



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

21.09.2021

VOORZITTER	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionale Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) / Ilse Eelen (AAD&A)
AANWEZIG	<p>Ilse Eelen (AAD&A – Dienst Regionale Directeur - Organisatie & Ondersteuning) Sara Van Cotthem (AAD&A – Dienst Regionale Directeur – Communicatie) Erik Van Poucke (AAD&A – Afdeling Controle 1^{ste} lijn I) Dorothy. Cardoen (AAD&A – Afdeling Controle 1ste lijn II) Simonne Van Aperen (AAD&A – Afdeling Aangiftebeheer) Ilse De Bruyne (AAD&A – Afdeling Geschillen) Pieter Smits (AAD&A – Afdeling Geschillen) Inge Verrezen (AAD&A – CRC) Linda Tirry (AAD&A – Afdeling Controle 2e lijn) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Kristin Van Kesteren-Stefan (Havenbedrijf Antwerpen) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Sophie Verberckmoes (VoKa – BDO) Frederik Noppe (KVBG – AET) Federic Keymeulen (Transportfederatie – TLV) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Peter Tilleman (AWDC) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Danny Proost (Forward Belgium– Rhenus) Nancy Smout (KVGB – Katoen Natie) Karen Wittock (Forward Belgium – Remant) Kim Van De Perre (ASV – MSC Belgium) Richard Jansegers (ASV – OOCL) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Roel Huys (Tabaknatie – KVBG) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Gino Roelandt (ASV-Hapag Lloyd) Isabelle De Maegt (Transportfederatie - Febetra) Michaël Achtergael (Deloitte)</p>
VERONTSCHULDIGD	<p>Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur) Tino Sap (AADA – Afdeling Controle 2e lijn) Bart Engels (AAD&A – Nationaal Forum) Stef Debeuf (AAD&A – Afdeling Marketing) Sam Reynders (AAD&A – Afdeling Geschillen) Goedele Boonen (AAD&A – Departement Geschillen – Centrale Dienst Strafvordering) Tim Liesenborghs (AAD&A – Administratie Opsporingen) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Caroline Gubbi (Forward Belgium) An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Marjan Beelen Havenbedrijf Antwerpen) Kurt Joosen (Transportfederatie – Transport Joosen) Eddy Wouters (ASV) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte) Annemie Peeters (Havenbedrijf Antwerpen) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young)</p>

Bij het begin van de vergadering stelt Ilse Eelen een nieuwe collega voor. Sara Van Cotthem is de nieuwe communicatie ambtenaar van de regio Antwerpen. Zij is de opvolgster van Bert Verhoeven en Dirk De Langhe en was voordien werkzaam bij ABC regio Gent. Sara zal zich bezighouden met het ontvangen van bezoeken, diverse delegaties, scholen, begeleiden van filmploegen,...

Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 26.05.2021) en openstaande actiepunten

VERSLAG VORIGE VERGADERING

Geen opmerkingen bij het verslag van de vorige vergadering.

OPENSTAANDE PUNTEN:

-T2L:

Er werd tot op heden nog steeds geen geautomatiseerde aanzuivering (via XML-bericht) voorzien ondanks de vraag van regio Antwerpen. De dienst Informatiemanagement in Brussel ziet dit niet als een prioriteit. Ilse Eelen en Sabine De Schryver hebben de vraag geëscaleerd bij Dhr Vanderwaeren en wachten op een reactie.

- overzicht nota's:

Een overzicht van bestaande/nog geldende nota's staat nog steeds op de planning. Jan Van Wesemael zal een oplijsting maken van de nota's die hij nog in zijn bezit heeft. Ilse Eelen meldt dat er wat nota's aan een update toe zijn bv owv nieuwe mailadressen en dergelijke.

- nota 359/614/borg (afhandeling Geschillen):

Zie ook agendapunt 5.

- voorbeelden van dossiers met lange doorlooptijd:

Ilse Eelen deelt mee dat ze de voorbeelden van Jef Hermans ontving. Op GIP LO is er begin dit jaar een achterstand in de behandeling van de dossiers ontstaan wegens afwezigheid owv ziekte van de teamchef. Het afdelingshoofd (Erik Van Poucke) is toen tussengekomen om dossiers mee te behandelen. De voorbeelden in kwestie die bezorgd werden, betroffen verkeerde omschrijvingen van goederen op T documenten. Op het moment van deze vaststellingen werd de aangever hiervan in kennis gesteld en er werd hem gevraagd een nieuw T document op te maken. Hij was dus wel degelijk reeds van in het begin op de hoogte dat er een geschil was en had dus de mogelijkheid om conservatoire maatregelen te nemen in hoofde van zijn opdrachtgever. De doorlooptijd bij Geschillen was in deze gevallen niet onredelijk hoog. Ilse Eelen benadrukt dat er meer moet ingezet worden op het vermijden van fouten zodat dergelijke dossiers/vaststellingen niet noodzakelijk zijn.

- listings niet zuivering vrachtlijsten aan de RTO houders:

Jan Van Wesemael meldt dat dit nog niet werd aangekaart bij Informatiemanagement. Dit kadert ook mee in het verhaal van PN/TS waar er nog sectorvergaderingen moeten plaatsvinden. WG Operaties zal betrokken worden.

- exportbevestigingen:

Simonne Van Aperen zal nog een recent bestand bezorgen aan Dorothy Cardoen zodat dit kan meegenomen worden voor verder onderzoek en in de WG Operations op nationaal vlak.

Jan Maes meldt dat hij problemen ervaart met de afhandeling van boordprovisiedocumenten (worden niet tijdig aangezuiverd). Dorothy Cardoen zal dit verder bekijken aangezien de dienst die deze documenten behandelt onder haar bevoegdheid als afdelingshoofd valt. Ze geeft wel mee dat als de (voor)aanmelding via mail niet correct gebeurd is, de documenten niet afgewerkt zullen worden (omdat er in die gevallen geen mogelijkheid tot controle geweest is).

- problematiek nalatighedsintresten:

Ilse Eelen geeft mee dat dit onderwerp behandeld wordt in afzonderlijke interne en externe meetings op nationaal vlak. Dit onderwerp zal dan ook niet langer ter discussie in deze regionale WG behandeld worden.

Marc Wouters stelt wel de vraag wat er tot die tijd moet gebeuren met de reeds lopende dossiers. Simonne Van Aperen zegt dat deze gewoon hun gang zullen gaan. De procedure wordt mogelijks nog licht aangepast en dan start men opnieuw. Ook het "spontane aspect" zal een rol gaan spelen bij de aangepaste procedure. Bij de reeds opgestarte dossiers kan niet gezegd worden dat deze spontaan waren, dus er gaat moeten betaald worden wat er gevraagd werd. Marc Wouters geeft nog mee dat naar zijn mening nalatigheidsintresten en het spontane karakter niets met elkaar te maken hebben.

- bekijken invulling verruimde openingsuren GIP door de havengemeenschap:

Het betreft het beter/optimaal gebruiken van de huidige openingsuren.

Jan Van Wesemael geeft mee dat dit ook gelinkt is aan de nog op stapel staande projecten zoals het VIL project mbt het stroomlijnen van het controleproces.

Agendapunt 2: Begeleiding van containers naar de GIP – nieuwe procedure

Ilse Eelen licht toe dat er begin juli een nieuwe procedure voor begeleidingen werd ingevoerd waarbij er enkel nog op afspraak gewerkt wordt. Er zijn echter vaak (lange) wachttijden om een afspraak te bekomen en dat heeft verschillende redenen. De RCD dienst ontvangt wekelijks een rapportering van het Team Bewaking.

Er is momenteel een beperkte capaciteit bij het team dat de begeleidingen uitvoert (die overigens ook nog andere prioritaire taken heeft). Een aanvraag werd ingediend om bijkomende medewerkers te mogen aanwijzen voor het team. Er zijn reeds selectiegesprekken geweest maar men wacht op bevestiging hoeveel extra manschappen mogen aangewezen worden. Het dossier zit bij OPS CC en BuPA P&O.

Regelmatig moeten begeleidingen ter plaatse afgebroken worden omdat transporteurs niet in orde blijken (geen boorddocumenten, chauffeur komt niet opdagen,...) De AAD&A betreurt dit en vraagt de operatoren om er beter op toe te zien. Door dergelijke annulaties zijn die tijdsslots immers niet (meer) beschikbaar voor transporten die wel in orde zijn/waren.

Er zijn ook regelmatig problemen op de terminals. Hoewel de grote terminals stellen dat de begeleidingscontainers voorrang krijgen bij het opzetten, blijkt er bij drukte een probleem om binnen een redelijke termijn bij de opzetzone te geraken (bv door file aan de gate in of op de terminal zelf). Er is met bepaalde terminal uitbaters overleg geweest om voorrang te krijgen. De betrokken terminal uitbater staat dit ondertussen ook toe maar voorlopig enkel in tijden van extreme drukte (waarbij zij zelf bepalen wat onder extreme drukte verstaan wordt).

AAD&A zou uiteraard graag overal en ten alle tijden voorrang krijgen bij het ophalen van deze begeleidingscontainers. Er worden immers regelmatig problemen ervaren.

De scanacties op kaai zullen ook gradueel opgevoerd worden. Hierdoor kan een eerste controle plaatsvinden nog voor de container van kaai gaat. Ilse Eelen wijst er wel op dat het dan nog steeds kan gebeuren dat containers alsnog naar de GIP moeten (al dan niet onder begeleiding). Dit zal dus niet voor alle gevallen een oplossing bieden maar zou toch het aantal begeleidingen moeten doen dalen.

SCANNING-VERVOLGAANGIFTE

Regelmatig blijkt ook dat er nog geen vervolgaangifte meegedeeld werd. Dit is nochtans uitdrukkelijk in de kennisgeving aan de aangevers gezet. Tot hiertoe is het bewakingsteam daar redelijk flexibel in geweest en heeft zij operatoren meermaals aangemaand om documenten te bezorgen. Dit zorgt echter voor een grote administratieve last en zorgt er eveneens voor dat tijdsslots geblokkeerd zijn voor operatoren die wel in orde zijn. Ilse Eelen deelt mee dat men dit intern verder bekijkt om maatregelen te treffen of strenger op te treden. Bv om 24u na het maken van een afspraak de vervolgaangifte mee te delen (anders wordt de afspraak onherroepelijk geannuleerd en moet men er een nieuwe maken) of om zelfs enkel nog afspraken toe te laten als onmiddellijk de vervolgaangifte ook meegedeeld wordt.

De scandiensten melden ook dat voor "normale" scancontroles de vervolgaangifte niet meegedeeld werd op het moment dat de container zich aanbiedt op de GIP. De container kan dan niet gescand worden en staan te wachten op de GIP terreinen. Vooral op GIP RO is deze ruimte echter zeer schaars en het is ook niet de bedoeling dat de GIP's voor opslag gebruikt worden.

Dhr Vanderwaeren vindt ook dat dit moet beteren en denkt eraan om bv op GIP LO de toegang tot de site te weigeren als de vervolgaangifte ontbreekt.

Peter Verlinden geeft mee dat hij een eerste begeleidingscontainer onlangs had en dat het maken van een afspraak goed verlopen is. Alles regelen met alle betrokken partijen duurt wel even en ook de afwerking op de GIP zou in dat geval even geduurd hebben. Hij zal een totaalbeeld van de betreffende zending nog samenstellen en aan Ilse Eelen bezorgen.

Olivier Schoenmaeckers vraagt waarom er op de vervolgaangifte gewacht wordt. ASV heeft ook al een keer bekeken of een shuttledienst kan ingelegd worden voor safety & security selecties. Ilse Eelen licht toe dat men in regio Antwerpen reeds heel lang deze werkwijze hanteert. Als men wacht op de vervolgaangifte kan men in 1 keer alle controles verrichten en beschikt men over alle informatie. Indien men dit niet doet dan zou het bv kunnen dat de container eerst overgevoerd moet worden naar de GIP voor een safety & security controle en later als er een vervolgaangifte gemaakt wordt, heb je kans dat die wederom naar de GIP moet maar dan bv voor een fiscale controle (bv onderwaardering).

Karen Wittock vraagt of bij safety & security controles van transshipment containers nog steeds kan gebruik gemaakt worden van een verbintenis als "vervolgaangifte" aangezien daar pas na de transshipmentbeweging een mini-cuscar komt en er dus nog geen vervolgaangifte is. Ilse Eelen bevestigt dat dit nog steeds kan.

Agendapunt 3: Project PN/TS en ICS 2.0

Jan Van Wesemael geeft een stand van zaken mbt deze projecten. Dit wordt ook verder opgevolgd in de nationale WG Operations maar zal een serieuze impact hebben in de haven van Antwerpen.

PN/TS zal de huidige goederencomptabiliteit vervangen vanaf 01.01.2023. Dit zal een grote impact hebben op alle operatoren (agenten, vervoerders, verladers,...). Ook de wijze van berichtenuitwisseling zal veranderen. Men werkt met een set van data elementen.

ICS 2.0 zal geïmplementeerd worden in maart 2024. Het is een spijtige zaak dat de timing van beide projecten niet op elkaar afgestemd is. ICS 2.0 kan je immers hergebruiken voor de aangifte PN/TS.

In juli vond de kick off meeting plaats van de subWG PN/TS. Hierin werd afgesproken dat de sectoren individueel met hun beroepsfederatie(s) zouden gaan bekijken wat de impact voor hun sector is. De convenors hebben gevraagd om meetings te organiseren en tegen eind oktober te rapporteren wat de bevindingen zijn. Jan Van Wesemael heeft hiervoor een voorbereidend document gemaakt. Men wacht op deze input om verder te kunnen gaan met de sub WG.

Jan Van Wesemael geeft mee dat hij bij de sectoren ook een aantal zaken onder de aandacht gebracht heeft waar rekening mee moet gehouden worden tijdens de sectoriële vergaderingen. De Cuscar zal niet meer als ATO beschouwd worden. Welke optie gaan de actoren (willen) weerhouden (prelodged TSD, full TSD,...) ? Afhankelijk van de optie die men kiest gelden er immers andere tijdstippen van indienen en andere data elementen. Welke partijen gaan de berichten insturen en welk ogenblik zal beschouwd worden als het aanbrengen van de goederen bij de douane ? (Ter info, Rotterdam heeft een gelijkaardige procedure uitgewerkt waarbij het effectief lossen van de container op kaai wordt losgekoppeld van het tijdstip binnenkomen van het schip in de territoriale wateren. Men zal daar met een soort van voorafgaande PN werken?) In dit verband stelt zich de vraag in hoeverre het signaal dat door de boei van Vlissingen wordt gegenereerd in de toekomst in het proces kan geïntegreerd worden.

PoUS (proof of union status) zal in 2024/2025 van start gaan. Daar moet dus ook nog rekening mee gehouden worden en men zal dus nog een oplossing moeten hebben tot dit systeem van start gaat.

Dorothy Cardoen vestigt er de aandacht op dat er ook een ATO zal moeten ingediend worden na beëindiging van de regeling uniedouanevervoer. Dan zal er dus ook een dataset moeten ingestuurd worden (een soort vrachtlisjt na T document) en dat is toch wel een heel grote wijziging tov de huidige situatie. Dit zal voor iedereen impact hebben. PN/TS is dus niet enkel voor zeeschip maar ook voor lichter, truck,...

Jan Maes stelt de vraag of dit ook voor exportzendingen op een terminal zal moeten. Ilse Eelen en Dorothy Cardoen lichten toe dat wat toekomt met een EX document onder de uitvoerregeling valt en daar zal dit niet nodig zijn. Echter voor alles wat met T document toekomt op een terminal wél.

Peter Verlinden vraagt of dit ook geldt voor cuscar aanzuiveringen? Ilse Eelen vermoedt dat hij de EDI afschrijvingen ikv sommige vereenvoudigingen bedoelt. Deze zijn niet in scope omdat het hier de vervolgaangifft na ATO betreft. PN/TS heeft betrekking op de ATO zelf.

Agendapunt 4: Gebruik TO codes door derden

Een hele tijd terug werden de publieke LLP's (en bijhorende AL codes) afgeschaft omdat deze in strijd waren met het DWU. Er werd toen uitvoerig over gecommuniceerd in deze vergadering. De RTO houders kregen een persoonlijke TO code waarmee zij de aankomst van T documenten kunnen melden.

Ilse Eelen wenst de RTO houders te waarschuwen voor misbruik van TO codes die zij meedelen. AAD&A ontvangt signalen dat bepaalde terminals deze code met aangevers delen. Dit is op zich niet verboden doch houdt toch een risico in.

2 voorbeelden:

- een zending werd aangenomen door een aangever met de TO code van een bepaalde containerterminal. Uit navraag van de AAD&A bij deze RTO houder blijkt dat de aangever op zich wel de TO code mocht gebruiken maar onder zeer strikte voorwaarden, namelijk dat de aangever zelf de nodige vergunningen zou aanvragen (dus slechts tijdelijk) en ook dat die enkel voor vertrekkende zendingen zou gebruikt worden. In dit geval betrof het een aankomende zending. De aangever hield zich dus niet aan de gemaakte afspraken.
- een zending bij een andere RTO houder werd nadat die al lang verlopen was bij aankomst aangemeld met de TO code. AAD&A wacht daar momenteel nog op antwoord van de betrokken RTO houder of deze aangever in kwestie wel deze code mocht gebruiken.

AAD&A merkt daarnaast ook op dat aangevers soms bijzonder nonchalant te werk gaan met de codes waar zij kennis van hebben en soms zaken ingeven om hun document behandeld te krijgen (bedoeld of onbedoeld dat wordt in het midden gelaten). Dit heeft echter gevolgen, de codes zijn niet vrijblijvend. Bijvoorbeeld een verlopen document waar de aangever blijft beweren dat de goederen niet kunnen vertrekken (Ilse Eelen verduidelijkt nogmaals dat een T-zending perfect kan en mag vertrekken in dat geval) en nadat de gecontacteerde douane uitleg gaf hoe er gehandeld moest worden, was de aangever blijkbaar toch niet mee met het verhaal en werd het document dan maar met een TO code van een geheel andere locatie ingestuurd om zo behandeld te geraken. Dit is uiteraard geen correcte manier van werken.

Peter Verlinden stelt dat zij soms op terminals de toelating vragen om de TO code te gebruiken wanneer zij, in afwachting van de uitbreiding van de locaties in hun eigen vergunning, toch reeds een zending op een nieuwe terminal moeten behandelen. Dit gebeurt steeds met kennis en toestemming van de RTO houder.

Agendapunt 5 : Nieuwe nota's

Ilse Eelen deelt mee dat er verschillende nota's gepubliceerd werden de voorbije periode.

- 2021-101-0014 formulier staalname bij verificatie (gepubliceerd 25.08 met herdruk op 30.08)

Bij deze nota betreft Ilse Eelen dat de nota en bijhorende mail door een lid van Forward Belgium werd doorgestuurd naar een journalist waarna er een persvraag over kwam. Ook Forward Belgium en Havenbedrijf geven aan dat zij hierover een persvraag ontvingen. Het is de aanwezigen niet helemaal duidelijk wat men juist wou bereiken hiermee.

Olivier Schoenmaeckers en Jef Hermans bevestigen dat Forward Belgium de nota's doorsturen naar de leden van de commissie douane en zullen bij de volgende vergadering van deze commissie er op wijzen dat het niet de bedoeling is dat dergelijke zaken doorgestuurd worden naar de pers.

- 2021-101-0013 levering boordprovisie (gepubliceerd 31.08)

Er is een aanpassing van de procedure die van start ging op 01.09 en waarbij enkel nog voor welbepaalde (type) goederen een vooraanmelding/kennisgeving moet gebeuren. Dit zal AAD&A toelaten veel gerichtere controles uit te oefenen en toezicht te houden op deze leveringen.

De nationale nota van Boordprovisie is ook aan een update toe. Antwerpen zal nu een beetje als "proefproject" dienen.

Opgelet de nota wijzigt enkel iets aan de vooraanmelding/kennisgeving en niet aan de afwerking van de documenten na levering. Dat blijft ongewijzigd. Accijnsproducten en – goederen moeten aangemeld worden. Als dit niet correct gebeurt dan zullen de documenten nadien niet afgewerkt worden.

Opgelet voor bunkering geldt een afzonderlijke procedure.

Jef Hermans had nog een openstaande vraag mbt het aanvaarden van alternatieve bewijzen inzake boordprovisie. Dorothy Cardoen deelt mee dat dit ondertussen opgehelderd werd. Een levering aan boord is juridisch gezien het bewijs van uitvoer en de kapiteinsstempel wordt aanvaard. Simonne Van Aperen voegt nog toe dat de naam en handtekening van de kapitein e.d. ook vermeld moeten zijn.

- 2021-101-0002 afhandeling geschillen (gepubliceerd op 08.09)

De nota werd op 08.09 gepubliceerd. Dit heeft wat op zich laten wachten wegens vakantie van een aantal collega's, veel andere taken,...

De nota zet de puntjes op de i, geeft duidelijkheid voor beide partijen en is in overeenstemming met het standpunt van Luc Van De Velde-Poelman dat een 614 en borg NIET samen gaan. Dit werd ook meermaals al toegelicht tijdens deze vergadering in het verleden.

Olivier Schoenmaeckers zegt tevreden te zijn met de nota en Forward Belgium zal nog met een aantal leden samenzitten om de nota in detail te bekijken om te zien of er nog faciliteringen mogelijk zijn. Ze zullen de opmerkingen bundelen en overmaken aan AAD&A – Ilse Eelen.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bezorgen opmerkingen nota 2021-101-0002 Afhandeling Geschillen	Forward Belgium	

Jan Van Wesemael stelt de vraag of het op basis van deze nota is, dat bv overtredingen foute goederenomschrijving op T documenten nu plots met een 614 afgehandeld worden. Ilse Eelen beaamt dat dit volgens de nieuwe nota inderdaad kan.

Jef Hermans benadrukt dat er op elektronische afhandeling nog stappen vooruit te zetten zijn.

Ilse Eelen geeft mee dat er over de digitale handtekening eerder in deze WG al vragen kwamen. Forward zou een vraag lanceren richting Brussel. Olivier Schoenmaeckers zegt de vraag inderdaad gesteld te hebben bij Luc Van De Velde-Poelman maar dan specifiek voor de applicatie die zij voor hun leden beschikbaar maken mbt het ondertekenen van contracten. Via deze applicatie betreft het een rechtsgeldige digitale handtekening.

Ilse Eelen geeft mee dat ook zij intern deze vraag overgemaakt heeft aan Luc Van De Velde-Poelman en Kristian Vanderwaeren omdat men hier regionaal niet over kan en mag beslissen. (de vraag dus of en wanneer een digitale handtekening aanvaard mag worden). Dit wordt nog verder bekeken.

Wat het inscannen van ondertekende 614 documenten betreft om het vrijgaveproces vlotter te laten lopen, meldt Ilse Eelen dat de dienst Geschillen en de RCD er niet tegen zijn dat dit gebeurd. De 614 moet dan wel correct ingevuld zijn en de betaling moet gebeurd zijn. Het origineel zal dan ook nog steeds achteraf op papier bezorgd moeten worden in afwachting van uitsluitel uit Brussel voor wat betreft de toelaatbaarheid en het gebruik van de digitale handtekening.

- 2021-101-0015 transshipment (nog niet gepubliceerd)

Ilse Eelen en Dorothy Cardoen kondigen aan dat er een update op komst is voor de oude nota mini-cuscar transshipment (D-07-013-1). Het betreft een update en uitbreiding (mbt roro). Het ontwerp is klaar en moet nog intern besproken worden.

Er zijn geen fundamentele wijzigingen op komst.

Er zal nog steeds een vergunning nodig zijn om de procedure te kunnen toepassen. Of deze vergunningen ook moeten aangepast worden, zal nog bekeken worden. Linda Tirry deelt mee dat er momenteel 24 dergelijke vergunningen zijn in de regio Antwerpen.

De timing van publicatie is momenteel nog niet gekend.

Agendapunt 6 : Procedure afhandeling documentaire controles

Jan Van Wesemael vraagt of er een verduidelijking kan gegeven worden over hoe documentaire controles afgehandeld worden. Op het terrein is het niet altijd even duidelijk wanneer de vrijgave van de goederen komt.

Erik Van Poucke geeft uitleg over de procedure. Na selectie door de selectiedienst wordt er een kennisgeving per mail aan de aangever bezorgd. De documentaire controle wordt toegewezen aan een verificateur die deze afhandelt. De vrijgave van de goederen blijkt uit de vrijgave van het PLDA document.

Op GIP LO wordt de voorrang gegeven aan de fysieke controles. In de COVID-periode waren er ook steeds een aantal verificateurs in telewerk die specifiek aangeduid werden voor de documentaire controles.

Er is ook een probleem geweest (en nog af en toe) met de link tussen CODA en PLDA. CODA is het systeem waarin de verificateur zijn controleopdracht krijgt en ook afwerkt. Na het afwerken vertrekt vanuit CODA een elektronisch signaal naar PLDA dat de aangifte vrijgegeven mag worden waarna er een vrijgavebericht vanuit PLDA naar de aangever komt.

Erik Van Poucke benadrukt dat als men problemen ondervindt met controles, bijvoorbeeld en vrijgave die lang op zich laat wachten, men steeds de teamleiding kan contacteren. De teamleiding kan dan nagaan waar het probleem zich exact stelt.

Onlangs was er een geval waarbij een administratieve controle lang geduurd heeft omdat de aangever een annulatie gevraagd had bij het kantoor. Dit kan natuurlijk niet voor documenten die in controle staan. Eerst moet de controle afgehandeld worden en dan pas kan er een regularisatie of een annulatie plaatsvinden. Als men verkeerde diensten contacteert, kan een vrijgave op zich laten wachten.

Ilse Eelen benadrukt dat als er zaken foutlopen of men vragen heeft, men steeds de betrokken teamleiding moet contacteren.

Na een vraag van Peter Verlinden deelt zij ook mee dat het altijd kan dat de diensten voor heel specifieke controles afwijkende richtlijnen krijgen vanuit Brussel. De diensten passen deze richtlijnen dan toe maar dit kan maken dat aangevers soms een verschil in termijnen of procedures merken bij schijnbaar gelijkaardige controles.

Agendapunt 7 : NCTS procedure bij aankomst

De behandeling van (verlopen) T documenten bij aankomst is al meermaals ter sprake gekomen in deze WG.

Jan Van Wesemael geeft mee dat Luc Van De Velde-Poelman eerder al heeft bevestigd dat bv. bij vervallen T documenten de houder van de regeling moet aangesproken worden (de aangever).

Ilse Eelen geeft mee dat over de beloofde hervorming van de behandeling van overtredingen T documenten momenteel geen verder nieuws vernomen is.

Erik Van Poucke licht toe dat de huidige "vereenvoudigde" werkwijze op de containerterminals waarbij de terminal uitbater aangesproken wordt er destijds gekomen is in overleg om te voorkomen dat de doorstroom van de containers gehinderd werd. Als men dit wil terugdraaien, bestaat de kans dat containers moeten blijven staan. Bij een verlopen T document mag de container in feite niet gelost worden terwijl men op de terminals momenteel werkt met een aanmelding op basis van listings waar er pas na lossing een rapportering

richting douane gebeurt. Dorothy Cardoen beaamt dat er ofwel medewerking is (en wie dan de rekening betaalt laten we in het midden) ofwel wordt er niet gelost.

Peter Verlinden licht toe dat Geodis ervoor geopteerd heeft om het zelf te regelen (boete te betalen) en het achteraf commercieel te gaan uitzoeken wie de verantwoordelijke partij was. Op goodwill van bv operatoren uit andere lidstaten moet niet gerekend worden.

Stijn Schuerwegh geeft mee dat er sinds juli een enorme toename is van het aantal verlopen T documenten en dit bij alle vervoersmodi. (100 tal per maand)

Uit de vergadering blijkt dat de oorzaak ligt in de logistieke congesties/problemen die zich momenteel voordoen en die vermoedelijk nog een hele tijd zullen duren. Het betreft structurele problemen. Containers blijven bijvoorbeeld 2 weken wachten tussen Zeebrugge en Antwerpen. Ook tussen Rotterdam en Antwerpen zijn er problemen.

Vaak zijn de T documenten al gemaakt maar door de grote vertragingen, afgeschafte transporten,..; verloopt de geldigheidstermijn van de transit-aangifte voor het transport kan afgerond worden.

Ilse Eelen benadrukt dat bij geannuleerde transporten het T document kan en mag geannuleerd worden.

Isabelle De Clercq heeft een geval waarbij 2 containers aangemeld per truck op eenzelfde T document staan maar men pas bij de aanmelding van de 2^{de} container tot de vaststelling gekomen is. De terminal uibater stelt dat hij hier niet van op de hoogte kon zijn aangezien de zending aangemeld was via e-balie. Erik Van Poucke vraagt om de gegevens van deze zaak aan hem te bezorgen voor verder onderzoek. Een T document moet immers opgemaakt worden per vervoermiddel. De ambtenaren die de uurlijsten behandelen, moeten ook elk document in het systeem openen. Het betreft dus onregelmatig douanevervoer.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bezorgen details geval onregelmatig douanevervoer aan E. Van Poucke en D. Cardoen	Isabelle De Clercq	

Agendapunt 8 : Onzorgvuldigheden op aangiftes

Ilse Eelen deelt mee dat ze merken dat er veel vaststellingen zijn omwille van onzorgvuldigheden op aangiftes. Kristian Vanderwaeren heeft dit ook ervaren tijdens zijn "stage" op GIP LO. Met zijn bewoordingen wil AAD&A hier even opmerken dat een aangifte geen lottoformulier is.

Zie ook de eerder aangehaalde voorbeelden bij het gebruik van de TO codes.

Er moet meer proactief gewerkt worden?

Ook bv dossier waar men klaagt dat er bijhorende informatie gevraagd wordt en dan zending geblokkeerd blijft terwijl de aangever perfect bepaalde zaken op voorhand reeds had kunnen navragen/nakijken/... (bv producent op een PO Box)

Agendapunt 8 : Varia

Telefonische bereikbaarheid AAD&A

Ilse Eelen deelt mee dat zij regelmatig vragen/klachten ontvangen omtrent de telefonische bereikbaarheid.

AAD&A werkt met Teams en dit heeft een aantal gevolgen die maken dat de indruk kan bestaan dat medewerkers niet bereikbaar zouden zijn. Als men belt op een dienstnummer ontvangen de medewerkers geen melding van een gemiste oproep. Dit is enkel zo bij de persoonlijke nummers.

Verder als men bijvoorbeeld intern in gesprek of een vergadering is en er komt een extern gesprek binnen, dan is er geen bezettoon.

Diverse communicatieprojecten

Er zijn een aantal projecten bezig op FOD FIN-niveau waaronder Call Center en Digipost.

AAD&A zal mee instappen in het Call Center van FOD FIN waarin telefonische vragen door een front office

behandeld zullen worden en niet langer door de regionale inlichtingendiensten. De meer ingewikkelde vragen gaan verder naar backoffice medewerkers.

Digipost heeft betrekking op het feit dat alle papieren post die toekomt via scanningscentra zal verlopen (cfr de belastingbrieven). Daartoe zal men merken dat in oktober/november de postadressen op formulieren en schrijvens stelselmatig aangepast zal worden. Andere administraties (bv BTW) maken hier reeds gebruik van.

Er loopt ook nog een project mbt fysiek onthaal van "bezoekers/klanten" (in de ruime zin van het woord) FOD FIN wil dit op termijn enkel nog op afspraak. Er wordt nog bekeken welke zaken allemaal onder deze regeling zullen vallen voor de AAD&A.

Attesten van scanning

Er komen meer en meer vragen bij de scandienst om een attest van scanning te bekomen. Daar is echter reeds een procedure voor voorzien. De aanvrager moet het attest reeds ingevuld ter visering bezorgen aan het scanteam. Aangezien hier een officiële stempel op geplaatst wordt, moet dit op papier. Er blijken nogal wat operatoren niet op de hoogte te zijn of niet over dit aanvraagformulier te beschikken. Dit werd destijds verspreid met de scannota. Een kopie van het attest wordt bij dit verslag gevoegd ter informatie.

SCN blokkeringen op bepaalde terminals

Op MPET en PSA terminals blijven containers regelmatig vast staan omdat er nog een douaneblokkering op zou zitten. Voor "normale" scanningen ontvangen de terminals ook een notificatie. In het terminal systeem wordt dan een specifieke code (SCN) voorzien. Dit is echter vanuit de AAD&A geen blokkering. Door onduidelijkheden zorgt dit steeds voor verwarring bij de verschillende partijen in het logistieke proces en wordt er heel wat over-en-weer gemaïld en gebeld.

Stijn Schuerwegh beaamt dat dit een gekende problematiek is en dat zij intern samenzitten om dit op te lossen. Men heeft de intentie bij deze terminal uitbater om dit niet langer blokkerend te laten werken.

RCD dienst als Helpdesk

Ilse Eelen deelt mee dat zij de laatste tijd wederom zeer veel vragen voor tussenkomst, uitleg,... ontvangt van verschillende kanten. Dit vraagt veel tijd.

AAD&A ontvangt ook meer en meer vragen van klanten die blijkbaar door hun douanevertegenwoordiger niet geholpen worden of niet geïnformeerd worden. Bijvoorbeeld een klant die uitleg komt vragen over de bedragen vermeld op een aangifte en de valuta waarin deze staan (misschien is een infofiche voor klanten op zijn plaats?).

Ook een klant die aan zijn aangever een bewijs van scanning/controle/gasmeting vroeg waarop deze weigerde hoewel de AAD&A perfect voorziet dat zo'n bewijs afgeleverd wordt (zie de attesten van scanning die eerder ter sprake kwamen) en daarnaast zijn er ook nog de notificaties die ontvangen worden door de aangevers bij selectie.

Er worden ook vragen gesteld omtrent de bedragen die door douanevertegenwoordigers voor diverse handelingen gevraagd worden. De AAD&A zal hier echter geen uitspraak over doen aangezien dit commerciële aangelegenheden zijn waarin zij geen betrokken partij is.

Peter Verlinden geeft ook nog mee dat bepaalde klanten vaak de douanevertegenwoordiger ook gewoon niet geloven.

Ilse Eelen geeft nog mee dat zij afwezig zal zijn 1-15 oktober en 1-15 november wegens vakantie. Bij vragen zal men andere medewerkers van AAD&A moeten contacteren. (Voor lopende controles dient men steeds in eerste instantie de teamleiding van het betrokken team te contacteren.)

Nationale manifestatie op 24/9

Ilse Eelen deelt mee dat er door ACOD/ABVV een nationale manifestatie aangekondigd is op 24.09 tegen de "wet van 96" (mbt loonnormen en loonstijgingen). Dit is niet specifiek voor het federaal ambt doch sectoroverschrijdend. Het is nog niet bekend wat de impact op de werkzaamheden die dag zal zijn. Bij het openbaar vervoer zijn alvast stakingen aangekondigd.

Statistieken

Jef Hermans deelt mee dat men in NL onlangs statistieken gepubliceerd heeft van alle overtredingen die men vaststelt. NL is daar zeer open over en hij stelt de vraag of dit ook in BE mogelijk zou zijn. Hij zal dit meenemen naar de WG Communicatie/Marketing.

Jan Van Wesemael vermoedt dat er geen adequate opvolgingstools zijn in BE momenteel die hetzelfde mogelijk maken.

Upcoming events

Jan Van Wesemael kondigt nog graag 2 events aan.

DOUANECONGRES VOKA

De 7^{de} editie zal plaatsvinden op 23.11 NM. Opnieuw een fysiek event.

<https://www.voka.be/activiteiten/douanecongres-2021>

DOUANESTRAFRECHT

UA organiseert op 28.10 een studienamiddag over douanestrafrecht vandaag en morgen.

<https://www.uantwerpen.be/nl/centra/antwerp-tax-academy/activiteiten-en-vorming/douanestrafrecht/>

Hieraan nemen, onder andere, ook de afgevaardigd procureur van BE deel (EPPO; die de opdracht heeft rechtstreeks fraude in de EU te vervolgen), Luc Van De Velde-Poelman, de Luxemburgse douane-administratie, Kristian Vanderwaeren,...

Dit event is in feite een kick off voor het verdere overleg waarbij men in overleg met de private sector zal proberen vorm te geven aan een nieuw sanctiebeleid.

De datum van de volgende vergadering: woensdag 15.12.2021, 10-12h (onder voorbehoud wordt dit nog steeds voorzien via Teams).

(een officiële uitnodiging volgt later – Jan Van Wesemael zal alvast een “save the date” bezorgen).