



TRADE FACILITATION ANTWERPEN

VERSLAG

26.05.2021

VOORZITTER	Sabine De Schryver (AAD&A – Regionale Directeur a.i.) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) / Ilse Eelen (AAD&A)
AANWEZIG	<p>Sabine De Schryver (AAD&A – Regionaal Directeur a.i.) 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) Ilse De Bruyne (AAD&A – Afdeling Geschillen) Bart Engels (AAD&A – Algemeen Beleid – Strategische Cel) Sophany Ramaen (AAD&A – Algemeen Beleid – Strategische Cel) Inge Verrezen (AAD&A – CRC) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Caroline Gubbi (Forward Belgium) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Frederik Noppe (KVBG – AET) Paul Hermans (Agoria – Atlas Copco) Tino Sap (AADA – Afdeling Controle 2e lijn) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis) Peter Tilleman (AWDC) Jessy Van Aert (Assenscia – Evonik) Danny Proost (Forward Belgium– Rhenus) Annemie Peeters (Havenbedrijf Antwerpen) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Nancy Smout (KVBG – Katoen Natie)</p> <p>Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Roel Huys (Tabaknatie – KVBG) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Stef Debeuf (AAD&A – Afdeling Marketing) Marc Wouters (Belgische Petroleumfederatie – Total) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte) Bart Keersmaeckers (ASV – CMA-CGM) Gino Roelandt (ASV-Hapag Lloyd) Isabelle De Maegt (Transportfederatie - Febetra)</p>
VERONTSCHULDIGD	<p>An Moons (ABAS-KVBG – DP World) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Karen Wittock (Forward Belgium – Remant) Sam Reynders (AAD&A – Afdeling Geschillen) 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) Federic Keymeulen (Transportfederatie – TLV) Marjan Beelen Havenbedrijf Antwerpen) Kurt Joosen (Transportfederatie – Transport Joosen) Eddy Wouters (ASV)</p>

Agendapunt 1: Verslag vorige vergadering (d.d. 24.02.2021) en openstaande actiepunten

VERSLAG VORIGE VERGADERING

Geen opmerkingen bij het verslag van de vorige vergadering.

OPENSTAANDE PUNTEN:

-T2L:

Er werd tot op heden nog geen geautomatiseerde aanzuivering (via XML-bericht) voorzien.

- overzicht nota's:

Een overzicht van bestaande/nog geldende nota's moet nog gemaakt worden.

Ilse Eelen meldt dat er ook een aantal nota's aan een update toe zijn bv oww nieuwe mailadressen.

Wegens een aantal dringende projecten werd dit punt nog niet opgepakt.

- nota 359/614/borg:

De AAD&A (regio Antwerpen) diende het ontwerp van de nota eerst intern af te stemmen. Dit is ondertussen gebeurd en de finale tekst wordt nu omgezet tot een externe nota. Het betreft een regionale nota die zich in eerste instantie richt op de procedures. Het gebruik van een digitale handtekening in het kader van de ondertekening van bv. 614 dient nog specifiek in WG Nationaal Forum besproken te worden.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) stelt voor om dit punt mee te nemen naar de WG waar de faciliteringen verder zullen bekeken worden.

Agendapunt 2: Brexit stavaza

Recent werd het BIFCom (BE-UK Borders Industry Facilitation Committee) opgericht waarbij BE en het VK bilateraal en periodiek een aantal operationele problemen zullen bespreken die zich in het kader van Brexit stellen. Het zijn vnl. de vertegenwoordigers van de zeehavens die bij dit overleg betrokken zijn. Er kan niet genegotieerd worden over handelspolitiek (bv oorsprong) en dergelijke maar gaat eerder over operationele problemen die zich stellen in de zeehavens. Het verslag van de eerste vergadering die op 05/05/2021 heeft plaatsgevonden is terug te vinden op de website van het Nationaal Forum:

<https://www.naforna.be/nl/nieuws/25052021-verslag-bifcom>

Volgende punten werden besproken tijdens de eerste vergadering :

- Procedures in kaart brengen en verduidelijken.
- Niet zuiveringen T documenten

Dorothy Cardoen (AAD&A) meldt dat tijdens de vergadering van het BIFCOM is gebleken dat veel problemen hun oorzaak vinden in het feit dat er een gebrek aan kennis is in in het VK m.b.t. transit.

Ook het feit dat er in het VK 3 verschillende manieren zijn om goederen in te klaren zorgt ervoor dat het correct beëindigen van de transitprocedure over het hoofd wordt gezien of niet correct verloopt.

Simonne Van Aperen (AAD&A – TAO) bevestigt dat de helft van de dossiers niet aanzuiveringen transit te maken heeft met zendingen naar het VK (ongeveer 8.000 dossiers per maand)

- P. Verlinden (FORWARD Belgium) signaleert ook nog volgende problemen :
 - o Het VK dreigt met navorderingen voor goederen die destijds met T2L naar het VK gegaan zijn en nu terug komen. Het punt werd opgenomen met de operatoren in het VK en dient verder opgevolgd te worden.
 - o Er zouden zich ook problemen stellen bij toepassing van de regeling passieve veredeling. Door het feit dat men in het VK de mogelijkheid heeft om 6 maand na de invoer een aangifte op te stellen is er in een aantal gevallen geen aangifte beschikbaar.

Agendapunt 3: E-balie import

Met de private sector werd al een aantal keer overleg gepleegd om een work around te voorzien voor de goederenstromen waarbij in CCRM geen wegnamebericht wordt gegenereerd, dit in het kader van de koppeling tussen CPU en CCRM.

Op 24.03.2021 werd tijdens een vergadering met de private havengemeenschap een workarround afgesproken voor aankomende transitzendingen. Er is een consensus over het proces. E-balie import zal gebruikt worden om transitzendingen (bv uit RTM) vooraf te melden. De rederij of scheepsagent zal de vooraanmelding doen in e-balie (kan op verschillende manieren). De aankomstmelding dient te gebeuren van zodra de container zich op de terminal aanbiedt. In laatste instantie zal bij de afhaling de MRN van de vervolgaangifte gekend moeten zijn om via E-balie import een "oranje" licht te genereren.

Er zal een ingreep gebeuren op e-balie door Nxtport/PoA maar dit is momenteel nog niet rond. In de 1e fase van CPU zal men in een voorlopige oplossing voorzien. Er zal hierover in het kader van de opstart van CPU nog verder gecommuniceerd worden.

Agendapunt 4: Afhandeling geschillen

Jef Hermans (FORWARD Belgium) merkt op dat boetes voor bepaalde overtredingen pas 12 tot 14 maanden na de feiten aan de aangever worden opgelegd. Om eea te kunnen regelen met de opdrachtgevers is het opportuun om vrij snel over deze informatie te kunnen beschikken. Voorbeelden van de gevallen die zich hebben voorgedaan zullen aan de betrokken diensten worden bezorgd.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bezorgen van voorbeelden van geschilsdossiers met een lange doorlooptijd.	J.Hermans	asap
AADA bekijkt de voorbeelden om na te gaan waarom de doorlooptijd dermate lang was.	I. Eelen en D. Cardoen	asap

M.b.t. problemen die zich bij niet-aanzuivering van vrachtljsten (tijdelijke opslag) stelt werd in het verleden al aan de afdeling ICT te Brussel gevraagd om de rapporten van niet-aanzuivering (bv. na 60 dagen) ook te delen met de vergunninghouders (RTO).

De vraag zal nogmaals aan de afdeling ICT worden gericht.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Informereren bij de dienst Informatiemanagement of de listings niet zuivering vrachtljsten (60 + 90 dagen) ook kunnen bezorgd worden aan de RTO houder.	J. Van Wesemael	

Erik Van Poucke meldt dat in geval er zich een probleem voordoet met de afschrijving van de vrachtljst de operatoren zich tot het plaatselijk kaaibureel moeten wenden. De Backoffice komt maar tussen vanaf 90 dagen.

Alfaport Voka meldt dat het proces van de goederencomptabiliteit/vrachtljsten de komende jaren volledig zal wijzigen. De systemen worden volledig herbouwd en de nieuwe goederencomptabiliteit = PN/TS. Deze zou klaar moeten zijn in maart 2023. De implementatie van ICS2 in de maritieme sector is voorzien voor maart 2024.

De implementatie van deze projecten worden verder besproken in de WG Operations.

Alfaport Voka is bezorgd over de ingrijpende wijzigingen en de korte timing waarbinnen deze projecten dienen gerealiseerd te worden en dringt aan om snel hierover specifieke sub-werkgroepen te organiseren.

Isabelle De Clercq (PSA) dringt ook aan om vanuit Brussel te bevestigen dat in geval van transitzendingen die vervallen zijn of transitaangiften die te laat worden opgemaakt de aangever van de regeling transit hiervoor dient aangeschreven te worden. Ilse Eelen (AAD&A) deelt mee dat de alternatieve aanpak van overtredingen i.v.m. transit nog intern binnen de AAD&A zal besproken worden.

Agendapunt 5 : Publicatie boetecatalogus

De boetecatalogus werd op 04/05 gepubliceerd op de website van FisconetPlus onder de vorm van omzendbrief 2021/C/37 (dd. 29/04/2021)

<https://eservices.minfin.fgov.be/myminfin-web/pages/fisconet/document/9f7cd143-f33f-4950-a092-25bee11eb8fd>

Alfaport Voka merkt op dat de sector hiervoor vragende partij was maar de private sector had eerder een model zoals in UK in gedachten waarbij rekening wordt gehouden met het AEO-statuut en de goede trouw. De boetecatalogus beperkt zich momenteel tot het extern communiceren van de boetes die in het kader van overtredingen door de diensten geschillen in de praktijk reeds werden toegepast. De catalogus moet zorgen voor meer transparantie en uniformiteit. De AAD&A heeft bij de toelichting op de boetecatalogus gesteld dat dit een eerste stap is en dat tussentijdse aanpassingen mogelijk zijn.

Het punt wordt ook meegenomen in het kader van het toekomstig overleg m.b.t. de herziening AWDA, douanestrafrecht en de werking van de diensten van de Europese procureur. Alfaport Voka zal hierover i.s.m. de AAD&A wellicht in het najaar een event organiseren.

Verder licht Ilse Eelen toe dat in de boetecatalogo de meest voorkomende overtredingen werden opgenomen.

Deel 1 is nu gepubliceerd, er zullen nog 2 delen volgen. Deel 2 zal gaan over de afhandeling van inbreuken tegen bijzondere wetgeving (zoals bv namaak). Deel 3 zal de inbreuken mbt accijnzen omvatten. De timing van publicatie is nog niet bekend.

De boetecatalogus is in werking getreden op 15.05.2021 en geldt voor aangiftes die werden geldiggemaakt vanaf voornoemde datum.

Agendapunt 6 : Exportbevestigingen

Ilse Eelen (AAD&A) deelt mee dat er nog steeds zeer veel vragen voor exportbevestiging toekomen bij de dienst Aangiftebeheer. Er is nog geen beterschap merkbaar. In heel wat gevallen, blijkt dat het uitblijven van de exportbevestiging te wijten is aan geen/verkeerde aankomstmelding of zendingen die niet op een exportmanifest werden vermeld.

Er bestaat een omzendbrief mbt AEO op basis waarvan deze operatoren aan het kantoor van uitvoer een listing kunnen bezorgen met een overzicht van niet voor uitgang bevestigde aangiftes. Het betrokken kantoor zal op basis van steekproeven hierop een controle uitoefenen. De dienst Aangiftebeheer wijst er op dat in eerste instantie aan de bron de problemen moeten opgelost worden en dat pas het gebruik van de listing zoveel mogelijk dient vermeden te worden.

Ilse Eelen (AAD&A) wijst nogmaals op het belang van het correct insturen van de aankomstmelding en het exportmanifest. Bij de aankomstmelding komen er ook APERAK berichten terug in geval van fouten. Het is de bedoeling dat deze opgevolgd worden door de ontvangende partij van dat bericht.

Dorothy Cardoen (AAD&A) en Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) volgen dit verder mee op in de WG Operations. Op basis van rapporten begin 2021 zal worden nagegaan of er structurele fouten terug te vinden zijn in het proces. Momenteel zijn de problemen divers : zowel voor containers als RoRo, ontbreken van aankomstmelding of exportmanifest, doet zich voor op verschillende locaties en soms lijkt systeemtechnisch alles in orde te zijn. Dit probleem dient verder aangepakt te worden omdat dit veel nutteloos werk met zich meebrengt zowel voor de douanediensten als de betrokken economische operatoren. Dergelijke dossiers belemmeren de andere (kern)taken van de douane.

Abram Op de Beeck (Essenscia - BASF) verwijst naar de procedures die door de Nederlandse een Duitse douane worden toegepast. In de betrokken aangiftesystemen (AGS en Atlas) kan de aangever zelf de status van de aangifte nakijken en zelfs alternatieve bewijzen (zoals een factuur) opladen in het systeem waardoor er alsnog automatisch een uitgangsbepijstiging wordt gegenereerd. Achteraf worden hierop spotchecks verricht.

In België is de werkwijze net omgekeerd. Eerst dienen manueel alternatieve bewijzen voorgelegd te worden waarbij douane de uitvoer zal bevestigen na hierop een aantal spotchecks te hebben uitgevoerd.

Verder vraagt Abram Opdebeeck zich af waarom de AAD&A heeft geopteerd om na 150 dagen de aangiftes te annuleren. De wetgeving voorziet die mogelijkheid maar is niet dwingend voor de lidstaten. De annulatie van een aangifte brengt heel wat problemen met zich mee o.m. op het vlak van de btw.

Kim Van de Perre (MSC) meldt dat zij de laatste tijd meer vragen van klanten ontvangt over niet voor uitgang bevestigde uitvoeraangiftes.

Dorothy Cardoen (AAD&A) roept op om de gevallen te melden waarbij alle nodige stappen in het proces werden genomen maar waar er toch geen uitgangsbepijng komt. Dit wordt verder afgestemd met de dienst ICT (Klara Pasgang).

Klara Pasgang meldt ook dat men heeft vastgesteld dat bij een aantal kaaien nog steeds hetzelfde probleem heerst zoals in november 2020. IT heeft toen een "fix" gedaan maar blijkbaar is het probleem nog niet van de baan. Met de oplevering van de nieuwe versie in maart zou het probleem moeten afnemen.

Peter Verlinden (FORWARD Belgium) meldt dat er in NL zich problemen stellen indien men goederen onder een bijzondere regeling uitvoert zonder dat ook een transitaangifte wordt opgesteld. Bij gebruik van uitvoeraangiftes waarbij goederen onder de bijzondere regeling worden uitgevoerd annuleert de NL douane reeds de aangifte na 30 dagen de aangifte indien geen uitgangsbepijng binnen deze termijn werd gestuurd.

Ilse Eelen meldt ook problemen in de communicatie tussen de EU server en een aantal lidstaten (bv. Polen). Zo werden voorbeelden teruggevonden van aangiftes die in PLDA voor uitgang werden bevestigd ook het bericht correct aan de EU database werd bezorgd maar waarbij de connectie met het Poolse aangiftesysteem ontbrak.

Simonne Van Aperen (TAO) zal bijkomende rapporten met recente gegevens opvragen die nader zullen onderzocht worden door Dorothy Cardoen.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bezorgen van rapporten met recente gegevens aan D. Cardoen.	S. Van Aperen	
Meenemen van de problematiek en de analyses naar de WG Operaties	J.Van Wesemael en D. Cardoen	

Agendapunt 7 : Toepassing nalatigheidsinteressen bij onregelmatigheden tijdens vervoer onder de schorsingsregeling inzake accijnzen

Vanuit de Antwerpse industrie (Total en Evonik) wordt melding gemaakt van een wijziging van de methodiek op basis waarvan nalatigheidsinteressen worden berekend bij tekorten op een e-AD.

Ilse Eelen meldt dat er inderdaad een wijziging is gebeurd. De huidige werkmethode schrijft voor dat de NI te berekenen zijn "vanaf de aangenomen datum van het onrechtmatig onttrekken aan de accijnsschorsingsregeling, m.n. de datum van verzending (vak 9 van de e-AD)."

Deze werkmethode werd opgemaakt in Bxl.

De regio Antwerpen heeft de problematiek al aangekaart bij OPS CC die het zou opnemen met de dienst Geschillen (Luc Van De Velde-Poelman). Tot op heden nog geen reactie en tot nader bericht blijft de huidige werkmethode van toepassing.

De AAD&A adviseert de betrokken bedrijven om in afwachting van bijkomende informatie bezwaar in te dienen tegen de berekende nalatigheidsinteressen. De accijnsschuld dient uiteraard wel voldaan te worden.

Bruno Van Oers (Geschillen) meldt dat operatoren in hun bezwaren vaak verwijzen naar art 108 en 110 UCC. Wat de accijnsschuld betreft is niet het UCC maar art 6 van de wet 22-12.2009 van toepassing dat stelt dat de accijnzen verschuldigd zijn op het ogenblik van de uitslag met het oog op verbruik. Er wordt nu aangenomen dat de uitslag met oog op verbruik de datum in vak 9 e-AD is.

Onregelmatige uitslag = geen uitstel betaling ; dus verschuldigd op moment van uitslag tot verbruik.

De operatoren (Total, Evonik) vragen zich af hoe het bedrijf zelf proactief kan vermijden dat die NI berekend worden?

Bruno Van Oers (AAD&A) wijst er op dat dit bijna niet te vermijden is en verwijst ook naar de toepassing van het arrest "BP Europe".

Marc Wouters (Total) stelt dat de tekorten pas vastgesteld worden bij de lossing daar waar men ervan uitgaat dat het verschil reeds bij de lading is ontstaan. Een tekort op een e-AD wil niet altijd zeggen dat er effectief een tekort is bij de lossing. De verschillende methodes die bij de meting gebruikt worden kunnen andere resultaten opleveren. De betrokken operatoren melden dat deze regel niet in alle regio's op eenzelfde manier wordt toegepast.

De industrie is van mening dat er pas sprake kan zijn van nalatigheidsinteressen vanaf het ogenblik dat de administratie heeft beslist dat er sprake is van een accijnsschuld en pas bij late betaling nalatigheidsinteressen kunnen toegepast worden.

Er wordt voorgesteld dit punt voor te leggen aan de dienst geschillen/accijnswetgeving eventueel via de WG Accijnzen in de schoot van het Nationaal Forum.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Overmaken van de problematiek mbt nalatigheidsinteressen accijnzen aan de WG Accijnzen..	Nationaal Forum – leden WG Accijnzen	

Ook de hoogte van de nalatigheidsinteressen (9,6% /jaar) kunnen in vraag worden gesteld gelet op de aanpassing van de nalatigheidsinteressen inzake douane n.a.v. de publicatie van het DWU in 2016. Abram Op de Beeck stelt voor om dit punt onder de aandacht te brengen van het kabinet van de minister van financiën.

Sabine De Schryver (AAD&A) stelt voor om de definitie verder te analyseren van wat dient verstaan te worden onder nalatigheidsinteressen.

Bij een reguliere uitslag ten verbruik uit belastingentrepot kan men een week genieten van uitstel van betaling (de donderdag van de week volgend op de uitslag). Bruno Van Oers merkt op dat een tekort op basis van de huidige wetgeving als een overtreding wordt beschouwd. Dat was vroeger niet het geval (artikel 257, §1 AWDA).

In principe heeft de betrokken operator de mogelijkheid om bij vaststelling van een tekort (hoeveelheid boven de voorziene tolerantie) zelf over te gaan tot spontane betaling van de accijnsschuld door het indienen van een aparte AC4.

Philippe Lesage (EY) wijst op een verschillende lezing/interpretatie van het arrest BP Europe. Het is nog altijd niet duidelijk welke lidstaat in geval van tekorten de accijnsschuld zal invorderen. In een aantal gevallen wordt de accijnsschuld tweemaal ingevorderd. De problematiek werd eerder al bij de CA aangekaart. EY dringt aan om dit verder aan te kaarten op EU niveau.

De problematiek werd ook al in 2019 in de WG accijnzen besproken.

Zie in dit verband agendapunt 8 van het verslag van de WG accijnzen https://www.naforna.be/nl/system/files/20190207_Verslag_Accijnzen.pdf

De Commissie heeft al eerder aangegeven niet op het arrest terug te komen omdat alle lidstaten akkoord waren met de visie van de EU.

Het punt kan wellicht door de (Europese) federaties bij de Commissie (accijnscomité) aangekaart worden.

Abram Op de Beeck herhaalt dat de beroepsfederaties destijds gevraagd hebben om steeds op de hoogte gebracht te worden van de nieuwe werkmethodes en daar ook hun feedback op kunnen geven. Tot op heden wordt de private sector niet betrokken bij het opstellen van nieuwe werkmethodes. Dit punt zal tijdens de volgende vergadering van de Stuurgroep geagendeerd worden.

Agendapunt 8 : Varia

Contacteren van douane igv problemen met een controle

De AAD&A herhaalt dat in eerste instantie steeds contact opgenomen moet worden met de teamchef van betrokken team. Douane wordt omtrent controles meer en meer door verschillende partijen gecontacteerd

(aangever, klant, advocaat,...) en dat via verschillende kanalen. Deze werkwijze is weinig efficiënt en maakt dat er heel wat mensen onnodig met dezelfde zaak bezig zijn terwijl de persoon het dichtst bij het dossier staat de teamchef is.

Inzet dokwerkers GIP's

PoA heeft een nieuwe aanbesteding gelanceerd voor de dokwerkers. In het kader daarvan bekijkt de AAD&A ook de inzet van de dokwerkers op de GIP's (meer bepaald het aantal dokwerkers en de uurregeling waarin deze ingezet worden). Daarbij merkt de AAD&A dat er voor 8u weinig tot geen beweging is (zowel bij AAD&A als bij het FAVV). De vraag wordt gesteld of er nog een dokwerker aanwezig moet zijn van 6-8u? Momenteel is die voorzien maar als blijkt dat daar geen gebruik van gemaakt wordt door de operatoren kan de vraag gesteld worden of deze nog noodzakelijk is.

AADA herhaalt dat er te weinig gebruik gemaakt wordt van de verruimde openingsuren. Ook de dienstverleners die het controleproces ondersteunen (bv. gasmeters) zijn ook tegen 8.00 u aanwezig.

Jef Hermans stelt voor om het punt samen met Alfaport Voka verder op te nemen met PoA.

Jan Van Wesemael verwijst in dit verband ook naar het VIL-project (Verification Management) waar het net de bedoeling is om optimaal gebruik te maken van de verruimde openingsuren van de kantoren.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Bekijken van gebruik verruimde openingsuren GIP.	Havengemeenschap (Alfaport Voka)	

Scanbewijzen

Door ASV (Hilde Bruggeman) werd gevraagd of er naast de excell-lijsten die worden afgegeven als het bewijs van scanning op kaai dit bewijs ook onder een andere vorm kan worden afgegeven.

Ilse Eelen bekijkt dit verder met de betrokken diensten en houdt ASV op de hoogte.

De datum van de volgende vergadering: dinsdag 21.09.2021, 10-12h (wellicht nog via Teams).
(een officiële uitnodiging volgt later).