet op voorhand gedaan worden. UK heeft aangegeven dat voor fyto-sanitaire producten uit EU er geen bijkomende controles zullen zijn (zeker niet de eerste 9 maanden).

Agendapunt 5: Verlegging insturen ATO/CUSCAR

Ferry maatschappij stuurt CUSCAR in. CUSCAR wordt opengesteld zodra aankomst van zeeschip is gemeld door het havenbedrijf. Indien zij zich engageren om dit te doen wanneer schip afvaart in het VK is dat voor ons OK. (Toepassing artikel 133 lid 2 UCC – er wordt gebruik gemaakt van een havensysteem om de aankomst van het schip te melden).

Deze werkwijze geldt enkel voor ferryverkeer, niet voor deep sea. Dezelfde werkwijze kan ook toegepast worden op short sea: voor de douane is de aankomstmelding van het havenbedrijf relevant.

Agendapunt 6: Bespreking RTO en eventuele overbrenging

Gisteren kwam een voorstel binnen van collega's AAD&A in regio Hasselt en Antwerpen over overbrenging onder RTO. Dit zal eerst intern bekeken worden.

De werkwijze waarbij de locatiecode CUSCAR wordt gewijzigd heeft als nadeel dat de verantwoordelijkheid verplaatst wordt naar de ontvangende RTO houder, die (nog) geen toegang heeft tot CUSCAR en de bijhorende voorraadadministratie.

Voor overbrenging dienen beide RTO houders een AEO C vergunning te hebben. Dit is een Belgische verplichting, maar een RTO houder moet toch voldoen aan AEO criteria om vergunning RTO te krijgen.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Standpunt innemen inzake overbrenging RTO	AAD&A	11/04/2019

Varia

1. Werkuren

Om 24/24 aangifte te mogen doen, moet een onderneming niet AEO C zijn, alles hangt af van de werkuren van de lokale eerstelijnscontrole.

2. S&S procedure en koerierdiensten

Het is de ferry maatschappij die de ENS indient. Aan de hand daarvan wordt de CUSCAR opgebouwd. De nodige info wordt opgevraagd op het moment van de boeking. Voor koerierdiensten met een hub in VK betreft dit vele lijnen – zijn er werkbare alternatieven? Ook zou de GC beperkt zijn tot 99 items per artikel.

Er dient te worden opgemerkt dat de ferry maatschappij ENS kan insturen, maar dat ze dit ook kan overlaten aan een andere partij. Werken via BE-GATE kan misschien een oplossing zijn. Dit werkt los van PLDA.

3. Noodprocedure

Op roro terminals is de omloopsnelheid hoog. Noodprocedure leidt dus snel tot congestie van de terminal. AAD&A geeft aan dat er gewerkt wordt rond noodprocedure, maar dat outcome er niet zal zijn tegen 12/04. Er dient gewerkt te worden via buffering. Indien er reeds MRN nummer is, kan men een excel lijst naar de douane sturen. Bij geen MRN wordt er gewerkt met LRN. Bij noodprocedure is de arrival at exit een excel lijst.

4. Arrival at exit en deelzendingen

Bij deelzendingen – wanneer dient arrival at exit ingestuurd te worden? Alles op papier en pas als totale zending er is, arrival at exit inbrengen in het systeem. Dit komt blijkbaar niet overeen met de werkwijzen die vandaag worden toegepast.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Werkbaarheid BE-GATE bekijken voor S&S koeriersdiensten over zee	AAD&A	04/04/2019
Info mbt noodprocedure communiceren (sequentie) – Dep Marketing	Marketing	11/04/2019
Nota werkwijze uitgaande deelzendingen opstellen	Operations & automatisering	11/04/2019