



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

15.12.2021

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

Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 21.09.2021) en openstaande actiepunten

Geen opmerkingen bij het verslag van de vorige vergadering.

Er wordt opgemerkt dat de verslagen van de vergaderingen van de andere regio's vrij te raadplegen zijn op www.naforna.be.

Indien er nood is aan verdere toelichting omtrent specifieke onderwerpen kan de vraag steeds bezorgd worden aan de convenors.

OPENSTAANDE PUNTEN:

T2L

Langs de zijde van de AAD&A werd dit project door de dienst ICT afgevoerd omdat er in de nieuwe goederencomptabiliteit (PN/TS) naar een oplossing wordt gekeken. Op de laatste vergadering WG PN/TS werd vermeld dat er wordt gekeken naar een specifiek bericht om de communautaire goederen op de vrachtlisjt en in de nieuwe goederencomptabiliteit (PN/TS) toch digitaal aan te zuiveren.

In de nieuwe goederencomptabiliteit zal ook de "kennisgeving van wederuitvoer" worden voorzien (zie verder onder punt PN/TS)

Overzicht nota's regio Antwerpen

Wegens andere prioriteiten werd dit punt nog niet opgepikt.

Listings niet zuivering vrachtljsten

Dit punt zal verder opgenomen worden in de sub WG PN/TS.

Exportbevestigingen

Dienst TAO (Simonne Van Aperen) heeft een overzicht bezorgd aan Dorothy Cardoen en Klara Pasgang voor verdere analyse. Zie ook agendapunt verder over de verwerking aankomende transitzendingen

Overzetten van EX naar T richting UK

Art. 329 lid 6 UCCIA stelt dat wanneer een aangifte voor uitvoer wordt vervangen door de regeling douanevervoer, is het douanekantoor van uitgang het douanekantoor van vertrek van de regeling douanevervoer, op voorwaarde dat aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) het douanekantoor van bestemming van het douanevervoer is gelegen in een land dat deelneemt aan het gemeenschappelijk douanevervoer;
- b) het douanekantoor van bestemming van het douanevervoer is gelegen op de grens van het douanegebied van de Unie en de goederen verlaten dat douanegebied nadat zij door een land of gebied buiten het douanegebied van de Unie zijn vervoerd.

Volgens Dorothy Cardoen (AAD&A) zouden de discussies hierrond van de baan zijn.

Verruimde openingsuren:

Er wordt nog altijd te weinig gebruik gemaakt van de verruimde openingsuren (van 06.00 u tot 22.00 u) van de kantoren (zie ook agendapunt over drukte alarm).

Nota afhandeling geschillen – overleg met FORWARD Belgium

Er heeft ondertussen overleg plaatsgevonden tussen de AAD&A en FORWARD Belgium wat betreft de toepassing van de nieuwe nota afhandeling geschillen.

2. Het gebruik van leveranciersverklaringen inzake preferentiële oorsprong

Er worden problemen gesignaleerd met leveranciersverklaringen die inzake preferentiële oorsprong worden voorgelegd. In bepaalde gevallen zouden verificateurs de verklaring niet aanvaarden als deze op briefpapier van de firma is opgenomen.

De AAD&A bevestigt dat dit inderdaad geen rol speelt zolang de inhoud overeenstemt met de voorgeschreven clause. Er is een model opgenomen in de bijlagen van de gedelegeerde verordening.

Het is ook belangrijk dat de leveranciersverklaring wordt ondertekend door een persoon die hiertoe is gemachtigd. De AAD&A heeft recent een workshop inzake oorsprong georganiseerd waarbij werd gevraagd om strenger toe te zien op het gebruik van de leveranciersverklaring.

Er is tijdens de vergadering ook discussie over de rol van een trader (aankoop-verkoop) bij het opstellen van een leveranciersverklaring.

Marc Wouters (Total) stelt dat er ook veel discussies zijn over de vermelding van de landen/landengroepen op een leveranciersverklaring en vraagt in hoeverre het mogelijk is om vanuit de administratie meer duidelijkheid te verschaffen.

Bij het vermelden van meerdere landen op de leveranciersverklaring dient nagegaan te worden in hoeverre de oorsprongsregels voor die landen identiek zijn. Het is perfect mogelijk om alle landen waarvoor dezelfde preferentiële oorsprongsregels gelden op één leveranciersverklaring te vermelden.

Er wordt voorgesteld om de volgende vragen over het gebruik van de leveranciersverklaring te stellen aan de dienst oorsprong in Brussel :

- Inhoud leveranciersverklaring (waar is het model terug te vinden) ?
- Kan een trader (aankoop/verkoop) zelf ook een leveranciersverklaring opstellen in de mate dat hij beschikt over een leveranciersverklaring van zijn leverancier ?
- Mogen meerdere landen worden vermeld op een leveranciersverklaring waarvoor dezelfde preferentiële oorsprongsregels gelden?

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Navraag doen bij de centrale diensten in Bxl mbt leveranciersverklaringen	Dorothy Cardoen	

3. Projecten PN/TS, ICS2.0 en CCRM/CPU - stavaza

PN/TS:

Er werden binnen de sub WG PN/TS drie technische werkgroepen gevormd (lucht/zee/hinterland). De vergadering van de technische werkgroep ZEE (sub WG PN/TS) gaat door op 22/12/2021.

De luchthavens gaan zich verenigen en het project samen bekijken onder coördinatie van ACB (Air Cargo Belgium) In de zeehavens zal met de verschillende stakeholders worden nagegaan hoe dit project dient aangepakt te worden. Er wordt ook gekeken hoe men dit project in Rotterdam aanpakt.

Bart Engels (AAD&A) meldt dat wat betreft het overleg van de technische WG HINTERLAND een eerste aanzet werd gegeven tijdens het laatste regionaal overleg te Hasselt. Focus zal liggen op het gebruik van de goederencomptabiliteit. Dorothy Cardoen licht nog toe dat men ook de data van NCTS gaat kunnen hergebruiken voor de aangifte TO

ICS 2.0

ICS2 wordt in de maritieme sector pas 15 maanden na PN/TS geïmplementeerd. Er bestaat wel een mogelijkheid om heel wat data van de ENS (ICS2) te recupereren in het kader van PN/TS. De Commissie werd gevraagd om te bekijken in hoeverre de timing van beide projecten kan aangepast worden. Echter de kans is klein dat de Commissie zal ingaan op deze vraag.

CCRM/CPU:

CCRM is live gegaan bij PSA met 1 scheepsagent. Volgens PSA (Isabelle De Clercq) wordt er al sedert 15/11 nagegaan hoe CCRM werkt en waar zich nog problemen stellen. Momenteel wordt er een initiatief genomen om samen met de private sector na te gaan hoe CCRM kan gealigneerd worden op de nieuwe systemen (PN/TS, ICS2, IDMS, NCTS, ...)

ASV (Hilde Bruggeman) is ook vragende partij om snel een oplossing te voorzien voor de behandeling/vrijgave van FAVV-containers. Ook wat betreft de implementatie van de work arounds die in het kader van CCRM werden opgesteld dient een oplossing voorzien te worden.

Het gaat onder meer over de volgende goederenstromen :

- Aankomende transitzendingen
- Mondelinge aangiften
- FAVV (er wordt voorgesteld om hiervoor ook snel een initiatief te nemen). Ilse Eelen (AAD&A) meldt dat FAVV containers een rood licht krijgen (documentaire controle). De AAD&A is niet op de hoogte welke de A en B – containers zijn, dus welke containers van kaai moeten kunnen om naar de GIP of ander keurpunt te worden overgebracht. Enkel het FAVV en de aangevers beschikken over deze informatie.

Volgens Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) zou er op Brucargo een APP worden gebruikt door de operatoren en het FAVV. Er wordt voorgesteld om dit verder op te nemen met ACB.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Work arounds ikv CCRM verder bekijken/uitwerken	Havengemeenschap	

4. Werking GIP's

Invoering drukte-alarm voor fysieke controles.

De AAD&A heeft een "drukte-alarm" ingevoerd voor de fysieke controles op de GIP. Eigenlijk een voorloper van de langverwachte VISIGIP die uitblijft.

Rond de shiftwissel doet de teamleiding een inschatting obv beschikbare controlecapaciteit, aantal reeds aangemelde containers,... Er wordt dan een signaal gegeven aan de RCD dienst die een mailing stuurt naar de havengemeenschap. Dit wil niet zeggen dat de controles niet uitgevoerd worden maar is een informatieve waarschuwing dat er een kans bestaat dat niet alles afgewerkt geraakt omdat er dermate veel wachtende containers zijn.

Hoe lang een controle duurt is afhankelijk van de documentaire controle die erbij hoort, het type van de goederen, het soort risico dat moet gecontroleerd worden,... dit is dus moeilijk op voorhand te voorspellen.

De AAD&A is misnoegd over 2 klachten van firma's m.b.t. het drukte alarm. Men wijst de AAD&A met de vinger dat er weinig controles gebeuren in de vroege ochtend en dat er dan later op de dag een drukte-alarm wordt afgekondigd. De AAD&A wenst te benadrukken dat de operatoren/dienstverleners nog steeds onvoldoende gebruik maken van de verruimde openingsuren van de GIP's. De AAD&A merkt in de praktijk dat de ambtenaren pas tegen 8h30 à 9u kunnen starten met controles omdat er geen gasmeting is en/of de douanevertegenwoordiger (nog) niet aanwezig is. Dan is het logisch dat, als men containers blijft aanvoeren, het in verhouding veel drukker is in de late shift. De AAD&A verliest ongeveer 3 uur per aanwezige ambtenaar aan werkuren in de vroege shift om controles uit te voeren.

Onlangs heeft een dienstverlener zelf beslist om rond 20u te stoppen en alle nog wachtende containers op eigen initiatief te laten afpikken. De AAD&A hoopt dat de klanten hierover correct werden geïnformeerd door de betrokken dienstverlener. De controleambtenaren zijn immers beschikbaar tot 22.00 u om controles uit te voeren.

De AAD&A roept de Antwerpse havengemeenschap nogmaals op om het aanbod van containers beter te spreiden.

Daarnaast zijn er operatoren die zich uitlaten over de werklust van de ambtenaren. De private sector heeft geen inzage in alle activiteiten van de ambtenaren. Naast fysieke controles zijn er ook nog tal van andere taken uit te voeren. Bovendien worden de werklust en de uitgevoerde taken wel degelijk opgevolgd door de teamleiding. Uit interne statistieken bleek dat op de dagen van de klachten de werkdruk op de aanwezige ambtenaren hoog was.

Meestal zal het drukte-alarm voor GIP LO afgekondigd worden omdat dat nu éénmaal de drukste post is.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) kijkt uit naar de realisatie van één van de use cases die in het kader van het VIL-project "Gateway2Government" werd gedefinieerd met name het digitaliseren en stroomlijnen van het controleproces. Het is momenteel nog niet duidelijk welke partijen dit project zullen oppikken met het oog op de ontwikkeling van de nodige tools en de uitrol van het project op het terrein.

Afpikken van containers op GIP.

De ruimte op de GIP's, en dan vooral op RO, is beperkt.

Enkel containers die in opdracht van de douane moeten blijven, mogen op GIP LO gratis afgepikt worden. Voor andere containers op GIP LO rekent het Havenbedrijf Antwerpen als uitbater van de site kosten aan als deze (langer) blijven staan.

Onder bepaalde omstandigheden zal men toelating geven om goederen te stallen buiten de GIP's.

Erik Van Poucke (AAD&A) licht toe dat de teamchefs van de controles 5 en 6 betrokken zijn. Bert Jacobs is nu teamchef van de controle 6 (bevoegd voor GIPRO). In een aantal situaties zullen de verificateurs vragen om de containers door te sturen. Dit is onder meer het geval bij discussies over tarief, onderzoek onderwaardering, namaak, productveiligheid, opslag van chemische producten, bij integrale lossing en wanneer douane volledig volzet is op de GIP's dan gaat de AAD&A aan de aangevers of hun vertegenwoordigers vragen om de containers door te sturen of af te pikken. De voorwaarden waaronder dit kan gebeuren worden met de aangever afgesproken.

Onlangs stonden op de GIP LO maar liefst 41 containers afgepikt met de nodige congestie tot gevolg. Om te vermijden dat andere zendingen niet meer kunnen aangeboden worden, moet met soms overgaan tot het doorsturen. Momenteel worden een aantal scenario's uitgetest die later zullen worden geëvalueerd met het oog op vastleggen van een definitieve procedure. Suggesties en voorstellen vanuit de private sector mogen steeds aan de AAD&A worden bezorgd.

Verder doet Erik Van Poucke een warme oproep om de ruimte aan de ingangspoorten vrij te laten en daar geen lege chassis achter te laten. Onlangs kon de douane niet buitenrijden met de mobiele scanner. Verder onderlijnt Erik Van Poucke dat de informatie m.b.t. de goederen moet aanwezig zijn voor scanning. Dagelijks worden containers bij het scanteam aangeboden waarvoor de bijkomende informatie niet werd aangeleverd met een wachttijden voor deze zendingen tot gevolg. Nochtans zijn deze instructies duidelijk aangegeven in de kennisgeving tot scanning.

Noodprocedures scanners.

Er zijn 2 redenen om noodprocedures af te kondigen nl. technische en operationele problemen.

De AAD&A kampt regelmatig met technische problemen die optreden. De scanners zijn hoogtechnologisch materiaal met veel sensoren wat maakt dat bij de minste hapering het systeem uitvalt. Bovendien, gezien de technologische aard van de infrastructuur, dient steeds de onderhoudstechnicus van de leverancier tussen te komen. De ambtenaren van de AAD&A kunnen en mogen zelf geen ingrepen doen. Gezien de aard van de activiteiten van het scanteam kunnen ook geen ambtenaren uit andere teams tijdelijk worden ingezet om alle scanners operationeel te houden.

Daarnaast hebben soms andere scantaken voorrang waardoor beide vaste installaties niet kunnen opengehouden worden. Als een noodprocedure afgekondigd wordt, is daar een goede reden voor.

Operationeel wordt de AAD&A momenteel ook geconfronteerd met last-minute COVID ziekte meldingen die maken dat op bepaalde momenten beide vaste installaties niet operationeel kunnen gehouden worden. (Onlangs moest een behoorlijk aantal medewerkers in (preventieve) quarantaine.) Dit zijn uiteraard omstandigheden die niet te voorzien zijn en bijgevolg leiden tot last-minute noodprocedures.

Er is ook steeds een minimum aantal ambtenaren noodzakelijk om de scaninstallaties op een veilige manier te kunnen bedienen. Als dat minimum aantal niet beschikbaar is, moet de installatie worden gesloten.

Het dossier wordt permanent ook opgevolgd met de bevoegde dienst in Brussel (NECDA).

Verder deelt Erik Van Poucke mee dat er een nieuwe backscatter werd geleverd en dat er bijkomend mobiele scanners werden besteld die in de loop van 2022-2023 zullen geleverd worden. De vaste scaninstallaties blijven behouden.

In het kader van het ECA-project lopen er ook gesprekken tussen de AAD&A en het Havenbedrijf Antwerpen om na te gaan of er bij de uitbreiding van de haven een bijkomende GIP moet voorzien worden.

5. Verlegging van controles voor AEO bedrijven

Naast het verzoek van de private sector was ook de regio Antwerpen vragende partij om verlegging van controles mogelijk te maken voor AEO niet dienstverleners binnen België. In de schoot van de AAD&A werden in de loop van 2021 hierover interne gesprekken gevoerd. Omwille van een aantal IT issues heeft OPS CC een tijdje geleden besloten om het project "on hold" te zetten. De regio Antwerpen blijft echter aandringen op een nationale procedure. Er is nog geen nieuw intern nationaal overleg gepland.

De regio Antwerpen zal (mogelijks) een proefproject binnen de regio starten.

Dorothy Cardoen (AAD&A) meldt dat er binnen de regio Antwerpen met één operator zal worden nagegaan (test case) in hoeverre de verificatie op een afgesproken locatie (magazijn) kan plaatsvinden. Het gaat vaak over zendingen met heel veel items. Er zal worden nagegaan of er op die manier tijd kan bespaard worden.

6. Verwerking aankomende transitzendingen

Dit agendapunt is wat verkeerd geformuleerd. De problematiek gaat over uitvoeraangiften (EX) die in België of in een andere lidstaat worden opgemaakt en vervangen worden door een T-document bijvoorbeeld in Zeebrugge voor uitvoer naar het VK.

In ieder geval moeten deze T-documenten via lijsten worden gemeld aan de douane (bv. TAO). Er wordt voor wat betreft deze procedure ook nog eens verwezen naar de nota "shortsea" die in de aanloop naar de Brexit werd opgesteld.

De aankomstmelding moet in principe door de terminal worden gedaan. Het is voor de terminals niet altijd duidelijk in hoeverre de aangeleverde goederen zich al dan niet onder de regeling transit bevinden.

De AAD&A dringt aan op bijkomende checks die in dit verband zouden moeten uitgevoerd worden.

In het kader van NCTS Fase 6 wordt er in principe geen begeleidingsdocument meer voorzien. Mocht men in NCTS ook een communicatie met de operatoren voorzien (zoals bij EMCS) dan zouden de operatoren ook vooraf worden geïnformeerd van de te verwachten transitzendingen.

7. Stavaza aangiftes type B en afschaffing verbintenissen – J. Van Wesemael

Het gebruik van de aangifte type B staat al langer op de agenda van de WG ICT. Ilse Eelen heeft een stand van zaken in Brussel opgevraagd maar nog geen antwoord ontvangen tot op heden.

M.b.t. het project e-globalisaties werd op 14/12 een bericht op de website van de AAD&A gepubliceerd :

NL [Vanaf 1 februari 2022 wordt e-globalisatie verplicht | FOD Financiën \(belgium.be\)](#)

Derhalve werd overeengekomen om in de volgende gevallen een **algemeen uitstel** toe te staan:

- **Regeling 51** (Actieve Veredeling): uitstel van de wekelijkse en/of maandelijkse globalisering is mogelijk tot 31 december 2022.
- **Regeling 6121** (Passieve Veredeling): uitstel van de wekelijkse en/of maandelijkse globalisering is mogelijk tot 31 december 2022.

Voor beide regelingen kan de huidige werkwijze behouden blijven tot het einde van de periode van uitstel. Operatoren die voor deze uiterste datum klaar zijn, kunnen uiteraard bovenstaande regelingen opnemen. Testing is mogelijk.

Wat de **regeling 4400** (bijzondere bestemming) betreft, deze is voorlopig niet voorzien in het kader van de e-globalisering. Informatie over de invoeringsdatum volgt na de invoering van IDMS - ALL. Dit betekent dat testen op dit moment niet mogelijk is. Voor de bovengenoemde regeling zal de huidige praktijk tot nader order worden gehandhaafd.

Voor de **andere situaties** waarin uitstel nodig is, wordt geen algemeen uitstel verleend, maar wordt **per geval** beslist en een uitstel van **maximaal 3 maanden** toegestaan, d.w.z. tot 01/05/2022.

8. Ondertekening verbintenissen bij staalname – I. Eelen

Bij staalname voor onderwerping moeten er 2 verbintenissen ondertekend worden. 1 voor de representativiteit van de stalen. Deze kan perfect ondertekend worden door de vertegenwoordiger die aanwezig is bij de staalname. De 2^{de} verbintenis bestaat uit het aanvaarden van de uitslag van de onderwerping. De AAD&A, regio Antwerpen, is van mening dat deze verbintenis moet ondertekend worden door een persoon die is gemachtigd (maw met volmacht zoals bij een 614). Bij directe vertegenwoordiging is dit de opdrachtgever zelf of de vertegenwoordiger met volmacht.

Abram Op de Beeck (BASF) wenst bijkomende info over de draagwijdte van het begrip "aanvaarden van het resultaat van onderwerping". In principe moet het steeds mogelijk zijn om administratief beroep te kunnen uitoefenen tegen beslissingen.

Erik Van Poucke (AAD&A) merkt op dat DT-beslissingen op tegenspraak worden genomen waarbij eerst de aangever wordt verwittigd van de beslissing die zal worden genomen. Indien niet akkoord is er beroep mogelijk. Indien de aangever akkoord gaat met de beslissing van de dienst tarief dan wordt deze beslissing doorgestuurd naar de verificateur van de betrokken regio voor verdere afhandeling.

9. Varia

Bart Engels (AAD&A) meldt dat er op 25 januari 2022 een online infosessie wordt georganiseerd over de MASP-projecten die de komende jaren in België op stapel staan. Dit open forum is voor iedereen toegankelijk.

Men kan zich inschrijven via de website van het Nationaal Forum [Open Forum: MASP-processen | Processus MASP \(office.com\)](#)

De datum van de volgende vergadering: woensdag 9 maart 2022, 10-12h (wellicht nog via Teams).
(een officiële uitnodiging volgt later).