



# Nationaal Forum : WG Operations sub WG PN/TS

VERSLAG

27.10.2021

<b>CONVENORS</b>	Dorothy Cardoen (AAD&A) & Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
<b>NOTULIST</b>	Jan Van Wesemael
<b>AANWEZIG</b>	<p>Arnaud De Wilde - Operaties Leuven          Bart Cieters - Automatisering          Bart Engels - Nationaal Forum          Bart Keersmaekers - ASV/Naves          Bert Selis - Aéroport Liège / Bierset          Damian Guillaume - AAD&amp;A          Debby Bogemans - Operaties Hasselt          Dorothy Cardoen - Operaties Antwerpen          Erika Verbelen - AAD&amp;A          Eylem Aydemir - Douanewetgeving          Gino Roelandt - ASV/Naves          Hendrik Moerkerke - ASV/Naves          HILDE BRUGGEMAN - ASV/Naves          Ilse Eelen - Operaties Antwerpen          Isabelle De Clercq - ABAS          Jan Maes - ASV/Naves          Jan Marien - ASV/Naves          Jan Van Wesemael - Alfaport Voka          Jef Hermans - Forward Belgium          Jeroen Sarrazyn - AAD&amp;A          Jessy van Aert - Essenscia          Jim Styleman - CRSNP          Joelle Lauwers - AAD&amp;A          Joelle Lauwers - Automatisering          Johan Geerts - CRSNP          Joke Verdeyen - Operaties Hasselt          Kai-Wing So - AAD&amp;A          Kim Van de Perre - ASV/Naves          Koen Breemersch - NxTPort          Kristin van Kesteren-Stefan - Port of Antwerp          Maggy Moens - Operaties Antwerpen          Michel Lequeu - Operaties Luik          Pascal Deglume - Operaties Bergen          Rachida Maroukisse - Air Cargo Belgium          Ron Hof - ASV/Naves          Rudi Lodewijks - AAD&amp;A          Sam van de Veegaete - Operaties Gent          Steven Michiels - APZI          Stijn Op De Beeck - Air Cargo Belgium          Stijn Schuerwegh - MPET(ABAS)          Sven Van der Biest - TES          Tom Smet - Forward Belgium          William Sluys - Operaties Brussel          Yves Arys - Automatisering          Yves Rykbosch - Operaties Gent</p>

Convenor Dorothy Cardoen (AAD&A) opent de vergadering en stelt de agenda voor.

Co-convenor Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) licht de doelstelling van de vergadering toe met name het uittekenen van een roadmap en het definiëren van een aantal actiepunten om nadien in een aantal technische werkgroepen verder mee aan de slag te gaan.

Dorothy Cardoen verwijst naar de vorige vergadering (juli 2021) waarin werd geopperd om de verschillende goederenstromen (zee, lucht en hinterland) uit elkaar te trekken. Er wordt voorgesteld om zich per tak (zee, lucht, hinterland) te buigen over een aantal technische kwesties omdat iedere goederenstroom een andere benadering vraagt.

## TOELICHTING ACTIVITEITEN LUCHT

Rachida Maroukisse (ACB) en Stijn Op de Beeck geven een overzicht van de werking van de actuele werkgroepen die zich over een aantal douaneprojecten buigen. Momenteel is er alleen een goederencomptabiliteit in Zaventem en niet in de andere luchthavens. Echter de operationele impact van deze projecten werd nog niet bekeken. Het zal belangrijk zijn om in kaart te brengen wat de impact van deze nieuwe projecten zal zijn op de activiteiten van de afhandelaars, de forwarders en de luchtvaartmaatschappijen.

Rachida Maroukisse stelt voor om een aparte WG op te richten (samen met andere luchthavens). Bert Selis (luchthaven Luik) steunt dit voorstel en onderlijnt het belang van een regelmatige afstemming met de betrokken diensten van de AAD&A.

Verder licht Stijn Op de Beeck een aantal punten toe gerelateerd aan de ENS

- ENS bericht is in de luchthaven in gebruik met een beperkte dataset. De ENS berichten zijn momenteel niet gekoppeld aan de goederencomptabiliteit. In de toekomst zal met een multi filing ENS worden gewerkt. De verantwoordelijkheid wordt hier in principe gelegd bij de luchtvaartmaatschappijen die minimum 4 u voor aankomst van het vliegtuig de gegevens moeten kunnen aanleveren.
- De operatoren dienen een beter zicht te krijgen van wat de operationele impact van deze projecten op hun processen zal zijn
- Van de zijde van de AAD&A dienen de volgende diensten/ambtenaren betrokken worden. Bart Cieters (AAD&A) bekijkt intern welke personen door de AAD&A kunnen afgevaardigd worden.

NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)	VERANTWOORDELIJKE	EINDDATUM
Nagaan welke ambtenaren/diensten bij overleg dienen betrokken te worden	Bart Cieters	ASAP

### Opmerking AAD&A

Yves Arys (AAD&A) merkt op dat de actoren (economische operatoren) onderling zullen moeten afstemmen welke partijen bepaalde berichten zullen insturen. De business analisten van de AAD&A zijn bereid om deze discussies te ondersteunen, door het voorzien van informatie over de werking van het systeem en de berichtspecificaties.

Naast een vertegenwoordiging van de dienst automatisering zullen ook ambtenaren van de diensten wetgeving en processen & methodes moeten betrokken worden.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) licht toe dat het qua methodiek de bedoeling is om binnen de verschillende takken/sectoren (zee, lucht, hinterland) met de betrokken actoren na te gaan wat de operationele impact is van de projecten PN/TS en in een latere fase ICS2 op de huidige processen en na te gaan welke partijen op welk moment de gegevens/berichten zullen insturen.

Wat betreft de uitwisseling van de berichten tussen de operatoren en de AAD&A gaat J. Van Wesemael ervan uit dat de software ontwikkelaars de berichten volgens de voorgeschreven specificaties ontwikkelen en op een bepaald moment hun bestaande applicaties zullen aanpassen aan de nieuwe situatie. De wijze waarop dit IT-technisch wordt ingericht zal niet het voorwerp uitmaken van discussies binnen de technische werkgroepen zee, lucht en hinterland. Deze laatste werkgroepen zullen de focus leggen op de operationele impact van de nieuwe projecten op de processen.

De aparte technische werkgroepen kunnen de organisatie van hun bijeenkomsten zelf regelen. Via de plenaire vergadering van de sub WG Operations zal tussentijds de stavaza gerapporteerd worden in de plenaire vergadering.

## TOELICHTING PROCES BINNENKOMST VIA DE ZEE

Dorothy Cardoen (AAD&A) licht aan de hand van een [presentatie](#) het huidige proces van aankomende zeevracht toe. Vandaag genereert de passage aan de boei in Vlissingen (Antwerpen) en Oostende (Zeebrugge) een belangrijk bericht in het proces invoer over zee'. Vandaag wordt de activatie van de vrachtlIJst (CUSCAR) beschouwd als aangifte tijdelijke opslag (ATO). De ATO wordt door de scheepsagent ingediend daar waar de verantwoordelijkheid voor de opvolging van de goederen onder tijdelijke opslag ligt bij de vergunninghouder RTO (terminal).

In de technische werkgroep zee zal moeten nagegaan worden welke partijen zullen instaan voor het indienen van aangiften en berichten.

Ook de aansturing van selecties en controles is een punt dat in het kader van het nieuwe proces dient bekeken te worden. In dit verband verwijst Jan Van Wesemael naar het proces dat in Rotterdam werd geïmplementeerd waarbij gebruik wordt gemaakt van "vooraangiften" en een "automatisch aanbrengbericht" op basis waarvan controles worden geïnitieerd.

Er dient ook in België over een gelijkaardig systeem te worden nagedacht.

De vraag stelt zich ook naar de toekomst toe in hoeverre de mogelijkheid moet voorzien worden om bepaalde partijen toe te laten om bepaalde aangiften te wijzigen. Vandaag kan alleen de scheepsagent de vrachtlIJst wijzigen. De goederenbehandelaar kan geen aangiften/berichten wijzigen.

### Indienen van ENS - PN en ATO

Yves Arys (AAD&A) merkt op dat er maar een PN-bericht kan ingestuurd worden wanneer de goederen gelost worden. Deze PN-aangifte zal dan de pre-lodged TS-aangifte activeren (voor zover gebruik werd gemaakt van deze optie uiteraard).

Vragen die zich voor de toekomst stellen :

- Welke partij gaat de pre-lodged aangifte indienen ?
- Welke partij gaat het PN-bericht insturen ?

Andere optie is dat er een volledige aangifte TS wordt ingediend (combinatie van prelodged aangifte+ PN op het ogenblik van de lossing). Vraag : welke partij zal instaan voor deze aangifte ?

Jan Van Wesemael merkt op dat de rol van de afhandelaar/terminal in zee-en luchthavens anders is ingericht. Wat betreft zeevracht tast de vergunninghouder RTO volledig in het duister wat betreft de gegevens van de goederen.

Er wordt opgemerkt dat de ENS + een aantal bijkomende elementen (transportdocument + locatiecode) min of meer de inhoud van een ATO is. Dit biedt wellicht een aantal mogelijkheden op termijn.

Op basis van de ingediende ENS beschikt BE ook over deze gegevens (ook wanneer de goederen via een andere lidstaat zijn binnengekomen).

Alleen in geval van uitwijking van het schip worden de ENS-gegevens pas opgehaald en getransfereerd naar het nationaal systeem na het indienen van de PN.

#### Gebruik aangiften type D en onvolledige aangiften

Jef Hermans (FORWARD Belgium) merkt op dat de aangiften type D in het proces moeten kunnen behouden blijven. Volgens Kristin van Kesteren-Stefan (PoA) is ook het gebruik van onvolledige aangiften (bv. bij liquid bulk) belangrijk om mee te nemen in de WG zee. Volgens Yves Arys (AAD&A) zal de vooraf ingediende aangifte type D ook als aangifte tijdelijke opslag beschouwd worden. M.a.w. op dat ogenblik worden goederen rechtstreeks onder de douaneregeling geplaatst zonder dat ze eerst onder TO worden geplaatst. Er zal dan ook een specifieke PN moeten gestuurd worden die IDMS (vervanger voor PLDA) zal aansturen. **Dit is een wezenlijk verschil met het huidig proces.**

Jessy Van Aert (Evonik) onderlijnt ook het belang van de ingestuurde vervolgaangifte en het tijdstip van activatie van de aangifte tijdelijke opslag (ATO). Het tijdstip activatie van de vervolgaangifte is van belang voor de vlotte doorstroming van de goederen. Dit punt dient nader onderzocht te worden (afstemming met wetgeving).

#### Impact op CCRM en voorraadadministratie TO

Volgens Hilde Bruggeman (ASV) moet er nagedacht worden over een proces dat de vrijgave van de containers opvolgt. M.a.w. de impact van het nieuwe proces op het container vrijgavebericht (CCRM) moet ook bekeken worden.

Verder dient ook de nodige aandacht geschonken te worden aan de voorraadadministratie TO.

Ook de opvolging van de Uniegoederen moet bekeken worden.

Verder is ASV vragende partij om samen met verschillende diensten binnen de AAD&A (wetgeving, werkmethodes, ICT) de impact van de nieuwe processen af te stemmen.

#### Opvolging aankomst Uniegoederen (RSS – regular shipping service) :

Wat betreft de aanzuivering van de vrachtlIJst voor Uniegoederen (huidige C-status op de vrachtlIJst) wordt volgens Joelle Lauwers (AAD&A) naar een oplossing gekeken om via een specifiek PN\_bericht de vrachtlIJst (comptabiliteit) af te schrijven.

Er wordt m.a.w voor RSS-lijnen een PN voorzien niettegenstaande de goederen niet in tijdelijke opslag gaan.

#### Moment van aanbrenge

In de nieuwe situatie zal moeten bekeken worden hoe zal omgegaan worden met het signaal van de boei van Vlissingen (aankomst van de goederen in het douanegebied van de EU). Bij de lossing zullen de goederen bij de douane worden aangebracht (PN).

Het bericht dat bij de boei van Vlissingen wordt ingestuurd komt overeen met de arrival notification dat in principe naar het EU-systeem moet gestuurd worden.

Het tijdstip waarop de PN kan worden ingestuurd zal deel uitmaken van het overleg binnen de technische werkgroep. Het PN-bericht moet in ieder geval na het tijdstip indienen AN-bericht worden ingediend. Er dient van de gelegenheid gebruik gemaakt worden om waar mogelijk het proces te optimaliseren zowel vanuit het standpunt van de douane als van de operatoren.

Hierna beknopt de verschillende stappen binnenkomst van goederen in de EU via de zee

- ENS
- Pre-lodged TSD of prelodged aangifte type D
- AN
- PN (validatie van vooraf ingediende aangiften/berichten).

In Nederland (haven van Rotterdam) wordt een "automatisch aanbrengebericht" gegenereerd op basis van de ATA van het schip.

De AAD&A merkt op dat het gebruik van een gelijkaardig proces dient onderzocht te worden. De AAD&A vestigt de aandacht op het feit dat in BE geen gebruik zal gemaakt worden van maken havensystemen om gegevens op te halen.

Ron Hof (ONE) stelt voor om bijkomende vragen over de procedure zoals in NL wordt toegepast bij hem neer te leggen. Hilde Bruggeman (ASV) meldt dat het momenteel in NL de havenkapiteinsdienst is die het moment van aanbrengen bepaalt. ASV bezorgt hierover bijkomende info aan de convenors.

Stijn Op de Beeck merkt op dat de ATA in de luchtvaart het moment is dat het vliegtuig de wielen aan de grond zet. Deze info komt van de luchtvaartautoriteit. Er dient over gewaakt te worden dat het toekomstig proces zo eenvoudig mogelijk wordt gehouden.

De AAD&A onderlijnt nogmaals dat er geen PN mag ingediend worden voor goederen die niet van het vervoermiddel worden gelost en dat de ATO/TSD wordt geactiveerd op het ogenblik dat de PN of gecombineerd bericht (PN/TSD) wordt ingediend en dit zowel voor zee- als luchtvracht.

## **PROCESSEN HINTERLAND**

In het binnenland gaat het voornamelijk over aankomende transitzendingen die er worden beëindigd. De gegevens elementen van de transitaangifte zouden kunnen hergebruikt worden als aangifte TO waardoor er geen PN nodig is.

De aanbidding van de goederen op kantoor van bestemming zou als PN beschouwd worden. Wettelijk gezien is het ook niet voorzien om een PN-in te dienen na het beëindigen van de transit-regeling. Wellicht zal de impact in het hinterland beperkter zijn dan eerst gedacht omdat de data uit NCTS zullen hergebruikt worden.

De aanzuivering van de goederencomptabiliteit (PN/TS) zal op een andere manier moeten gebeuren dan vandaag het geval is.

Voor wat betreft de WG hinterland merkt Jessy Van Aert (Evonik) op dat de nodige aandacht dient geschonken te worden aan het gebruik van het EIR-bericht (ter aanzuivering van de goederencomptabiliteit). Het EIR-bericht dient als een vereenvoudigde aangifte beschouwd te worden.

Rudi Lodewijks (AAD&A) merkt op dat met een EIR-bericht de goederen onder de betrokken regeling kunnen geplaatst worden (vrij verkeer, entrepot, ..) Bij het in het vrije verkeer brengen volgt er een periodieke aanvullende (globale aangifte). In principe in het kader van de regeling entrepot is dit niet nodig.

Onder welke vorm kan het EIR-bericht in de toekomst blijven bestaan ?

Gelet op het feit dat er meer industriële zetelen in het regionaal overleg NF wordt bekeken om dit punt mee te nemen naar het regionaal overleg. Het secretariaat NF bekijkt dit met de regio Hasselt.

## **VARIA**

### Volledigheid ENS-filing

In het kader van ICS2 stellen zee-en luchthavens zich de vraag wie zal instaan voor de volledigheid van de ENS-gegevens/aangifte. Zal de luchtvaartmaatschappij/rederij de goederen pas verschepen van zodra duidelijk is dat alle gegevens voorhanden zijn ? In het kader van multiple filing zal het erop aankomen om af te spreken welke partij welke data zal indienen. Er wordt van de carrier verwacht dat hij de master filing zal aanleveren. Echter de carrier zal niet over alle nodige gegevens beschikken om de volledige ENS dataset in te sturen. In veel gevallen zullen andere partijen (bv. forwarders/expediteurs) de house filings kunnen indienen. Er is ook een mogelijkheid voorzien om de carrier de volledige dataset te laten indienen.

De economische operatoren moeten dit onderling afstemmen hoe zij dit in de praktijk gaan aanpakken (contractuele afspraken).

## **OPROEP KANDIDATEN VOOR DE TECHNISCHE WERKGROEPEN ZEE, LUCHT, HINTERLAND**

Personen die deel willen uitmaken van de technische werkgroepen ZEE, LUCHT, HINTERLAND kunnen hun kandidatuur richten aan het secretariaat Nationaal Forum.

Bart Engels (AAD&A) bekijkt nog intern hoe de WG Hinterland kan samengesteld te worden in functie van het regionale invulling.

Er wordt voorgesteld om een volgende plenaire vergadering te organiseren in de loop van januari 2022 waar al een stavaza zou worden gegeven van de activiteiten van de technische werkgroepen zee, lucht en hinterland.

Verder dienen de coördinatoren van de verschillende technische werkgroepen zich te organiseren en zo snel mogelijk een aantal technisch vergaderingen op te zetten.

<b>NIEUWE ACTIEPUNTEN (DUIDELIJK EN SPECIFIEK FORMULEREN!)</b>	<b>VERANTWOORDELIJKE</b>	<b>EINDDATUM</b>
Operationele impact van deze projecten op hun processen	Operatoren	ASAP

\*\*\*\*\*