



# Nationaal Forum : WG Operations

VERSLAG

28.05.2021

<b>CONVENORS</b>	Dorothy Cardoen (AADA & A) & Jan Van Wesemael (Alfaport –Voka)
<b>NOTULIST</b>	Jan Van Wesemael
<b>AANWEZIG</b>	<p>Bart Engels - AAD&amp;A          Bart Vleugels - AAD&amp;A          Debby Bogemans - AAD&amp;A          Erik Van Poucke - AAD&amp;A          Klara Pasgang - AAD&amp;A          Luc Verhaeghe - AAD&amp;A          Nicolas Wengler - AAD&amp;A          Rudi Lodewijks - AAD&amp;A          Sandrina De Prins - AAD&amp;A          Sophany Ramaen - AAD&amp;A          Sven Van Der Biest - AAD&amp;A          Yoann Francou - AAD&amp;A          Yves Arys - AAD&amp;A          Bart Keersmaekers - NAVES VZW          Isabelle Declercq - ABAS          Stijn Schuerwegh - ABAS          Nancy Smout - ABAS - Katoen Natie          Paul Van Den Bulck - ACB          Filip Goossens - Agoria          Kjell Jamin - Agoria          Rachida Maroukisse - Air Cargo Belgium          Stijn Op de Beeck - Air Cargo Belgium          Peter Tilleman - Antwerp World Diamond Centre          Dennis Verheyen - ASV          Nathalie Luyckx - ASV          Richard JANSEGGERS - ASV          Ron Hof - ASV          Diana Bouhuys - BCA          Eric Van Den Bempt - BCA          Jimmy Geninazzi - CEFIC          Michiel Jacobs - CRSNP          Sophie Withaecx - CRSNP          Jessy van Aert - Essenscia          Tim Verdijck - Essenscia          Sylvie Groeninck - Fedustria          caroline gubbi - FORWARD Belgium          Joana Pijpe - Forward Belgium (KGH)          Jan Maes - GSF          Jan Mariën - GSF          Katia VANDERKRUISEN - GSF          Kristin van Kesteren-Stefan - Havenbedrijf Antwerpen          Diederik Bogaerts - ICC BELGIUM          Kim Van de Perre - NAVES          Gino ROELANDT - NAVES VZW          Koen De Ridder - UNIZO          Nick Vandenabeele - Vinum &amp; Spiritus          Daan De Vlieger - Vinum&amp;Spiritus          Raf Tassent - Voka - Antwerpen (Rank Consulting)          Carl Roels - Voka - KvK Limburg (H.Essers)          Michelle Baeten - Voka – KvK Limburg (Nike)          Marc Staal - Voka Limburg          Sophie Leplae - Voka West-Vlaanderen</p>
<b>VERONTSCHULDIGD</b>	
<b>AFWEZIG</b>	

Co-convenor van de WG Operations, Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) opent de vergadering en verwijst naar de infosessie die m.b.t. ICS2 in oktober 2020 heeft plaatsgevonden. Ondertussen worden een aantal projecten ontwikkeld die eveneens een belangrijke impact hebben op het binnenkomend proces (bv. implementatie PN/TS = nieuwe goederencomptabiliteit). Verder is het de bedoeling om tijdens deze vergadering de grote lijnen uit te zetten voor de komende jaren en af te spreken op welke manier deze projecten vanuit de WG kunnen opgevolgd worden.

### **Agendapunt 1: ECS 2 en Elektronisch export manifest in de luchtvaartsector: toelichting en praktische ervaringen implementatie**

M.b.t. de implementatie van het elektronisch exportmanifest en de toepassing van ECS in de sector van de luchtvaart werd door Air Cargo Belgium (Rachida Maroukisse) aan de hand van een [presentatie](#) een stand van zaken toegelicht.

Air Cargo Belgium behartigt de belangen van de luchtvaartoperatoren op Brucargo en volgt een aantal douaneprojecten nauw op. In principe is het de bedoeling dat de sector van de luchtvaart vanaf 01/07/2021 integraal ECS zou toepassen. De evolutie van dit project wordt met alle stakeholders tijdens een wekelijkse vergadering opgevolgd.

Het "transfert"-bericht dat specifiek is voor de luchtvracht en gebruikt wordt bij de overdracht van goederen (bv. van de ene afhandelaar naar de andere) vergt toch specifieke aandacht.

Ook douanevertegenwoordigers testen dit bericht.

M.b.t. het indienen van het elektronisch exportmanifest worden in geval van consolidatie een aantal problemen ervaren. Zo worden gemengde zendingen (T1 en T2) volledig als T1-zendingen beschouwd. Dit probleem dient eerst technisch te worden opgelost alvorens ECS2 kan worden opgestart.

### **Agendapunt 2: ICS2 in de luchtvaart: toelichting en praktische ervaringen over de implementatie**

In principe is het volgens de EU planning voorzien om met ICS2 in maart 2023 in de luchtvaartsector te starten. Echter vandaag zijn er nog geen operatoren die testen gelet op de andere prioriteiten (ECS en gebruik H7-dataset).

Rachida Maroukisse (ACB) merkt op dat bewust gewacht wordt met de implementatie van ICS om geen verwarring te creëren bij de operatoren. Na de implementatie ECS zal het project ICS2 aangepakt worden (wellicht na de zomer van 2021).

Stijn Op de Beeck (WFS) verwijst ook naar het PLACI-project (prenotificatie van beperkte dataset in de luchtvaart). Ook de mogelijkheid van multiple filing zal op termijn ook worden voorzien.

De koerier en postsector is al bezig met de implementatie van PLACI. De andere luchtvracht zal de ENS implementeren vanaf maart 2023.

### **Agendapunt 3: ICS2: Transitie van R1 naar R2 zaken**

In de periode februari – mei 2021 heeft de Commissie een aantal documenten gepubliceerd m.b.t. het project ICS2, onder meer ook een document waarin de transitie van release 1 naar release 2 van ICS2 wordt toegelicht (zie [bijlage](#)).

De AAD&A (Yves Arys) licht de verdere ontwikkelingen en de stand van zaken toe m.b.t. ICS2 a.d.h.v. een [presentatie](#) (slide 8).

Er zijn 3 releases voorzien :

- R1 : 15 maart 2021 : air express air postal pre-loading (7+1 dataset)
- R2 : maart 2023 : implementatie in luchtvaartsector
- R3 : maart 2024 : implementatie in maritieme sector, spoor-en wegvervoer

R1 : express- en post operatoren sturen 7+1 dataset in . De berichtenuitwisseling gebeurt via de Shared Trade Interface naar het Common Repository. Op deze data wordt een risicoanalyse uitgevoerd. Voor postzendingen kan er al een volledige risicoanalyse worden verricht omdat de dataset voor postzendingen uitgebreider is.

Transitie naar R2 :

In R2 worden extra vervoersmodi en functionaliteiten voorzien

- Air express: preloads + pre arrivals alsook PN en controle is mogelijk bij binnenkomst.
- Air cargo : maart 2023 PLACI (preload) + prearrival full dataset + PN + controle bij bestemming
- Air cargo en post : multiple filing
- In R2 zullen meer partijen betrokken zijn
- Ook ICS2 transitie vanaf maart 2023 (nieuwe business processen)
- Link met PN/TS (via PN/TS-systeem)

Er wordt in een gefaseerde aanpak voorzien (zie transition document van de Commissie van 02/03/2021 eveneens gevoegd als [bijlage](#) bij dit verslag).

Vanaf 1 maart 2023 zullen in principe door de betrokken partijen de volledige datasets kunnen ingediend worden (ICS2-berichten).

Bij ICS2 wordt er in de EU één aangiftesysteem voorzien (STI – shared trader interface en common repository).

Multiple filing laat toe dat de carrier alleen de gegevens indient waarover hij beschikt (master filing).

Aan deze master filings zijn de house filings gekoppeld waarin de gegevens van de onderliggende vervoersdocumenten beschikbaar zijn. Deze laatste gegevens kunnen door de andere partijen die in de leveringsketting betrokken zijn worden ingediend (bv. de freight forwarders).

De common repository stelt op basis van de gegevens die door de verschillende partijen worden ingestuurd een volledige dataset (ENS) samen die de dataset naar de betrokken lidstaat stuurt op basis waarvan een risicoanalyse kan worden uitgevoerd.

Naast de carrier definieert art. 127.6 DWU ook nog de andere partijen die ENS kunnen indienen (importeur, persoon die goederen bij lossing aanbiedt , ...)

Indien ENS niet beschikbaar is op moment van aanbieding zal in principe de persoon die de goederen aanbiedt op dat ogenblik nog een ENS moeten indienen. Douane kan ook toestaan dat dit gebeurt aan de hand van een aangifte tijdelijke opslag of een aangifte waarmee goederen onder een douaneregeling worden geplaatst.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) stelt voor dat er m.b.t. het indienen van een ENS en de toepassing van Multiple Filing binnen de verschillende communities (zee-en luchthavens) tussen de verschillende partijen afspraken zullen moeten gemaakt worden welke data door welke persoon zal worden ingediend. De bedoeling moet zijn om een eenvormig proces te implementeren.

Kristin van Kesteren – Stefan (Havenbedrijf Antwerpen) stelt zich de vraag in hoeverre de operatoren zicht zullen hebben op de volledigheid van de ingediende datasets.

De AAD&A bevestigt dat er via de common repository berichten zullen uitgewisseld worden met de betrokken operatoren over de volledigheid van de ENS-dataset.

Zo zal de carrier bij het indienen van de master filing moeten aangeven welke partijen nog een house filing zullen moeten indienen. Deze partijen zullen dan via het systeem hiervan op de hoogte worden gebracht (via ENS complete notifications).

Het verdient aanbeveling om in de toekomst dit proces nog eens toe te lichten in de specifieke sub WG die zond dit thema zal worden opgericht.

Volgens de AAD&A is het aan de operatoren om de nodige acties te ondernemen zodat duidelijk is welke partijen welke data gaan aanleveren. Langs de zijde van de Commissie zijn al een aantal organisaties aangeschreven (bv. IATA).

#### **Agendapunt 4: PN/TS (= presentation notification/temporary storage)**

##### **- Presentatie over de Europees werkgroep en het business process**

##### **- Eerste voorstelling enkele schermen**

In de WG ICT (dd. 20/05/2021) werden naast de technische specificaties van de berichten PN/TS ook een aantal business processen besproken. Gelet op het feit dat het project PN/TS in principe vanaf januari/maart 2023 de huidige goederencomptabiliteit zal vervangen dient aan dit project bijzondere aandacht te worden besteed. Het project PN/TS wordt door Joelle Lauwers (AAD&A) toegelicht tijdens de vergadering a.d.h.v. de [presentatie](#) (slide 17) .

Alfaport Voka stelt dat de operationele impact van het project PN/TS wellicht nog groter is dan de implementatie van ICS2.

##### Scope project PN/TS :

PN : presentation notification (art.139 DWU).

TS (temporary storage) (art.145 DWU)

Art. 149 DWU stelt dat binnen een termijn van 90 dagen een definitieve douanebestemming aan de goederen dient gegeven worden die zich onder TO bevinden (eventueel ook wederuitvoer).

PN/TS zal de huidige goederencomptabiliteit vervangen (wellicht begin 2023). Verder zal ook in het kader van TS de overbrenging van goederen tussen vergunninghouders RTO voorzien worden (alleen voor overbrenging binnen België).

Het bericht AN (arrival notification) werd ondergebracht onder het project ICS2.

Er werd gezocht naar één uniek systeem voor zowel zee-als luchtvracht. De huidige berichten (zoals CUSCAR) zijn niet meer compliant met de bepalingen van het DWU.

PN/TS berichten zijn in XML. Er werd beslist om de huidige applicaties niet meer aan te passen.

De nieuwe systemen zullen modulair opgebouwd worden hetgeen een aantal voordelen biedt bv. in het kader van onderhoud en updates.

In de schoot van de EU WG PN/TS zal met de 10 deelnemende lidstaten (BE, FR, SE, SK, RO, MT, LT, CY, IT, AT) een gemeenschappelijk IT-systeem ontwikkeld worden dat later eventueel ook door andere lidstaten kan gebruikt worden.

Bespreking proces tijdelijke opslag (TS)

Bij het plaatsten van goederen onder TO zijn 2 opties mogelijk :

1. De ATO/TSD kan worden ingestuurd alvorens dat de goederen zijn aangekomen (pre-lodged TSD). De goederen moeten binnen een termijn van 30 dagen worden aangeboden. Indien dit niet het geval is zal deze aangifte automatisch door het systeem geannuleerd worden.  
Er zal ook een vergelijking gebeuren tussen de arrival notification (AN) en de TSD/ATO. Het zal ook mogelijk zijn om de TSD/ATO te wijzigen.  
Indien alles conform is zal de TSD worden geactiveerd die op voorhand werd ingestuurd. Ook een gevalideerde TSD kan achteraf nog gewijzigd worden.

Ofwel wordt er bij een "pre-lodged" aangifte een TSD ingestuurd die de volledige dataset bevat ofwel worden de gegevens van de eerder ingestuurde ENS (via de common repository) gerecupereerd door te refereren naar de MRN van de ENS.

De aangever zal in ieder geval een bericht ontvangen : ofwel MRN ofwel een foutbericht.

Later in het proces kan een andere aangever het PN-bericht sturen met referentie naar MRN van de vooraf ingediende aangifte TSD en ENS. Deze laatste aangever ontvangt op zijn beurt opnieuw een MRN of een foutbericht.

MRN van de pre-lodged aangifte is belangrijk voor de activatie van de aangifte TSD en het MRN van de ENS is belangrijk voor de afsluiting van het proces ICS2.

De indiener van de TSD zal op het ogenblik dat de TSD wordt geactiveerd hiervan een bericht ontvangen. Ook de aangever van de PN wordt geïnformeerd dat de PN werd gekoppeld aan een aangifte TSD.

2. De tweede mogelijkheid bestaat erin om op het ogenblik dat de goederen aankomen een gecombineerde aangifte in te dienen (combinatie TSD en PN). Ook in dit geval zal de indiener van de aangifte ofwel een MRN ontvangen of een foutbericht. De TSD kan worden gewijzigd.

Verder presenteert Joelle Lauwers een aantal schermen die momenteel reeds beschikbaar zijn in de testomgeving. Het systeem zal ook ruime consultatiemogelijkheden bieden zowel voor douane als voor de operatoren. Zo zullen rapporten kunnen gegenereerd worden van de nog openstaande items waarvoor de tijdelijke opslag nog niet werd beëindigd.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) merkt op dat de IT-ontwikkelingen al ver gevorderd zijn. Echter de impact van deze nieuwe applicaties op de douaneprocedures die hiermee gepaard gaan en de afspraken die tussen de actoren zullen moeten gemaakt worden over het indienen van de verschillende aangiften werden momenteel nog niet opgenomen. Zo dient het huidige proces m.b.t. binnenkomende goederen volledig herzien te worden.

Ook het tijdstip van implementatie PN/TS (januari/maart 2023) en ICS2 voor de maritieme sector (maart 2024) verdient bijzondere aandacht. Zo dient nagegaan te worden in hoeverre de implementatie van PN/TS kan samenvallen met de implementatie van ICS2.

De AAD&A heeft tijdens een recente vergadering van de WG ICT aangegeven dat zal geprobeerd worden om dit te laten samenvallen op voorwaarde dat de Commissie hiermee akkoord gaat. In principe dient PN/TS al in productie te gaan op 1 januari 2023. Op 1 maart 2023 gaat ICS2 (release 2) in productie en vanaf dat ogenblik zouden gegevens van de ENS kunnen gerecupereerd worden (voor luchtvracht).

Voor de maritieme stromen kunnen ENS gegevens pas in maart 2024 gerecupereerd worden. Er dient dus rekening gehouden te worden met het feit dat voor de maritieme sector eerst PN/TS zal moeten geïmplementeerd worden.

De co-convenor stelt dan ook voor om de operationele aspecten in het kader van de projecten PN/TS en ICS2 verder met alle betrokken actoren te bespreken in een aparte subwerkgroep die zo snel mogelijk dient samengesteld te worden.

Actie : de convenors zullen in dit verband een voorstel doen aan de Stuurgroep Nationaal Forum over de samenstelling van deze sub WG.

Kristin Van Kesteren-Stefan (PoA) merkt op dat de doelgroep voor dit project zeer breed is en dat tot op heden het project zich heeft beperkt tot het ontwikkelen van de technische specificaties voor de verschillende berichten. De gevolgen van de werkwijze voor douane en de operatoren werden tot op heden nog niet besproken. Dit dient dringend te gebeuren.

Dorothy Cardoen (AAD&A) merkt op dat voor wat betreft de maritieme sector de kans bestaat dat er tussen maart 2023 en maart 2024 geen mogelijkheid bestaat om gegevens van de ENS te recupereren en dat voor die beperkte periode in een alternatief proces zal moeten voorzien worden.

Er zal met de WG moeten nagegaan worden welke partijen over de gegevens beschikken om een aangifte TSD in te dienen. Deze gegevenselementen zijn opgenomen in kolom G4 van de bijlage B van de gedelegeerde verordening. Volgens de AAD&A kunnen deze gegevens op master of op house niveau ingestuurd worden.

Belangrijke vraag : zullen er veel operatoren gebruik maken van de re-use van de ENS data ?

Stijn Op de Beeck (WFS) maakt zich ook zorgen over de implementatie van deze projecten in de ons omringende lidstaten. Uiteraard dienen alle lidstaten op hetzelfde ogenblik deze projecten te implementeren waardoor er geen concurrentie tussen de lidstaten zal ontstaan. De luchtvaartsector hoopt dat de werkwijze ongeveer zal gelijk lopen in de betrokken lidstaten.

In het kader van E-commerce wordt opgemerkt dat wanneer geen gebruik wordt gemaakt van de aangifte met gereduceerde dataset (H7) deze goederen ook de normale procedure (plaatsing onder TO) zullen moeten volgen.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Afstemming operationeel proces met verschillende stakeholders in sub WG	Convenors Operations WG	ASAP
In kaart brengen dataelementen verschillende aangiften	Convenors Operations WG	ASAP
Samenstelling sub WG PN/TS/ICS2	Convenors Operations WG	ASAP

#### Agendapunt 5: Project "overbrenging onder RTO"

Luc Verhaeghe (AAD&A) licht de stavaza toe van het pilootproject 'overbrenging onder RTO'. Dit project werd geïnitieerd naar aanleiding van de nota 'overbrenging onder RTO' van de AAD&A die werd opgesteld op verzoek van de handel. De nota beschrijft een tijdelijke procedure in afwachting van de aanpassing van de goederencomptabiliteit in het kader van het Europees project PN TS. De bedoeling van het pilootproject is dus de tijdelijke procedure uit te testen met enkele pilootfirma's. Er hebben een achttal firma's een aanvraag ingediend om deel te nemen aan de piloot.

Deze firma's werden op 20 oktober 2020 geïnformeerd over de te volgen stappen in het project, te beginnen met het indienen van een verzoek tot wijziging van hun vergunning RTO. Het model van aanvraagformulier werd op dezelfde datum toegestuurd via mail evenals het model van verbintenis waarin dient te worden vermeld wie de verzendende RTO en de ontvangende RTO zijn.

Van de 8 firma's heeft er tot nu toe enkel één firma een aanvraag tot wijziging van zijn RTO ingediend. De aanvraag werd aanvaard door de betrokken regionale dienst vergunningen en een audit is voorzien voor juni eerstkomend.

De andere firma's hebben nog geen verzoek tot wijziging van hun RTO ingediend en dit ofwel zonder opgave van enige reden of om één van de volgende redenen:

- softwareproblemen
- administratieve rompslomp die de wijziging met zich zou meebrengen
- een andere oplossing gevonden voor de specifieke trafiek.

Het is dus duidelijk dat op basis van deze gegevens er moeilijk kan gesproken worden van een test die voldoende gegevens aanbrengt om de nota 'overbrenging onder RTO' te evalueren, bij te sturen.

De bedrijven die zich op Brucargo als piloot hadden kandidaat gesteld hebben dit project stopgezet omdat geen enkele van de afhandelaars beschikt over een AEO-vergunning.

Alfaport Voka vraagt zich af wat de gevolgen zullen zijn van de implementatie van PN/TS op het project overbrenging onder RTO. Volgens de AAD&A is het overbrengingsbericht wel voorzien in het project PN/TS maar de analyse werd pas recent aangevat.

De vraag stelt zich in hoeverre de pilootbedrijven bereid zijn om tot maart 2023 in een alternatief te voorzien met de kans dat het proces vanaf maart 2023 opnieuw zal wijzigen. Dit dient met de betrokken operatoren te worden opgenomen.

Debby Bogemans (AAD&A) drukt haar bezorgdheid uit over dit project omdat we dicht tegen de implementatiedatum van PN/TS aanleunen. Het is dan ook aan de pilootbedrijven om te beslissen in hoeverre dit project wordt verder gezet in afwachting van de implementatie van PN/TS.

Een andere vraag die zich stelt is onder welke voorwaarden (gebruik dataset) de overbrenging zal lopen onder het project PN/TS? De kans is klein dat de beperkte dataset (EIR + enkele bijkomende data) zal kunnen behouden worden onder PN/TS – overbrenging. Verder dient ook aandacht besteed te worden aan de RTO-locaties die zich in het binnenland bevinden. Ook aankomende transitzendingen met niet-Unie goederen zullen in de toekomst via PN/TS lopen wat vandaag met de goederencomptabiliteit niet het geval is. Quid impact op de processen vanaf januari/maart 2023?

PoA (Kristin van Kesteren – Stefan) vindt het jammer dat 5 jaar na de implementatie van het DWU de overbrenging nog niet werd gerealiseerd. Rudi Lodewijks (AAD&A) geeft onder meer als reden aan dat bedrijven momenteel andere prioriteiten hebben (Brexit, implementatie e-globalisatie) en dit project achteruit hebben geschoven. Er dient rekening mee gehouden te worden dat de implementatie van een dergelijk project ook inhoudt dat IT-systemen dienen aangepast te worden.

Het is nu aan de betrokken pilootbedrijven om te beslissen hoe ze hiermee verder gaan.

Jan Maes (ASV) werpt de problematiek op van de wederuitvoer (bv. vanuit de regeling douane-entrepot vanuit NL waarbij de goederen via de haven van Antwerpen de EU verlaten). Deze beweging valt onder AES en wordt best onder de regeling (3171) uitgevoerd zonder te combineren met een transitaangifte. Volgens Yves Arys (AAD&A) zijn er in het kader van AES hiervoor specifieke procedures voorzien.

Actie : dit punt zal worden opgenomen met de bevoegde ambtenaren (Klara Pasgang /Wouter De Vliegheer /Lindsay Jacobs).

#### Mini-CUSCAR verdwijnt voor transhipment bewegingen

Bij de implementatie van PN/TS (januari /maart 2023) zal ook worden afgestapt van het "mini CUSCAR" bericht.

In de plaats zal een bericht "kennisgeving van wederuitvoer" worden gecreëerd. Het voornoemd bericht werd door de AAD&A uit het project AES gelicht en overgeheveld naar het project PN/TS omdat in geval van transhipment de beëindiging van de tijdelijke opslag zal dienen te gebeuren via deze kennisgeving van wederuitvoer. Deze kennisgeving wordt beschouwd als een onderdeel van de goederencomptabiliteit. Er wordt ook opgemerkt dat de voorgeschreven dataset van bijlage B (DA) dient nageleefd te worden. Hiermee wordt duidelijkheid geschapen over de ontwikkeling van de kennisgeving van wederuitvoer (zie laatste agendapunt).

Er wordt ook voorgesteld om de gegevenselementen van de aangiften die gerelateerd zijn aan de verschillende projecten in kaart te brengen voor verdere bespreking in de sub WG.

Het transfertbericht (overbrenging) kan momenteel nog niet geïmplementeerd worden omdat de analyse hierop nog niet verricht is. Het Europese bericht is gekend (kolom G5 van bijlage B). België gaat wat betreft het nationaal bericht een voorstel doen in de Europese WG PN/TS. Het nationaal bericht kan afwijken van het Europees overbrengingsbericht maar er zal binnen de WG met de 10 lidstaten naar een consensus worden gezocht.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Pilootbedrijven overbrenging onder RTO dienen te beslissen of zij dit project verder zetten	Opvolging AAD&A	ASAP

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Nagaan welke procedures in het kader van AES dienen toegepast te worden bij wederuitvoer al dan niet gecombineerd met transit	Convenors stemmen af met Klara Pasgang/Wouter De Vlieger/ Lindsay Jacobs	ASAP

#### Agendapunt 6: Problemen met uitgangsbepalingen

De AAD&A probeert samen met de private sector te achterhalen wat aan de basis zou kunnen liggen van deze problematiek die sedert begin 2021 opnieuw de kop opsteekt.

Een eerste analyse van de beschikbare rapporten brengt niet echt een structureel probleem aan het licht.

Momenteel is het uitgaand proces volledig geautomatiseerd. Indien er in één van de stappen in dit proces iets misloopt dan zal er uiteindelijk geen uitgangsbepaling gegenereerd worden.

Het punt werd op 26/05/2021 ook besproken tijdens het regionaal overleg (Trade Facilitation) te Antwerpen. Tijdens voornoemd overleg werd gesteld dat niettegenstaande de aankomstmelding en het export manifest op een correcte manier werden ingestuurd er toch aangiften zijn die niet voor uitgang worden bevestigd.

Deze situatie zal op basis van concrete rapporten verder worden geanalyseerd door de AAD&A om de oorzaak van deze problematiek te achterhalen.

Dorothy Cardoen (AAD&A) doet dan ook een oproep om specifieke gevallen die zich voordoen te melden zodat dit met de dienst ICT verder kan onderzocht worden.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Problemen met uitgangsbepalingen kunnen gemeld worden aan de AAD&A	Dorothy Cardoen en afdeling ICT	ASAP

#### Agendapunt 7: Uitwerken van een kennisgeving van wederuitvoer

Zie toelichting onder voorlaatste agendapunt

De datum van de volgende vergadering zal later gecommuniceerd worden.