



WG OPERATIONS SUB WG PN/TS Technische werkgroep ZEE

VERSLAG

18.05.2022

VOORZITTER	Dorothy Cardoen (AAD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
AANWEZIG	Dorothy Cardoen (AAD&A) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Bart Engels (AAD&A – Nationaal Forum) Yves Arys (AAD&A) Yves Ryckbosh (AAD&A) Sam Van De Veegaete (AAD&A) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Jan Mariën (EML) John Kerkhof (Portmade – FORWARD Belgium) Ron Hof (ASV – ONE) Rudi Larno (Avantida) Gino Roelandt (Hapag -Lloyd – ASV) Yves Willaert (DP World – ABAS) Sarah Dua (ACL) Joost Delmeire (Stream Software – CRSNP) Kim Van De Perre (ASV- MSC) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Isabelle De Clercq (ABAS-PSA Antwerp) Steven Michiels (ICO- APZI) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) Kristin Van Kesteren-Stefan (Port of Antwerp - Bruges)
VERONTSCHULDIGD	Jessy Van Aert (Essenscia)

Convenor Dorothy Cardoen (AAD&A) verwelkomt de deelnemers op de fysieke vergadering van de WG ZEE (sub WG) die op 18/05/2022 te Antwerpen heeft plaatsgevonden.

Doel van de vergadering : nagaan op welke manier het MASP-project PN/TS in de Belgische zeehavens kan geïmplementeerd worden.

De voorbije weken heeft de AAD&A over de implementatie met de Nederlandse douane afgestemd. Op basis van dit overleg heeft convenor Dorothy Cardoen (AAD&A) een voorstel van proces uitgewerkt dat vrij nauw aansluit bij de huidige procedures.

Verder heeft Yves Arys (AAD&A) een overzicht gemaakt van een aantal scenario's die aansluiten op het voorstel dat Dorothy Cardoen heeft uitgewerkt. De tabel met de scenario's is gevoegd als [bijlage](#) bij dit verslag.

De voorstellen gaan uit van het gegeven dat de TSD en de vervolgaangifte mogelijk vooraf worden ingediend (pre-lodged aangifte).

De vertegenwoordigers van de private sector (zeehavens) opteren om voor alle niet-Uniegoederen een aangifte TSD in te dienen met voorkeur voor een prelodged-aangifte. Deze keuze draagt bij tot de eenvormigheid van het proces en sluit nauw aan bij het huidige proces.

AEO-bedrijven worden vroeg in het proces verwittigd in geval van controle

Aangevers die AEO-vergund zijn zullen bij het insturen van een pre-lodged aangifte snel in het proces geïnformeerd worden van een selectie voor controle. Dit kan het geval zijn bij een pre-lodged TSD maar ook bij een vooraf ingediende vervolgaangifte. Dit is een bijkomend voordeel.

Let op : Er wordt vanuit gegaan dat de aangever op de hoogte wordt gebracht van de selectie. Bij directe vertegenwoordiging is dit de vertegenwoordigde. Dit punt dient nog nader geanalyseerd te worden.

Risicoanalyse en controles

Op ENS en TSD gebeuren risicoanalyses die beide controles kunnen genereren. Voor ENS zal de notificatie via ICS2 komen. Het is de bedoeling om deze controles in één keer uit te voeren (bij lossing van de goederen). De resultaten van de controle zullen in beide modules moeten gerapporteerd worden.

Ook bij ENS controles worden AEO-vergunde operatoren vooraf op de hoogte gebracht. Bij ENS zijn er na de risicoanalyse 3 mogelijke controles :

- (A-risico) No load – bij containers
- (B-risico) hoog risico (voor andere flows dan containers) : controle in eerste haven van binnenkomst
- (C-risico) minder hoog risico : controle in haven van bestemming/lossing.

Kristin van Kesteren- Stefan (Port of Antwerp-Bruges) merkt op dat onnodige lossingen moeten vermeden worden.

Mogelijke scenario's en tussenkomst Port Community System

In de bijgaande tabel zijn er een aantal scenario's opgenomen waarbij van het principe wordt uitgegaan dat de carrier de TSD indient.

Bij de eerste 6 scenario's wordt vanuit gegaan dat de carrier de pre-lodged TSD zal indienen.

In de volgende scenario's (vanaf kolom 7) worden de scenario's beschreven waarbij de carrier de gegevens van de pre-lodged TSD deelt via een Port Community Systeem. In deze gevallen zouden ook de andere partijen (bv. terminal operator) de TSD-aangifte kunnen indienen (scenario's 11 en 12).

Kristin van Kesteren-Stefan (POAB) is van mening dat per goederenstroom of zelfs transactueel er de keuze moet zijn in het PCS welke partij de aangiftes zal indienen (carrier, terminal of andere partij).

Voorraadadministratie RTO

Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) merkt op dat van de gelegenheid dient gebruik gemaakt te worden om na te gaan op welke wijze de terminal over de juiste informatie kan beschikken die dan als voorraadadministratie TO zal kunnen beschouwd worden.

John Kerkhof (Portmade – FORWARD Belgium) merkt op dat boekhouding van de douane een goederenboekhouding is daar waar het terminal operating system (TOS) van de terminal een containerboekhouding is waar niet de onderliggende gegevens elementen aan vast zitten.

Een mogelijke oplossing zou erin kunnen bestaan dat op basis van containernr. de onderliggende gegevens elementen (die nodig zijn om een voorraadboekhouding RTO te voeren) via een Port Community Systeem te koppelen. Ron Hof (ONE – ASV) en John Kerkhof (Portmand – FORWARD Belgium) merken op gezien de complexiteit dat de goederenboekhouding best gevoerd wordt in het PCS met een consolidatie op container niveau (zoals ook wordt toegepast bij het genereren van het container vrijgavebericht – CCRM) .

Gevolgen voor CCRM

Op dit moment wordt een CCRM gegenereerd in het douanesysteem. Een dergelijk systeem voorzien in een PCS zal wellicht door de private sector moeten opgepikt worden.

De AAD&A van haar kant volgt in het systeem op in hoeverre alle goederen die onder de status van TO (tijdelijke opslag) werden geplaatst een correcte douanebestemming hebben gekregen. De AAD&A is wel bereid om bepaalde gegevens te delen met de Port Community Systemen zodat zij hiermee aan de slag kunnen gaan.

De AAD&A heeft eerder aangegeven dat wat betreft het containervrijgave bericht er vanuit de AAD&A geen nieuwe applicatie zal gebouwd worden wat impliceert dat een vrijgavebericht zal moeten opgesteld worden op basis van informatie (boekhouding) die op containerniveau zal worden gevoerd in het PCS.

Conclusie : Een oplossing zou erin kunnen bestaan dat de gegevens van de vervolgaangiften op container niveau worden geconsolideerd in het PCS. Op die manier beschikt men ineens over een bericht dat de TO werd beëindigd (CCRM) en over een voorraadadministratie die moet gehouden worden door de vergunninghouder RTO (de terminal operator).

Uit het voorgaande blijkt dat het in alle scenario's aangewezen is om gebruik te maken van een PCS om niet alleen data te delen maar ook om de communicatie tussen de AAD&A en de betrokken actoren die tussenkomen in dit proces op te zetten.

Overbrenging onder tijdelijke opslag

Ook in de toekomst zou bij overbrenging tussen RTO-vergunninghouders binnen België maar ook op termijn met andere lidstaten dit kunnen opgevolgd worden via uitwisseling van berichten die lopen via het PCS.

Toelichting verschillende scenario's

Yves Arys (AAD&A) licht de verschillende processen zoals voorzien in de tabel uitvoerig toe. Er dient rekening mee gehouden te worden dat i.k.v. multiple filing (ICS2) de gegevens die werden ingediend kunnen hergebruikt worden.

Als bv. de Carrier de master gegevens heeft ingediend (ICS2) en andere partijen de gegevens op house niveau dan kunnen deze laatste ook hergebruikt worden bij het indienen van de TSD. Vraag hierbij is hoe deze gegevens met een PCS kunnen gedeeld worden.

Er wordt door de aanwezige partijen vanuit gegaan dat alle niet-Uniegoederen altijd eerst onder TO zullen geplaatst worden niettegenstaande het DWU andere mogelijkheden voorziet.

Er wordt tijdens de vergadering tussen de vertegenwoordigers van de private sector en de AAD&A afgesproken om de volgende mogelijkheden te voorzien :

- 1^{ste} mogelijkheid : de carrier stuurt TSD in (via PCS)
- 2^{de} mogelijkheid : carrier stelt gegevens ter beschikking op PCS en iemand anders (bv. de terminal) stuurt de TSD in.

Beide mogelijkheden kunnen in onderling overleg tussen operatoren worden gebruikt maar in de beide gevallen worden de gegevens idealiter via het PCS naar het systeem van de douane gestuurd.

Eerste scenario : prelodged TSD + pre-lodged vervolgaangifte (IMD) : kolom 1 en kolom 11 van tabel gevoegd in bijlage van dit verslag.

In dit scenario stuurt de carrier op niveau van de master B/L een bericht IETS015 (pre-lodged TSD) dat verwijst naar de MRN van de ENS. Op dat ogenblik wordt er een CRN meegedeeld aan de carrier. Deze CRN zou best gedeeld worden met het PCS/terminal operator. Een CRN is nodig om op moment van lossing te kunnen koppelen met PN (presentation notification).

Ook de Unie goederen die aan boord zijn van een zeeschip moeten bij de douane aangebracht worden. Dit gebeurt aan de hand van een PN met referte naar het bewijs van de Uniestatus (T2L, vereenvoudiging, PoUS, ..)

Als de aangever een AEO vergunde operator is zal de controlenotificatie na het indienen van de pre-lodged TSD aan de aangever worden meegedeeld. Het is momenteel nog niet duidelijk in hoeverre de persoon die materieel de aangifte heeft ingediend ook dit bericht zal ontvangen (to be checked).

In het geval dat er ook een pre-lodged vervolgaangifte (IMD) werd ingediend dan zal de aangever/importeur ook een PN moeten insturen met een specifiek bericht in **IDMS** (verwijzend naar de LRN van de pre-lodged IMD-aangifte) en in dat geval zal ook de LRN moeten gedeeld worden.

Als de aangever van de pre-lodged vervolgaangifte over een AEO-vergunning beschikt zal vanuit IDMS een controlenotificatie worden gestuurd aan de aangever.

Raadpleeg de scenario's [hier](#).

Arrival means of transport (AN = ICS2)

AN (arrival notification) wordt door de carrier naar ICS2 gestuurd. Dit gebeurt uitsluitend in de eerste haven van binnenkomst in de EU en staat los van PN/TS. Indien er bij het insturen van de AN ENS-controles zouden getriggerd worden gaan deze controles aan de carrier gecommuniceerd worden.

Lossing op terminal

De terminal operator zal in principe een PN moeten insturen naar het systeem PN/TS (via PCS ?). Er zal moeten verwezen worden naar de MRN van de ENS en de CRN van de pre-lodged TSD. Nadien wordt er door het systeem een MRN gegenereerd voor de TSD.

Op basis van de wetgeving zou de carrier ook de PN kunnen insturen maar de vraag is of dit opportuun is.

In NL kan men als PN twee tijdstippen kiezen : PN op basis van ATA of PN bij lossing.

Het ATA-bericht wordt in NL gestuurd door de havenkapiteinsdienst op het ogenblik dat het schip zich een paar honderd meter van de kaai bevindt.

Dorothy Cardoen (AAD&A) stelt dat met het nieuwe systeem komaf kan gemaakt worden met de problematiek dat vrachtljsten blijven openstaan voor goederen waarvan achteraf blijkt dat ze niet gelost werden.

In het nieuwe systeem PN/TS is het zo dat indien een pre-lodged TSD werd ingediend en er komt nadien geen lossingsbericht (PN) dan worden de goederen nooit onder tijdelijke opslag geplaatst en na 30 dagen verdwijnt de pre-lodged TSD-aangifte automatisch uit het systeem.

Ron Hof (ONE) meldt dat er in NL een module actief is die short en overlanded kan beheren.

In principe kan een TSD na het insturen van de PN niet meer geannuleerd worden. Indien er achteraf correcties moeten gebeuren (op TSD en/of vervolgaangiften) wordt dit een vrij complex proces dat voor alle betrokken partijen tijdrovend zal zijn.

In de autosector kan de registratie van de lossing soms pas enkele dagen na lossing worden bevestigd. Daardoor zou het probleem kunnen ontstaan dat er een pre-lodged TSD ten onrechte werd geldig gemaakt. Op zich kan een definitieve TSD niet meer zonder tussenkomst van de douane gewijzigd worden. In deze gevallen zal een specifieke procedure moeten gevolgd worden. In ieder geval moet de correctie gebeuren alvorens dat de vervolgaangifte in behandeling wordt genomen.

Voor overlanded goederen zijn er twee mogelijkheden :

- Ofwel wordt de TSD aangepast
- Ofwel wordt er een bijkomende TSD ingediend.

Mocht blijken dat er bij het indienen van een PN geen pre-lodged TSD werd ingestuurd dan kan men op dat ogenblik een gecombineerde aangifte indienen (combined TSD + PN).

Dit zou moeten blijken uit het feit dat er geen CRN in het systeem beschikbaar is.

Voor Uniegoederen moet er bij lossing een PN ingestuurd worden met als previous document de referentie naar het document dat de uniestatus aantoont (bv. T2L, factuur, op termijn PoUS).

Als op het ogenblik van aankomst de status van de goederen niet duidelijk is, worden zij allemaal als niet-Uniegoederen beschouwd. De TSD kan nadien voor de Uniegoederen worden afgeschreven met bewijs van Uniestatus. Vraag is of het opportuun is om de ganse vracht eerst via TO te laten lopen (indien dit op het ogenblik van de aankomst van het schip niet duidelijk is). Eigenlijk wordt deze procedure vandaag ook toegepast en zou dit principe ook in de toekomst kunnen toegepast worden.

Activatie pre-lodged TSD en IMD vervolgaangifte na lossing

Bij lossing (indienen PN) wordt de pre-lodged TSD geactiveerd. Op dat ogenblik kan er een controle notificatie gestuurd worden ongeacht de AEO status van de aangever. Zelfs al zou de (AEO) aangever al een controle notificatie ontvangen hebben bij het indienen van de pre-lodged aangifte dan zal er bij het indienen van PN nogmaals de notificatie gestuurd worden naar de aangever (los van de AEO-status).

Aleen de aangever ontvangt deze info en zou dit moeten delen met andere stakeholders.

Na activatie van de pre-lodged TSD dient een PN naar IDMS worden gestuurd voor de activatie van de pre-lodged vervolgaangifte (IMD) voor zover hier gebruik van gemaakt werd. In geval van controle zal de controlenotificatie moeten gedeeld worden met andere partijen (bv. carrier en terminal operator). Bij het indienen van de PN moet worden verwezen naar het LRN. Het zal in de praktijk echter niet mogelijk zijn om in alle gevallen op voorhand een vervolgaangifte (IMD) in te dienen omdat de bestemming van de goederen pas vaak na de lossing bekend is.

Indienen PN - situatie in Nederland

In Nederland gebeurt de activatie van de pre-lodged vervolgaangifte (IMD) ook automatisch aan de hand van de PN (lossing van de goederen).

De eerste PN (ter activatie van de pre-lodged TSD) komt van de terminal operator. De tweede PN komt van de aangever van de vervolgaangifte maar wordt aangestuurd op basis van de eerste PN.

Bespreking scenario kolom 11 - scenario waarbij de carrier niet zelf de prelodged TSD zal indienen maar de info (gegevens) zal delen via het PCS

In eerste instantie zal de carrier de MRN van de ENS en info van de B/L's delen met andere partijen (bv. terminal operator) via het PCS. In dit scenario kan de terminal operator de pre-lodged TSD indienen op basis van de gegevens beschikbaar in het PCS.

Er wordt in dit scenario vanuit gegaan dat ENS-gegevens worden hergebruikt. Vanuit het PCS zal een pre-lodged TSD worden ingestuurd. De beschikbare CRN kan nadien gekoppeld worden met de PN bij lossing.

Voor de rest loopt het scenario zoals het eerste scenario zoals hiervoor beschreven.

Er wordt opgemerkt dat er in de toekomst naar een aangiftenummer (MRN, CRN, LRN) zal moeten verwezen worden. Vandaag wordt in het huidige systeem verwezen naar een artikel van de vrachtlst.

Er zal in het nieuwe systeem ook goed moeten nagegaan worden op welke manier zal moeten verwezen worden naar de aangiften TSD, invoeraangiften, B/L ... (items, artikelnummers, ...)

In geval van een TSD waarbij enkel master gegevens werden ingediend zal deze ook op master niveau kunnen afgeschreven worden, maar vaak zal het ook nodig zijn om de gegevens op house-niveau te gaan afschrijven. Hiervoor wordt nog een apart bericht voorzien (later in 2022)

Conclusie

Dorothy Cardoen (AAD&A) merkt tot slot op dat de private sector de komende maanden voor een uitdaging staat om intern na te gaan op welke manier dit binnen de haven community moet geregeld worden.

Een ander element is het feit dat het in de nieuwe situatie niet meer mogelijk zal zijn om vrachtgegevens in te dienen na de lossing van de goederen. Alle betrokken operatoren zullen zich hierop moeten voorbereiden en in gesprek gaan met hun klanten/opdrachtgevers.

Verder wordt ook geconcludeerd dat :

- Alle (niet) Uniegoederen moeten onder TO worden geplaatst.
- Bij vooraf ingediende TSD (pre-lodged) er een PN zal moeten gestuurd worden op het moment dat de container is gelost.
- Indien er ook reeds vooraf een aangifte voor een vervolgregeling (IMD) werd ingediend moet er ook een PN gestuurd worden voor deze aangifte. Indien de aangever van de vervolgaangifte ook wordt geïnformeerd over de lossing van de container op terminal dan kan de aangever van de vervolgaangifte de PN voor de IMD-aangifte insturen.
- Uit de reacties van het merendeel van de aanwezigen (vertegenwoordigers private sector) tijdens het overleg van 18/05/2022 is het duidelijk dat voor het indienen van de aangiften als voor het delen van data het gebruik van een Port Community System wordt vooropgesteld.

De private sector dient op korte termijn te beslissen op welke manier men zich zal organiseren. Alfaport Voka zal aan dit project binnen de private havengemeenschap ook de nodige aandacht geven.

= = = = =

