



# TRADE FACILITATION ANTWERPEN

## VERSLAG

12.12.2019

<b>VOORZITTER</b>	Robert Robbrecht (AAD&A – Regionale Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>NOTULIST</b>	Ilse Eelen (AAD&A – Dienst Regionale Directeur - Organisatie & Ondersteuning) Jan Van Wesemael – Alfaport Voka
<b>AANWEZIG</b>	Ilse Eelen (AAD&A – Dienst Regionale Directeur - Organisatie & Ondersteuning) Erik Van Poucke (AAD&A – Afdeling Controle 1 <sup>ste</sup> lijn I) Stef Debeuf (AAD&A – Afdeling Marketing) Simonne Van Aperen (AAD&A – Afdeling Aangiftebeheer) Sophany Ramaen (AAD&A – Secretariaat Nafora)  Jef Hermans (VEA – Portmade) Jessy Van Aert (Assenscia – Evonik) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total) Tony Vanderheijden (ABAS – PSA Antwerp) Frederik Noppe (KVBG – AET) Gunther Crauwels (ASV – OOCL) Richard Jansegers (ASV/NAVES - OOCL) Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Tineke Van de Voorde (Havenbedrijf Antwerpen) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Kim Van De Perre (ASV/NAVES - MSC) Peter Tilleman (AWDC) Dennis Doms (KVBG- Zuidnatie)
<b>VERONTSCHULDIGD</b>	Robert Robbrecht (AAD&A – Regionale Directeur) Sabine De Schrijver (AAD&A – Afdeling Controle 2 <sup>de</sup> lijn) Dorothy Cardoen (AAD&A – Afdeling Controle 1 <sup>ste</sup> lijn II) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Johan Smits (AAD&A – Afdeling Risicobeheer) Sam Reynders (AAD&A – Afdeling Geschillen) Goedele Boonen (AAD&A – Afdeling Geschillen) Tim Liesenborghs (AAD&A – Team Opsporing) Bart Engels (AAD&A – Algemeen Beleid - Strategische Cel) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Stijn Shuerwegh (MPET) Gino Roelandt (ASV -Hapag Lloyd) Peter Verlinden (VEA – Remant) Elke De Jonghe (Essenscia - Vopak) Frederic Keymeulen (TLV) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Isabelle De Maegt (Febetra) Kristin Van Kesteren-Stefan (Havenbedrijf Antwerpen) Annemie Peeters (Havenbedrijf Antwerpen) Olivier Schoenmaeckers (VEA/CEB) Roel Huys (ABAS – Tabaknatie) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco)

### Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 03.09.2019) en opvolgingstabel

- **Goedkeuring vorig verslag en overlopen actiepunten**

- **PROCEDURE FRUIT**

Nog steeds "to do".

Zoals vorige keer gemeld komt er een afzonderlijke procedure voor fytosanitaire keuringen op LO naar analogie met RO (VB212). De nieuwe locatiecode werd reeds gecreëerd en er moeten nog een aantal IT aanpassingen gebeuren. Een nota/mededeling hieromtrent wordt nog voorbereid.

## **AANKOMST GOEDEREN VERVALLEN T-DOCUMENTEN**

Er is geen verder nieuws te melden over het project CODECO transit. Arrival at exit en CCRM hebben momenteel nog steeds prioriteit alsook alle aanpassingen in het kader van Brexit.

Wat boetes vervallen T documenten betreft heeft de regio Antwerpen signalen ontvangen dat de centrale administratie de intentie heeft om het boetebeleid aan te passen.

Centraal werd in Brussel de beslissing genomen om de overtredingen bij transitaangiften anders te gaan behandelen. Voorlopig heeft de regio hier echter nog geen richtlijnen over ontvangen dus blijven de huidige procedures van kracht.

De procedure bij aankomst van al dan niet vervallen T-documenten dient verder gestroomlijnd en uitgeschreven te worden ook met het oog op een eenvormige werkwijze. Ilse Eelen merkt op dat een vervallen transitaangifte de normale behandeling van een transitbeweging niet in de weg staat.

Verder wordt de boetecatalogus voorgesteld tijdens de vergadering van de WG Algemene Bepalingen (dd. 20/12/2019).

## **NOODPROCEDURE CCRM**

CCRM is officieel van start gegaan op 03.12. (aankondiging door Voka-Alfaport op 27.11) (zie verder bij agendapunt 3 van dit verslag)

Er is geen officiële noodprocedure voorzien. Het is wel voorzien dat de helpdesk zal communiceren in het geval dat de communicatie verstoord is.

Dit punt van de noodprocedure is voor wat AAD&A betreft, afgehandeld.

## **AFLEIDEN NAAR ANDERE INSPECTIEPOSTEN**

Nog "to do".

## **MODERNISERING BETALINGSFACILITETIEN**

(keurrechten zie agendapunt 2 verder)

Zie ook laatste punt op de agenda.

## **STAVAZA LEGE EN RESIDU CONTAINERS**

Geen verder nieuws te melden. Het agendapunt mag dan ook afgesloten worden.

Er is al meermaals door I. Eelen aan Bxl gesignaleerd dat de rapportering niet goed verloopt. Voorstel is dat als scheepsagenten hiermee problemen mee ondervinden, ze rechtstreeks contact opnemen met de Helpdesk of de verantwoordelijke bij IT.

Dit probleem wordt mogelijks verholpen met de installatie van de volgende versie van PLDA (begin 2020).

Er wordt gemeld dat eveneens de rapportering van de niet-aanzuiveringen vrachtlijsten aan de agenten ook in deze update van PLDA zou meegenomen worden.

## **VOORSTEL METHODIEK BEREKENING REFERENTIEBEDRAG DOORLOPENDE ZEKERHEID**

Tijdens het Benelux-overleg van 29/11/2019 werd het punt van de (doorlopende) zekerheden met de stakeholders besproken. In Nederland verleent men ontheffing voor AEO-bedrijven ook in het kader van een doorlopende zekerheid m.b.t. transit. De beroepsorganisaties Alfaport Voka en FORWARD Belgium zijn al langer vragende partij om een gelijk speelveld te creëren tussen BE en NL.

De voornoemde beroepsfederaties hebben vanuit de centrale diensten in Brussel vernomen dat ook in België de mogelijkheid zal voorzien worden om de doorlopende zekerheid transit te minderen tot 0%.

De regionale diensten van de AAD&A en de operatoren wachten nog op de officiële communicatie hierover.

Volgens AAD&A is er nog een technisch issue in de boekhouding/borgbeheer omdat men het systeem zou willen koppelen aan de AEO-database. Volgens de operatoren dient hiervoor in het systeem niets te worden aangepast. Als er een borgakte is voor bv. 3.000 EUR dan zou men in het systeem een referentiebedrag van 10.000 EUR kunnen administreren (zoals men in NL doet).

Verder zou de mindering van de zekerheid voor de kredietrekening net zoals in NL moeten kunnen toegepast worden voor zowel directe als indirecte vertegenwoordiging. Dit punt maakt ook nog het voorwerp uit van discussie binnen de AAD&A.

Sophany Ramaen stelt voor om dit punt mee te nemen naar de agenda van de WG Algemene bepalingen (op 20/12/2019)

Jef Hermans (FORWARD Belgium – Portmade) meldt dat in de WG communicatie aandacht zal besteed worden aan de wijze waarop de AAD&A aan de operatoren communiceert. Vaak zijn de communicaties te technisch en geven aanleiding tot verschillende interpretaties. De operatoren wensen "klare taal" vanwege de AAD&A.

## **T2L DOCUMENTEN**

De dienst Wetgeving heeft ondertussen bevestigd dat de T2L documenten gearhiveerd mogen worden bij de marktdeelnemer. De T2L documenten moeten op kaai dus niet langer ingehouden worden en naar het Hulpkantoor verstuurd worden. I. Eelen zal hier zo spoedig mogelijk een bericht voor rondsturen zodat zowel de operatoren als de ambtenaren op kaai daarvan op de hoogte zijn.

Verder is I. Eelen in overleg met C. De Clerck om te bekijken of er toch geen oplossing op korte termijn kan komen voor de afschrijving van de ATO (vrachtljst) . Een eerder voorstel om een mailprocedure op te zetten heeft negatief advies gekregen vanuit de buitendiensten. Deze diensten worden nu al overstelpt met heel wat e-mails en als daar ook nog de T2L documenten bijkomen, kan er geen tijdige behandeling gegarandeerd worden.

## **DOORLOOPTIJD controles (regionale WG)**

Er is nog geen startdatum van VISIGIP bekend

AAD&A-dienst Operaties nationaal heeft wel al een demo gekregen (op dd. 30/10). I. Eelen en E. Van Poucke waren daarbij aanwezig voor de regio Antwerpen.

Jef Hermans meldt dat men nog wacht op data die door bepaalde terminals moeten aangeleverd worden. Gesprekken hierover lopen nog.

VISIGIP zal ook vrijblijvend kunnen gebruikt worden voor het onderschrijven van verbintenissen tussen partijen onderling (agent-expediteur-vervoerder) in geval dat een container naar de scaninstallatie dient gebracht te worden (op basis van selectie ENS/vrachtljst).

## **VERGUNNING TOEGELATEN AFZENDER – VERBINTENIS**

Er werd een herinnering verstuurd aan de dienst Processen en Werkmethodes omtrent de template van de verbintenis. De Regio Antwerpen had reeds eerder (in mei) de nodige documentatie bezorgd. De afdeling Processen en Werkmethodes heeft op 25/11 laten weten dat men dit punt prioritair zal behandelen. De verbintenis werd voorgesteld tijdens de WG Algemene bepalingen die op 20/12/2019 heeft plaatsgevonden.

Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) vraagt of de nieuwe format van de verbintenissen impact zal hebben op de eerder afgesloten verbintenissen. De AAD&A zal hierop niet terugkomen.

Het al dan niet verplicht gebruik van de verbintenissen was eerder ook al het voorwerp van discussie in de WG Trade Facilitation.

In de rand wordt verwezen naar het gebruik van RTO-codes voor vertrekkende NCTS-zendingen (dit n.a.v. de afschaffing van bepaalde LLP's en AL-codes).

Bepaalde terminals hebben er geen probleem mee om de RTO-codes te laten gebruiken (mits verbintenis) voor vertrekkende NCTS-zendingen. Echter bij aankomst wensen zij dit niet te doen.

In de regio Antwerpen werd geopteerd om de TO-codes niet bekend te maken aan de operatoren. Het is aan de terminals om individueel te oordelen aan welke partij zij hun codes ter beschikking stellen. De vertrekkende NCTS-zending zal de tijdelijke opslag beëindigen en zal een CCRM-removal bericht genereren. Voor aankomende NCTS-zendingen kan de vereenvoudigde procedure toegelaten geadresseerde gebruikt worden. Hiervoor wordt aan de vergunninghouder een aparte AL-code toegekend.

Het overzicht van de AL-codes gekoppeld aan een publieke LLP die werden afgeschaft is opgenomen verder in dit verslag (zie verder onder agendapunt 4).

## **ZELFARCHIVERING EUR 1**

Op 30.09 werd de communicatie m.b.t. de zelfarchivering van certificaten EUR1 gepubliceerd.

Op 07.10 werd deze ook nog eens op de website van Nationaal Forum opgenomen.

### **Dit punt is afgehandeld**

## **Agendapunt 2: Wijziging procedure inning van keurrechten bij T-documenten**

AAD&A bekijkt proactief manieren waarop zij facilitering kan bieden aan operatoren voor wat betreft de controles uitgevoerd in de haven van Antwerpen. Eén van de FAVV gerelateerde aangelegenheden waar facilitering mogelijk is, is de inning van keurrechten.

Inning van retributies voor PLDA aangiftes, regeling H, gebeurt automatisch via het PLDA systeem (boeking via de wekkredieten). Voor andere aangiftes (bv de T documenten) gebeurt deze inning momenteel op een omslachtige wijze, namelijk via wekelijkse borgbrieven wat de nodige administratieve rompslomp en verplaatsingen met zich meebrengt.

De douane regio Antwerpen heeft vernomen dat de retributies in de haven van Zeebrugge bij deze laatste aangiftes op eenvoudigere wijze geïnd worden, namelijk via maandelijkse boeking. Bijgevolg is AAD&A regio Antwerpen van plan om in de loop van 2020 eveneens over te gaan tot maandelijkse boeking van de retributies.

De ambtenaren op kaai zullen in de toekomst de gegevens in een bestand registreren.

1x per maand zal aan het Hulpkantoor een rapport per aangever gegenereerd worden en zal er 1 schuld geboekt worden. De operatoren ontvangen dan een overzicht van geïnde rechten. Als borgstelling zal op voorhand een reservering op het wekkrediet gebeuren.

Simonne Van Aperen (AAD&A) licht toe dat per aangever op basis van data m.b.t. 2019 een bedrag zal bepaald worden dat zal worden gereserveerd. De operatoren opteren om zich te baseren op de hoogste bedragen zodat er voldoende zekerheid wordt gereserveerd.

De ingangsdatum moet nog bepaald worden, maar zal vermoedelijk 1 februari of 1 maart 2020 worden (afhankelijk van de aanpassing van de IT systemen AAD&A).

Voor alle duidelijkheid, voor wat betreft de inning voor aangiftes type H wijzigt er niets

Er zal hierover ten gepasten tijde nog een communicatie over rondgestuurd worden.

## **Agendapunt 3: Opstart CCRM – stavaza**

De AAD&A is niet op de hoogte wie nu effectief van start gaat of gegaan is met CCRM en vanaf wanneer. Alfaport Voka heeft hierover op 27/11 op haar website gecommuniceerd na overleg met alle betrokken stakeholders <https://www.voka.be/ccrm-opstart-project-de-haven-van-antwerpen>

Ook het afschaffen van de verbintenissen werd met deze communicatie aangekondigd. Op basis van de communicatie van Alfaport Voka hebben de beroepsfederaties ASV en FORWARD Belgium ook nog individueel de opstart van CCRM en een aantal aandachtspunten hierrond aan hun leden toegelicht

### **Afschaffen scanverbintenissen**

De afschaffing komt er op vraag van een aantal operatoren. De eerste vraag dateert al van 2017. Toen heeft de AAD&A hierover nog negatief advies gegeven.

In het kader van de opstart van CCRM en de mogelijkheden die VISIGIP op dit vlak biedt werd de vraag onlangs terug gesteld aan de AAD&A.

Zoals I. Eelen ook aan de beroepsfederaties tijdens de CCRM meeting van 12.11 heeft meegedeeld, zou het punt eerst behandeld worden op het intern overleg in Antwerpen op 19.11 waarna advies/goedkeuring van H. Van Cauwenberghe en K. Vanderwaeren zou gevraagd worden.

Gelet op het feit dat Alfaport Voka voor de opstart van CCRM haar communicatie wou lanceren was de beslissing van de centrale administratie om het gebruik van verbintenissen niet meer te verplichten reeds opgenomen in de communicatie van Alfaport Voka die op 27/11 werd verspreid. De regionale diensten van de AAD&A te Antwerpen werden van deze beslissing op 03/12 op de hoogte gebracht. Gelet op het verschil in timing van deze communicaties heeft dit bij de opstart van CCRM wat tot verwarring geleid.

Ilse Eelen (AAD&A) meldt dat n.a.v. de opstart van CCRM een aantal aanpassingen werden aangebracht in de interne systemen van de AAD&A. Zo is de melding van blokkering van een container een kennisgeving geworden. De deblokkering valt weg. Er wordt alleen nog meegedeeld dat het gaat over een "scancontainer".

De AAD&A blijft echter wel berichten vanuit NGPS naar zowel de terminals als de aangevers sturen maar dit staat los van CCRM.

Indien er zich laattijdige selecties zouden voordoen (bv. selecties op ENS door de dienst V&B te Brussel) of de selectie wordt door de douane aan een verkeerde partij gemeld dan zal het dossier worden onderzocht en zullen er in principe geen boetes worden opgelegd. Mochten deze problemen zich structureel stellen dan zal dit met de betrokken diensten besproken worden.

Er dient echter ook nog rekening gehouden te worden met het feit dat een container ook nog altijd kan geblokkeerd worden op vraag van de dienst opsporing. Hiervoor gelden specifieke procedures en afspraken.

PSA en MPET zijn op 3/12 met CCRM gestart en maken geen gebruik meer van de verbintenissen.

Vandaag worden de vervoerders aan de automatische loketten verwittigd van een selectie voor scanning.

Opgelet : Vanaf het ogenblik dat de terminal en de agent afspraken hebben gemaakt over de toepassing van CCRM zal de chauffeur bij aanmelding op de terminal aan het elektronisch loket (voorlopig) geen melding meer krijgen van een eventuele selectie. Uiteraard zal de partij die de vooraanmelding doet in TAMS wel op de hoogte gebracht worden dat de container dient gescand te worden.

PSA-MPET plannen echter wel om op termijn een scherm te voorzien aan de automatische loketten op basis waarvan ook nog eens de chauffeur op de hoogte zal gebracht worden dat de container dient gescand te worden.

Erik Van Poucke vestigt de aandacht op het feit dat voor de te scannen containers alle informatie (commerciële bescheiden) reeds aanwezig dienen te zijn bij de scandiensten. Indien bij aankomst op de scansite deze info niet aanwezig is wordt de container niet behandeld voor scanning.

Het gebruik van CCRM biedt perspectieven om de openingsuren van de scaninstallaties beter te benutten. Er zullen nl. vanaf 6.00 u containers kunnen aangeboden worden. Er dient echter wel rekening mee gehouden te worden met het feit dat de gasmeters en de aangevers momenteel niet beschikbaar zijn vanaf 6.00u.

De voorbije weken heeft FORWARD Belgium een aantal klachten ontvangen over de doorlooptijd van containers bij scanning. Er werden een aantal situaties beschreven waarbij de scanning 3 tot 5 uur heeft geduurd.

De AAD&A verwijst in dit verband naar het klachtenformulier dat recent in gebruik werd genomen omdat dit inzicht geeft in de problemen die zich operationeel stellen (zowel bij de operatoren als bij de AAD&A). De AAD&A beantwoordt in principe de klachtenformulieren die zij van de operatoren ontvangen hebben zodoende dat de operatoren eventueel ook maatregelen kunnen nemen om bepaalde zaken bij te sturen.

#### **Agendapunt 4: Afschaffen publieke LLP's en AL-codes**

Op maandag 18.11 werd een communicatie rondgestuurd door de regio Antwerpen om mee te delen dat de publieke LLP's en de daaraan verbonden AL-codes werden ingetrokken nadat er zeer veel vragen kwamen na de intrekking de week voordien van de AL codes van een bepaalde terminal.

Dat de publieke LLP's zouden afgeschaft worden, werd in het verleden reeds aangekondigd in de regionale Werkgroep van het Nationaal Forum (vergadering van 17.12.2018). Toen werd gewag gemaakt van de datum van 01.05.2019.

Er werden al eerder AL-codes ingetrokken doch deze hebben nooit enige "commotie" veroorzaakt.

Bovendien had de betrokken terminal zijn akkoord gegeven om deze codes in te trekken. Gelet op het feit dat de centrale administratie in Brussel de AL-codes had ingetrokken was het voor de regio Antwerpen niet meer mogelijk om hierover tijdig te communiceren. Hierna een overzicht van de AL-codes die werden ingetrokken :

<b>Benaming AL</b>	<b>Adres AL</b>	<b>ID-Code AL</b>	<b>Ingetrokken op</b>
Independent Container Line Europe	Haven 242	AL103030	4/10/2017
Containerterminal Churchilldok	Haven 420	AL103052	13/10/2019

Europa-terminal	Haven 855 - 869 Scheldelaan	AL106092	13/10/2019
Noordzee-terminal	Haven 913 Scheldelaan 601	AL107093	13/10/2019
Containerterminal Delwaidedok	Haven 616 - 738	AL108202	18/04/2017
PSA-HNN Deurganckdok	Haven 1724 - 1742	AL115173	13/10/2019
Antwerp Gateway Terminal (DP World)	Haven 1700 - 1718	AL114169	23/02/2018
ATO	Haven Zandvoort 2	AL103401	10/08/2017
IFB Zomerweg	Haven Zomerweg 24	AL103400	26/01/2018

Deze codes worden ingetrokken omwille van het feit dat ze gekoppeld zijn aan een vergunning LLP en dit niet meer mogelijk is op basis van de bepalingen die zijn opgenomen in het Douanewetboek van de Unie. De andere AL-codes die vermeld staat in de omzendbrief NCTS zijn niet gekoppeld aan een vergunning LLP en zullen dus niet door de dienst vergunningen worden ingetrokken.

Firma's kunnen op aangeven van Stef Debeuf (AAD&A - dienst vergunningen) de volgende opties overwegen :

- gebruik maken van de TO-code vermeld in de vergunning RTO van de terminaluitbater.
- een vergunning aangewezen plaats voor vertrekkende transitzending aanvragen
- een vergunning toegelaten afzender aanvragen (=vereenvoudigde procedure)

De nota NCTS (2015/152/0051/1) zal later aangepast worden.

Bij een aangewezen plaats voor vertrekkende transitzendingen (APT) gaat het over de toepassing van de normale procedure:

- Wachtijd 2 uur
- Geen administratie bij te houden
- Locatie opgenomen in APT dient ook vergund te zijn als RTO
- Snelle doorlooptijd aanvraag
- Werkwijze verschilt dus eigenlijk niet met deze van de ingetrokken AL-codes

Toegelaten afzender is de toepassing van de vereenvoudigde procedure:

- Wachtijd 30 of 10 minuten (in gerechtvaardigde gevallen)
- Register van vertrek bij te houden
- Locatie opgenomen in TA dienen niet vergund te zijn als RTO (maar in het kader van deze intrekking van AL-codes zal dit wel het geval zijn)
- Langere doorlooptijd audit (meer voorwaarden na te gaan dan bij APT)

In beide gevallen zal een verbintenis worden gevraagd tussen de vergunninghouder RTO en de aanvrager van de APT / TA.

Een verschil m.b.t het stellen van een zekerheid tussen beide vergunningen is er niet. Omdat het hier enkel gaat over vertrekkende transitzendingen wordt gebruikt gemaakt van de borgstelling inzake transit voor het opstellen van de T1-documenten (TC31 / TC33 certificaat). Het gaat dus over een zekerheid waarover de firma's reeds beschikken.

Andere belangrijke verschillen zijn er niet.

Als men snel een alternatief wil n.a.v. de afschaffing van voornoemde AL-codes wordt aan de operatoren geadviseerd om een APT aan te vragen, omdat deze beschikking quasi onmiddellijk kan afgegeven worden (voor zover de verbintenis aanwezig is). De betrokken operatoren kunnen dan op termijn nog altijd opteren om een vergunning toegelaten afzender aan te vragen, maar de doorlooptijd van een dergelijke vergunning neemt wat meer tijd in beslag.

#### **Agendapunt 5: Communicatie beroepsfederaties m.b.t. VZD's**

M.b.t. VZD's werd gezamenlijke gecommuniceerd door ABAS-KVBG en ASV. Op 04/10 werd deze communicatie eveneens gepubliceerd op de website van Nationaal Forum

<https://www.naforna.be/nl/nieuws/04102019-verschepingen-zonder-douanedocumenten>

Het betreft een bewustwordingscampagne waarmee de betrokken federaties de gebruikers van de haven van Antwerpen met aandrang verzoeken om vanaf 15 oktober 2019 verplicht de uitvoeraangifte voor vertrek in E-Balie (C-point) te registreren, dit bij voorkeur vóór de aanlevering van de goederen/containers op de terminals.

Een overgangperiode wordt voorzien, om ervoor te zorgen dat de betrokken partijen de nodige interne voorbereidingen kunnen treffen.

Vanaf 1 januari 2020 zullen de federaties deze maatregelen strikt toepassen en zal in principe de verscheping zonder correcte aangifte worden geweigerd.

Op 4/12 hebben de betrokken beroepsfederaties hierover een tweede communicatie gelanceerd waarin wordt aangedrongen om de gegevens van de aangifte in C-Point te registreren 24 u voor ETA (expected time of arrival). In geval van short sea dienen hierover onderling afspraken te worden gemaakt tussen de betrokken partijen. Deze afspraken zijn er gekomen na overleg met de betrokken stakeholders. De komende weken is er op initiatief ASV nog bijkomend overleg gepland met de betrokken stakeholders.

ASV dringt verder ook aan op een geautomatiseerde rapportering zodat een adequate opvolging/monitoring mogelijk is.

FORWARD Belgium vraagt ook om in de mate van het mogelijke de ETA van het schip zichtbaar te maken. In het kader van de aankomstmeldingen ontvangen terminals soms nog foutberichten (APERAK). Bij de opstart van het CODECO-bericht (IE507) werd een overzicht van de mogelijke foutberichten gepubliceerd alsook de acties die m.b.t. bepaalde foutberichten moeten ondernomen worden door de betrokken partijen.

Problemen kunnen afgestemd worden met de helpdesk en/of de IT-afdeling van de AAD&A.

M.b.t. de uitgangsbevestiging wordt na 5 dagen in principe via het exportmanifest de uitgang van de goederen bevestigd .

Er worden naast het gebruik van het elektronisch exportmanifest ook nog steeds macro's op kaai gebruikt (als vangnet) om de uitgang te bevestigen.

Bij wijze van monitoring is het aangewezen om aan de IT-afdeling in Brussel rapporten op te vragen om na te gaan hoeveel aangiften voor uitgang worden bevestigd op basis van het manifest en de macro.

NIEUW ACTIEPUNT	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Opvragen rapporten uitgangsbevestiging op basis van elektronisch export manifest en op basis van macro aan Klara Pasgang (IT afdeling Brussel)	Ilse Eelen	ASAP

M.b.t. transhipments wordt de "mini-cuscar" ingediend tot 5 dagen na verscheping. Voor transhipments op dezelfde terminal dient geen prenotificatie naar douane te worden gestuurd. Op basis van de eigen voorraadadministratie moet de terminal in staat zijn om de transhipmentbeweging aan te tonen. Bij transhipment via andere kaaien moet er wel een prenotificatie gebeuren. De terminals die CCRM gebruiken melden dat zij bij transhipment ook zullen moeten beschikken over een CCRM-removal message.

Voorlopig zal de AAD&A de macro's blijven gebruiken tot op het ogenblik dat men in Brussel beslist om dit niet meer te doen. Ook voor RORO wordt gebruik gemaakt van het elektronisch export manifest. Op het eerste gezicht zijn de resultaten voor RORO beter dan voor containers.

Voor RORO stelt zich nog een probleem met de VIN-nummers die niet altijd 17 cijfers bevatten. Eerder was gezegd dat VIN nrs die niet uit 17 karakters bestaan dienen beschouwd te worden als breakbulk. Dit punt dient verder nagekeken te worden op vraag van Grimaldi/AET.

NIEUW ACTIEPUNT	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Gebruik VIN nrs. In export manifest voor RoRo, navragen aan Klara Pasgang (IT-afdeling Brussel)	Convenors	Q1 2020

## Agendapunt 6: Aanpassing bulkprocedure voor Unieaccijnsgoederen

Op 28.10 werd een nota m.b.t. bulkprocedure voor accijnsgoederen gepubliceerd. Na opmerkingen van operatoren werd deze on hold gezet en werden nog enkele wijzigingen doorgevoerd. De nieuwe nota werd gepubliceerd op 09.12. (nota 2019/101/0127/2). Nieuwe procedure is toe te passen vanaf 1.2.2020. Er werd een afzonderlijke kennisgeving/verbintenis ontwikkeld voor uitvoer van accijnsgoederen. (waarbij EX vlak na belading en voor vertrek moet opgemaakt worden).

Voor invoer wordt gevraagd om extra informatie op te nemen in de voorraadadministratie.

Marc Wouters (Total – Essenscia) was niet op de hoogte van dit initiatief waardoor de sector geen input heeft kunnen geven. De sector vraagt zich af wat de bedoeling is van de nota. Ilse Eelen vraagt om hierover verder af te stemmen met de auteur van de nota (mevr. Sabine De Schryver – dienst vergunningen). Het betreft een regionale nota die tot stand is gekomen na overleg met de regio Gent. Volgens I. Eelen heeft e.e.a. te maken met de mogelijkheid om een "cross-check" te doen met EMCS. Volgens Marc Wouters zijn er nog onduidelijkheden over het bijwerken van het accijnsregister. Ook de implementatiedatum van 01/02/2020 is niet haalbaar voor de bedrijven om dit nog te programmeren. De sector vraagt dringend om de omstandigheden van de nota te verduidelijken.

Alfaport Voka dringt nogmaals aan om bij het opstellen van nota's/circulaires/instructies de betrokken sectoren voorafgaand aan de publicatie te consulteren. Deze vraag tot voorafgaande consultatie werd al meermaals aan de Stuurgroep Nationaal Forum voorgelegd echter zonder resultaat tot op heden.

### **Agendapunt 7: Gebruik klachtenformulier**

Begin oktober heeft de regio een melding rondgestuurd dat indien er klachten zijn er een specifiek formulier gebruikt moet worden dat werd opgesteld door FORWARD Belgium, Alfaport Voka en de AAD&A. Dit formulier moet in eerste instantie ingediend worden bij de teamchef van het betrokken team. Pas indien er geen gevolg/antwoord aan gegeven wordt, kan deze ingediend worden bij de diensten van de Regionale Centrum Directeur.

I.Eelen (AAD&A) benadrukt dat als er problemen zijn, dit gemeld moet worden. Op die manier krijgt ook de AAD&A zicht op mogelijke operationele problemen die zich stellen.

### **Agendapunt 8: Drukke op GIP RO (geldt eveneens voor GIPO)**

De teamchef van GIP RO meldt dat het de laatste tijd vaak zeer druk is op GIP RO. Twee problemen liggen aan de basis m.n. :

- aangevers (of hun vertegenwoordigers) zijn niet beschikbaar voor 8.30 u
- Gasmetingen gebeuren ook pas na een bepaald uur 's morgens.

Erik Van Poucke (AAD&A) meldt dat de douane pas met een fysieke verificatie kan beginnen van zodra het dossier volledig is en de gasmeting werd verricht. Van zodra de dossiers bij de douane worden ingereikt worden deze volgens het FIFO-principe behandeld

De private sector (FORWARD Belgium) zal met de betrokken firma's contact opnemen met het oog op het optimaliseren van deze processen. Vandaag worden de uren tussen 6.00 u en 9.00 u bijna niet benut niettegenstaande er vanaf 6.00 u vier verificateurs ter beschikking zijn om controles uit te voeren.

<b>NIEUW ACTIEPUNT</b>	<b>VERANTWOORDELIJKE</b>	<b>EINDDATUM</b>
Organiseren overleg met koerierdiensten en gasmeters.	Private havengemeenschap	Q1 2020

Alfaport Voka meldt dat vermoedelijk een deel van de klachten over de doorlooptijd van controles voortvloeien uit de huidige werkwijze. De AAD&A meldt dat zij in principe prioriteit geven aan fysieke controles.

Indien containers moeten gescand worden in combinatie met een fysieke verificatie is het in de praktijk niet haalbaar dat deze controles binnen het uur worden afgerond. Door het feit dat transportfirma's vaak maar één uur vrij geven wordt men bij een fysieke controle vaak geconfronteerd met wachturen die door de transportfirma's worden aangerekend.



Tineke Van de Voorde (Havenbedrijf Antwerpen) stelt voor om een infosessie te organiseren waarop aan de diverse actoren de werking van het huidige controleproces kan worden toegelicht.

NIEUW ACTIEPUNT	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Organisatie infosessie toelichting werking controleproces.	Antwerpse havengemeenschap	Q1 2020

### **Agendapunt 9: Procedure in geval van problemen uitgangsbeprestiging**

Momenteel worden er nog steeds bovenop de listings die de douane van de terminals ontvangt op de kaaien marco's gebruikt om de uitgang van de goederen uit de EU te bevestigen. Dit is wel pas na een aantal dagen en dus niet langer de dag nadien. Bijgevolg indien er een aangifte niet voor uitgang bevestigd werd, vraagt de AAD&A aan de aangevers om pas 10 dagen na verscheping een vraag te richten aan de betrokken diensten om nodeloos werk te vermijden. Er zouden zich in bepaalde gevallen nog een aantal problemen stellen bij de aankomstmelding (CODECO -IE507). Dit is onder meer het geval bij groupagezendingen waarbij vaak eerder gedane aankomstmeldingen worden geannuleerd.

### **Agendapunt 10 : Controleproces en afhandeling van overtredingen**

J. Van Wesemael (Alfaport Voka) meldt dat de Stuurgroep NF aan de Regio Antwerpen de opdracht heeft gegeven om na te gaan op welke wijze de afhandeling van overtredingen (met 614) kan vereenvoudigd/gedigitaliseerd worden. In een eerder verslag van deze werkgroep werd reeds een overzicht gegeven van wanneer een 614 kan gebruikt worden.

I.Eelen (AAD&A) wijst er op dat de 611 er gekomen is op vraag van de operatoren om vlugger over de goederen te kunnen beschikken.

Dhr Van De Velde-Poelman (AAD&A) heeft reeds eerder bevestigd dat een 614 en tegelijk het borgen voor de vrijgave (611) in principe niet samengaan.

Indien de aangever bereid is een minnelijke schikking te aanvaarden dan worden de goederen vrijgegeven nadat een ondertekende 614 is terugbezorgd aan de AAD&A. Hierin kan de aangever aanduiden dat de kredietrekening van de douanevertegenwoordiger kan gebruikt worden voor de betaling van de in de 614 vastgestelde bedragen.

Dit zou betekenen dat :

- aangevers/douanevertegenwoordigers zich niet meer kunnen bedenken om de schikking te aanvaarden nadat de goederen zijn vrijgegeven tegen borgstelling
- aangevers/douanevertegenwoordigers steeds beroep kunnen doen op de kredietrekening van de douanevertegenwoordiger voor de betaling en niet langer aan de kas geborgd moet worden; dit is een win-win situatie voor zowel de douanevertegenwoordigers, die niet langer moeten rondrijden en/of bedragen voorschieten, als voor de AAD&A (vermindering administratieve lasten).
- de 614 quasi onmiddellijk na de afsluiting van de verificatie moet bezorgd worden aan de aangever/douanevertegenwoordiger, die op zijn beurt moet zorgen voor een snelle ondertekening van de 614. De AAD&A heeft in de regio Antwerpen recent vastgesteld dat dit proces snel kan gaan op voorwaarde dat douanevertegenwoordiger en zijn opdrachtgever nauw in contact staan.
- de goederen moeten blijven staan tot op het ogenblik dat de getekende 614 is terugbezorgd. Maar dan is er een risico op congestie van de Grensinspectieposten. (vooral op GIP RO is er amper ruimte beschikbaar).

Als de aangever niet bereid is om een minnelijke schikking te aanvaarden dient dit schriftelijk te worden gemotiveerd. In dat geval dient de vaststellende dienst het onderzoek af te ronden waarbij de bezwaren worden onderzocht en de verschillende partijen worden gehoord. Het dossier wordt aan de dienst Geschillen bezorgd middels een proces-verbaal zodat tot onmiddellijke dagvaarding kan overgegaan worden.

De goederen worden in beslag genomen of vrijgegeven mits een borgstelling gelijk aan de waarde van de goederen (cfr. verbeurdverklaring) en de bijkomende belastingen ( cfr. goederen komen in het vrij verkeer).

Volgens het departement geschillen kan er bijgevolg nooit geborgd worden in het kader van een 614. Enkel wanneer de 614 niet aanvaard wordt is een borgstelling aan de orde.

In het kader van de stroomlijning van dit proces dient nagegaan welke stukken in dit proces kunnen gedigitaliseerd worden.

- **Digitalisering van de borg (Benelux 3):**

Het Departement boekhouding in Bxl moet onderzoeken op welke manier dit eventueel gedigitaliseerd kan worden zodat de verplaatsingen naar de kas overbodig worden. Dit werd reeds opgeworpen in de Stuurgroep.

- **Digitalisering van de 614:**

I.Eelen deelt mee dat ook dit in feite nationaal moet bekeken worden. Dit is niet evident gelet op het momenteel ontbreken van de digitale handtekening. Indien in het kader van directe vertegenwoordiging, de vertegenwoordiger tekent voor de aangever moet hiervoor een volmacht zijn van de bevoegde persoon en het bewijs dat de volmachtgever de bevoegde persoon is om de vennootschap in rechte te verbinden. De vraag stelt zich op welke wijze dit proces kan gedigitaliseerd worden ?

Gelet op het feit dat dit laatste over facilitering gaat zal vanuit de private havengemeenschap nagegaan worden in hoeverre een bestaande APP die in opdracht van FORWARD Belgium werd ontwikkeld m.b.t het digitaal ondertekenen van contracten ook zou kunnen gebruikt worden voor het digitaal ondertekenen van het formulier 614. De digitale handtekening die in de APP van FORWARD Belgium wordt gebruikt is juridisch onderbouwd.

Verder zal FORWARD Belgium ook de procedure zoals deze vandaag in Zeebrugge wordt toegepast in kaart brengen.

Er dient ook nagegaan te worden in het kader van de 614 op welk ogenblik dat de goederen mogen vrijgegeven worden. Kan de vrijgave gebeuren na ondertekening van het formulier 614 of na betaling van de douaneschuld ?

Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) heeft in het verleden het huidig proces met 611 en 614 in kaart gebracht en beschreven.

Bepaalde overtredingen kunnen niet met 614 afgehandeld maar dienen met een relaas 359 afgehandeld te worden. Op welke wijze kan men over de goederen beschikken ? Via borg (Benelux 3 ?)

Er wordt afgesproken om hierover regionaal in de loop van januari/februari 2020 een vergadering te beleggen.

NIEUW ACTIEPUNT	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Analyse en bespreking mogelijkheden optimaliseren proces gebruik 611 en 614 + voorstel digitalisering	Alfaport Voka + AAD&A regio Antwerpen	Q1 2020

## **Agendapunt 11 : Varia**

### **14/12 nieuwe plant health wetgeving en OCR wetgeving**

Tineke Van De Voorde (Havenbedrijf Antwerpen) meldt dat in het kader van de nieuwe plant health wetgeving en de nieuwe controleverordening (OCR) die op 14/12 in werking treedt de EU ook in een nieuw IT systeem voorziet. TRACES wordt vervangen door TRACES NT. Voor bijna alle plantaardige producten dient vanaf 14/12 een fytosanitair certificaat te worden voorgelegd. De Commissie heeft in laatste instantie beslist om na 14/12 tot nader order TRACES te blijven gebruiken voor dierlijke producten. Voor plantaardige producten zou men TRACES NT moeten gebruiken vanaf 14/12. TRACES NT is onvoldoende getest waardoor er wellicht bijkomende problemen kunnen ontstaan. Het FAVV voorziet de nodige maatregelen.

Bij de AAD&A wordt deze materie in principe opgevolgd door de afdeling niet-fiscale wetgeving. FAVV en AAD&A wisselen onderling informatie uit m.b.t. de veterinaire keuringen die werden uitgevoerd.

## Tekorten bij verzending accijsproducten

Marc Wouters (TOTAL) meldt dat een tijd geleden tussen de betrokken federaties (Essenscia, Petroleumfederatie, Brafco) en de diensten geschillen/wetgeving in Brussel werd afgesproken dat in geval van tekorten bij verzending van accijsproducten onder opschorting van accijnzen alleen maar accijnzen zouden ingevorderd worden op de vastgestelde verschillen rekening houdend met de aftrek van de voorziene tolerantie. Echter in de regio Antwerpen is men recent opnieuw begonnen met invorderingen waarbij geen rekening wordt gehouden met de tolerantie. De federaties vragen om de eerder afgesproken procedure na te leven.

NIEUW ACTIEPUNT	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Interne afstemming met de betrokken diensten	AAD&A – regio Antwerpen Ilse Eelen	ASAP

## Gebruik mini-CUSCAR voor RORO

Jan Maes (Grimaldi) vraagt naar een stavaza m.b.t. het gebruik van het mini-CUSCAR-bericht voor RORO. De IT afdeling in Brussel heeft aan Alfaport Voka bevestigd dat in afwachting van het project AN/PN/TS dit bericht voor RORO niet meer zal ontwikkeld worden.

Tijdens de vergadering werd gemeld dat er bij transshipment via dezelfde terminal geen prenotificatie dient te gebeuren. Gelet op het feit dat transshipments van voertuigen via dezelfde terminal in de boekhouding van de terminal kunnen gevolgd worden (op basis van de chassisnrs) kan er wellicht (na onderzoek) een toelating worden voorzien om de bewegingen van de voertuigen op te volgen a.d.h.v. de voorraadadministratie van de betrokken terminal.

Er wordt voorgesteld om via een pilootproject na te gaan in welke mate hiervoor een aparte toelating kan voorzien worden.

In het kader van deze toelating zal de betrokken terminal moeten kunnen aantonen met welk schip de voertuigen gelost zijn, waar deze zich op de terminal bevinden en met welk schip de voertuigen opnieuw werden uitgevoerd.

De betrokken firma zal na interne analyse met de dienst vergunningen hierover contact opnemen om dit pilootproject te initiëren.

Deze vereenvoudiging zou door de controlediensten in tweede lijn moeten opgevolgd worden.

NIEUW ACTIEPUNT	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
De betrokken operator zal met de AAD&A contact nemen om de mogelijkheden te bespreken	RoRo terminal en dienst vergunningen AAD&A (regio Antwerpen)	Q1 2020

## T documenten

Jessy Van Aert (Evonik – Essenscia) heeft een aantal vragen over de toepassing van de transitprocedures (T1) in geval dat containers tussen Zeebrugge en Antwerpen worden vervoerd via lichter.

Rederijen maken T documenten op maar de firma's die een vervolgaangifte willen maken hebben geen zicht op het tijdstip dat de T1-documenten door de douane in Antwerpen worden aangenomen. De aankomst wordt gemeld via de uurlijsten (uiterlijk een uur na aankomst) en worden door de douane in principe onmiddellijk verwerkt.

Er zal met de betrokken partijen contact opgenomen worden om na te gaan op welke wijze dit proces kan geoptimaliseerd worden.

**De datum van de volgende vergadering wordt later bepaald.**