



# TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

19.05.2022

<b>VOORZITTER</b>	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>NOTULIST</b>	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
<b>AANWEZIG</b>	Erik Van Poucke (AAD&A – Afdeling Controle 1 <sup>ste</sup> lijn I) Dorothy. Cardoen (AAD&A – Afdeling Control 1ste lijn II) Simonne Van Aperen (AAD&A – Afdeling Aangiftebeheer) Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Bart Engels (AAD&A – Algemeen Beleid – Strategische Cel) Inge Verrezen (AAD&A – CRC) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Frederik Noppe (KVBG – AET) Frederic Keymeulen (TLV) Laurens Maes (Tabaknatie – KVBG) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Peter Tilleman (AWDC) Michaël Achtergael Karen Wittock (FORWARD Belgium – Remant) Danny Proost (Forward Belgium– Rhenus) Tineke Van de Voorde (Port of Antwerp-Bruges) Kim Van De Perre (MSC- ASV) Richard Jansegers (OOCL- ASV) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Stef Debeuf (AAD&A – Afdeling Marketing) David Verlinden (AAD&A) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total Energies) Keersmaekers Bart (CMA-CGM – ASV) Tino Sap (AADA – Afdeling Controle 2e lijn) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Gino Roelandt (ASV-Hapag Lloyd) Andreas Otten (Agoria- Atlas Copco)
<b>VERONTSCHULDIGD</b>	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur ) Abram Op de Beeck (Essenscia – BASF) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Jessy Van Aert (Assenscia – Evonik) Isabelle De Maegt (Transportfederatie - Febetra) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte)

## Sancties tegen Rusland (stand van zaken)

Dorothy Cardoen (AAD&A) meldt dat er nog een paar kleine aanpassingen werden aangebracht aan de nota die zij m.b.t. de sanctiebepalingen tegen Rusland heeft opgesteld waarin de afspraken tussen douane en operatoren uitvoerig worden toegelicht. De nota werd uitgesplitst ( invoer – en uitvoerverboden). Bij invoer is er een rol weggelegd voor rederijen/agenten. Bij uitvoer werd het e-mail adres gewijzigd waar de manifesten dienen naartoe gestuurd te worden. Momenteel is het nog afwachten in welke mate en wanneer er een 6de sanctiepakket door de EU wordt afgekondigd (olie embargo tegen eind 2022).

Verder vraagt Dorothy Cardoen bijzondere aandacht voor het correct gebruik van de certificaatcodes die in vak 44 moeten vermeld worden. Gelet op het feit dat er heel veel codes beschikbaar zijn met heel wat uitzonderingen is dit voor de operatoren niet zo evident. De verschillende codes werden gepubliceerd in bijvoegsel 6.6 van de toelichtingen op het Enig Document. Dit bijvoegsel is beschikbaar op de website van de AAD&A [https://financien.belgium.be/nl/douane\\_accijnzen/ondernemingen/douane/enig-document](https://financien.belgium.be/nl/douane_accijnzen/ondernemingen/douane/enig-document)

### **Nota liquid bulk (stand van zaken)**

De inwerkingtreding van de nota werd uitgesteld tot juni. De regiomanager heeft de voorbije weken een aantal opmerkingen en reacties ontvangen vanwege de economische operatoren. Erik Van Poucke (AAD&A) meldt dat er intern overleg heeft plaatsgevonden en dat er een aantal aanpassingen zullen gebeuren. De aanpassingen moeten eind mei/begin juni nog gevalideerd worden door de regionale centrumdirecteur. Er zullen een aantal vereenvoudigingen doorgevoerd worden i.k.v. het gebruik van de verbintenissen.

### **Wijziging proces begeleiding containers**

Dit is een punt dat door de regionale centrumdirecteur (mevr. De Schryver) wordt gecoördineerd. Ook de diensten van Operations en Opsporing zijn betrokken om het proces verder te optimaliseren. Erik Van Poucke (AAD&A) stelt dat het de bedoeling is om zoveel mogelijk controles uit te voeren op de terminals zelf. Ook vanuit de private sector worden een aantal opties verder bekeken in overleg met de AAD&A.

### **Aankomende transitzendingen (vervallen T-documenten)**

Dit agendapunt is niet nieuw. Het zijn vnl. de terminal operatoren die problemen ervaren wanneer zich een zending aanbiedt met een vervallen T-document. Er zijn verschillende mogelijkheden waarop een T-document op het kantoor van bestemming kan worden aangeboden :

- bij douane zelf op kantoor van bestemming (bv. door de vervoerder)
- op een aangenomen locatie
- toepassing Toegelaten afzender/geadresseerde
- gebruik uurlijsten op terminals

In het eerste geval (aanbieden van transit door vervoerder bij douane kantoor van bestemming) zal een mogelijks geschil worden afgehandeld met de vervoerder. Indien echter de vervoerder kan verklaren wat de reden is geweest van de vertraging waardoor de geldigheidsduur van de transitaangifte is verlopen dan kan de douane beslissen om geen geschil dossier op te maken en wordt er ook geen boete toegepast.

Op de terminals in de haven van Antwerpen wordt de aankomst van de zendingen die onder transit toekomen aangemeld door de terminal operatoren a.d.h.v. de uurlijsten.

De AAD&A onderbreekt de goederenstroom niet in dit geval. Volgens Erik Van Poucke werd tijdens eerdere vergaderingen van Trade Facilitation afgesproken om in die situatie het voorstel tot minnelijke schikking te richten aan de terminal operatoren.

Ook in deze situatie kan de terminal de reden die aan de grondslag ligt van het verlopen van de geldigheidstermijn van de NCTS-aangifte meedelen aan de AAD&A met het verzoek om geen boete toe te passen. De boete wordt onmiddellijk na de overtreding opgelegd. Deze werkwijze maakt het mogelijk voor de RTO-houder om deze door te rekenen aan de klanten.

Isabelle De Clercq (PSA) en Stijn Schuerwegh (MPET) melden dat het probleem de laatste tijd erger wordt. Voor terminals is het bijna onmogelijk om uit te zoeken wat de reden is van de vertraging. Door de toename van het aantal dossiers is het bijna onmogelijk om dit op te volgen. Eén van de redenen zou kunnen zijn dat bij vertrek een te krappe geldigheidstermijn werd bepaald. Dit heeft ook te maken met het feit dat de aangiftestroom niet altijd de goederenstroom volgt.

Gino Roelandt (Hapag Lloyd) vermoedt dat congestie op inland terminals (in België en daarbuiten) ook één van de redenen is.

Er wordt afgesproken om dit probleem verder individueel tussen douane en de betrokken terminals te bespreken.

Er wordt voorgesteld om vanuit de private sector (terminals en scheepsagenten) na te gaan waar de oorzaken van de problemen zich exact situeren (te korte geldigheidstermijn T-documenten, congestie,)

Indien de private havengemeenschap op basis van een analyse/rapport kan aantonen dat dergelijke problemen te maken hebben met de problemen die er zich vandaag in de leveringsketting stellen dan zou men de AD&A kunnen verzoeken om in bepaalde gevallen waarbij vervallen transitaangiften worden aangeboden geen boetes op te leggen.

### **Activiteiten WG ZEE (PN/TS)**

De technische WG ZEE is op 18/05 fysiek samengekomen waarbij met de vertegenwoordigers van de private havengemeenschappen een aantal opties werden besproken op welke wijze de processen in de toekomst kunnen opgezet worden n.a.v de implementatie van PN/TS in maart 2024.

Zo werd onder meer afgesproken dat niet Uniegoederen altijd onder tijdelijke opslag moeten geplaatst worden. Ook het vooraf indienen van de aangifte TSD en vervolgaangifte wordt vooropgesteld.

Gelet op de complexiteit van de processen waarbij het delen van data in de toekomst cruciaal wordt is de private sector van mening dat gebruik zal moeten gemaakt worden van een Port Community Systeem.

Jef Hermans (FORWARD Belgium) stelt dat de private sector snel actie moet ondernemen om aan dit project binnen "The Way Forward" de hoogste prioriteit te geven omdat dit impact heeft op alle goederenstromen (containers, RoRo, stukgoed, liquid, chemie, ...)

Voor meer details wordt verwezen naar het verslag van de vergadering van de WG ZEE dat ondertussen werd gepubliceerd op de website van het Nationaal Forum [https://www.nafora.be/nl/system/files/20220518\\_Verslag\\_SWG\\_PNTS\\_Zee.pdf](https://www.nafora.be/nl/system/files/20220518_Verslag_SWG_PNTS_Zee.pdf)

Ook de verschillende scenario's die werden besproken zijn opgenomen in een excel-overzicht dat ook op [www.nafora.be](http://www.nafora.be) werd gepubliceerd. Van alle scenario's worden het 1ste en 11de scenario als meest voor de hand liggend beschouwd omdat zij vrij goed aansluiten op de huidige situatie  
[https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.nafora.be%2Fnl%2Fsystem%2Ffiles%2F20220518\\_Scenario\\_SWG\\_PNTS\\_Zee-Lucht.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.nafora.be%2Fnl%2Fsystem%2Ffiles%2F20220518_Scenario_SWG_PNTS_Zee-Lucht.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK)

### **Vragen gebruik leveranciersverklaring i.k.v. preferentiële oorsprong**

Dorothy Cardoen (AAD&A) meldt dat er n.a.v. heel wat CAP's (controles a posteriori) op EUR1-certificaten die werden opgesteld voor één specifieke goederenstroom via een interne instructie de verplichting werd opgelegd om de leveranciersverklaringen te laten ondertekenen door de fabrikant van de goederen. Dit principe werd in eerste instantie ook doorgetrokken naar andere goederenstromen wat niet de bedoeling was. Ondertussen werden de verificatiediensten op de hoogte gebracht en zou het probleem van de baan moeten zijn.

### **Evaluatie toepassing verhoogde boetes**

M.b.t de toepassing van de verhoogde boetes (sedert 2018) werd er in 2019 door de AAD&A (regio Antwerpen) een eerste analyse verricht over aantallen en omstandigheden.

De private sector vraagt aan de AAD&A om na te gaan wat de actuele stand van zaken is.

Erik Van Poucke (AAD&A) licht de problematiek nog wat verder toe. De douane in Antwerpen zal bij een onttrekking aan een controle in eerste instantie alle elementen verzamelen om na te gaan wat de reden is geweest van de niet aanbidding voor een scan/controle. Indien na onderzoek zou blijken dat de douanediens tenen geen kennisgeving van selectie hebben gestuurd of deze aan de verkeerde persoon hebben geadresseerd of een verkeerd containernr. hebben opgegeven dan zal dit niet tot een dossier/boete leiden. Globaal gezien zijn het aantal wegnames toegenomen. De reden hiervan is momenteel niet duidelijk. Er werd aan de dienst geschillen gevraagd om over een langere periode een nieuwe analyse te maken.

Indien het over een beperkt aantal gevallen gaat is het wellicht ook aangewezen om met de betrokken operatoren na te gaan waar precies in het proces het is misgelopen en kunnen de nodige acties worden genomen om wegnames in de toekomst tot een minimum te beperken.

Dorothy Cardoen (AAD&A) voegt eraan toe dat een deel van de wegnames ook te wijten is aan het gebrek aan een vlotte communicatie tussen de operatoren onderling. De private sector is zich hiervan bewust en zal in het kader van een aantal automatiseringsprojecten dit probleem proberen op te vangen.

### **Digitaal ondertekenen 614**

De operatoren ontvangen vanwege de AAD&A documenten 614 die digitaal zijn ondertekend via de tool die Acrobat Reader hiervoor ter beschikking stelt (ondertekening document met e-ID).

De operatoren vragen of zij de ondertekende 614 ook mogen voorzien van een digitale handtekening (via Adobe Reader) zonder dat zij bijkomend nog de versie op papier dienen na te sturen.

Erik Van Poucke (AAD&A) heeft dit ondertussen met de dienst geschillen besproken en er werd afgesproken dat personen met een Belgische identiteitskaart in de toekomst ook het document 614 digitaal zullen kunnen ondertekenen. Deze beslissing dient eind mei nog te worden gevalideerd tijdens een intern overleg binnen de AAD&A op regionaal niveau. Nadien zal hierover aan de operatoren gecommuniceerd worden.

### **Varia**

Selecties /fysieke controles

Erik Van Poucke informeert de vergadering van het feit dat de komende maanden de selecties voor fysieke verificatie op de GIP's geleidelijk zullen toenemen na een terugval de voorbije 2 jaar (wegens COVID). Verder merkt Erik Van Poucke merkt op dat de laatste tijd opnieuw het zwaartepunt van het aanbieden van containers op de GIP's zich in de namiddag situeert waardoor regelmatig het "drukte alarm" dient afgekondigd te worden. De AAD&A dringt er bij de operatoren nogmaals op aan om het aanbieden van de containers voor een scan en/of controle beter te spreiden.

**De datum van de volgende vergadering: woensdag 28 september 2022, om 14.00u**

Deze vergadering zal fysiek doorgaan op een nog nader te bepalen locatie in Antwerpen (een officiële uitnodiging volgt later).