

MEETING MINUTES

Meeting report:	Regionaal Overleg		
Date of the meeting:	31/05/2023		
Ref.:	Meeting Minutes		
Report written by:	Thomas Van Asch	On:	02/06/2023

Bedrijf/Organisatie	Naam	Aanwezigheid
ALS Customs Services	Danny Proost	
APA	Maria Cranshof	
Aviapartner	Patrick Minsart	Verontschuldigd
Aviapartner	Marc Verstraeten	X
BAC	Toon Beylmakers	X
BAC	Sam Quintelier	
BDP International	Ronald Baes	
bpost	Peter Smet	Verontschuldigd
CEVA Logistics	Vincent Bosiers	
DB Schenker	Yves Alderson	Verontschuldigd
DB Schenker	Joke De Nul	X
DHL Aviation	Michael Gomez	X
DHL Global Forwarding	Cindy Demuysser	X
dnata	Kristel De Bruyn	X
dnata	Paul Van den Bulck	X
DSV	Dean Hellemans	
DSV	Erik Huenaerts	
DSV	Inge Pien	
FOD Douane en Accijnzen	Markku Corremans	Verontschuldigd
FOD Douane en Accijnzen	Pieterjan De Coninck	X
FOD Douane en Accijnzen	Sandrina De Prins	
FOD Douane en Accijnzen	Bart Engels	X
FOD Douane en Accijnzen	Sibylle Gysels	
FOD Douane en Accijnzen	Patrick Jodlowski	X
FOD Douane en Accijnzen	Jonas Knevels	X
FOD Douane en Accijnzen	Karolien Landsheer	
FOD Douane en Accijnzen	Eric Minnoye	X
FOD Douane en Accijnzen	Klara Pasgang	Verontschuldigd
FOD Douane en Accijnzen	Hilde Rombouts	X
FOD Douane en Accijnzen	Sven Spreutels	X
FOD Douane en Accijnzen	Bart Vleugels	X
Freight4U	Anne-Marie Wittemans	
Gerlach	Rita Goris	
Herfurth Logistics	Johan De Schrauer	
Intertrans	Dirk Coppens	
Jetpak	Kim Paeps	
Kuehne+Nagel	Peter Goossens	Verontschuldigd
Kuehne+Nagel	Antoon Schmitz	Verontschuldigd

MSE Europe	Pascal Vanneste	
Nippon Express	Veerle Gijsemans	X
Qatar Airways	Glen Verbelen	
Swissport	Luc Goethals	Verontschuldigd
WFS	Lucas Deschouwer	
WFS	Sofie Loosen	
WFS	Jense Philips	
World Courier	Yannick Claes	
World Courier	Nicky Wouters	X
Ziegler	Lore Goeminne	
ACB	Thomas Van Asch	X

Next meeting:

1. **Steering Group: 28/06/2023 13h00-14h00 | BRUcargo 706, MR1**
2. **Regionaal Overleg: 27/09/2023 13h00-14h00 | BRUcargo 706, MR5**

Meetings shall be conducted pursuant to the following procedures in order to ensure compliance with all relevant competition laws. During the meetings, parties will not disclose any sensitive commercial information.

The following types of discussions and agreements are STRICTLY PROHIBITED during the meeting:

- Concerning costs, fares, rates or charges;
- Concerning market capacity intentions;
- Information on customers or commercial market information;
- Any agreement that is intended to, or in operation is likely to induce airlines or their suppliers or agents to engage in collective anticompetitive behaviour.

Meetings will be conducted within the defined scope and purpose of the meeting.

Agenda

- Agenda
- Rechtzetting verslag dd. 29/03
- ECS/2
- ICS/2 – PN/TS
- CBAM
- APT en ACR
- AoB

1. Rechtzetting verslag dd. 29/03

Op vraag van de diensten van Nafora en met akkoord van de regionale diensten Leuven, volgende aanvulling i.v.m. ICS2 – PN/TS in het verslag van het Regionaal Overleg van 29 maart jl.

In het geval van ENS re-use waarbij de HS-code van de ENS wordt overgenomen in de aangifte tijdelijke opslag. Indien deze foutief blijkt, dan zal ze dus foutief zijn in de ENS én in de TSD. De aangever van de ENS is verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens van de ENS en de aangever van de TSD voor de gegevens van de TSD. De HS-code maakt deel uit van de TSD, dus als de aangever van de TSD aangeeft dat hij de HS-code van de ENS wil gebruiken, dan moet die zich ervan verzekeren dat die gegevens voldoende betrouwbaar zijn, zoniet moet hij zelf een volledige dataset indienen. Het is in ieder geval niet de bedoeling dat het re-use argument gebruikt wordt om de verantwoordelijkheid op een andere partij af te schuiven.

Daarnaast stonden de data in de tabel i.v.m. de planning van de onderhoudsweekends foutief. Hieronder vindt u de correcte data.

Data onderhoudsweekend:

2023:

4 en 5 februari

11 en 12 maart

3 en 4 juni

9 en 10 september

2024:

3 en 4 februari

16 en 17 maart

8 en 9 juni

7 en 8 september

Het aangepaste verslag wordt u nogmaals bezorgd en zal tevens terug te vinden zijn op de website van Nafora.

2. ECS/2

Blackbox bericht 8-9: e-mail oplossing

De voorziene e-mailoplossing voor het issue rond de Blackbox 8-9 berichten werkte korte tijd perfect, maar viel jammer genoeg al snel stil. De oorzaak werd gevonden (e-mailadressen die elkaar overschreven) en zou op korte termijn moeten verholpen zijn.

Douane (mevr. Pasgang) zal in de week van 5 juni intern nog de laatste nodige informatie verzamelen afdoende de e-mailoplossing zo snel als mogelijk opnieuw te kunnen activeren. De betrokken agenten zullen via ACB op de hoogte gehouden worden.

Actie	Verantwoordelijke	Deadline
Contact met 3 agentschappen i.v.m. keuze finale e-mailadres in PLDA database	ACB	02/06
Herstart e-mailoplossing	Douane	Asap

Export Manifest: geen vertrekkende vlucht voor manifestnummer

Voor een heleboel Export Manifesten kon geen vertrekkende vlucht worden teruggevonden door douane waardoor de Exit Bevestiging ook niet automatisch verstuurd werd. Daar waar er in het verleden een issue werd verholpen i.v.m. suffixen in vluchtnummers, is de problematiek heden genuanceerder.

Er werd reeds meermaals overleg gepleegd tussen de verschillende GHAs, douane, BAC, Nallian en ACB. Daaruit blijken de meeste problemen voorkomen bij RFS. Geïdentificeerde problemen zijn:

- Trucks worden niet automatisch ingestuurd naar AODB (manuele handeling noodzakelijk bij meerdere GHAs, onderheving aan fouten)
- Trucks worden niet op 'departed' gezet door GHA
- Fout format vluchtnummers
- Afrondingen gewichten op manifesten

GHAs zullen de nodige acties ondernemen om bovenstaande zaken zo snel als mogelijk te ondervangen d.m.v. systeemintegraties, nieuwe softwareontwikkelingen, herschrijven operationele procedures, etc. De foute format van vluchtnummers die luchtvaartmaatschappijen gebruiken voor hun trucks zijn echter moeilijker op te lossen. Ook DHL Aviation (dhr. Gomez) geeft aan dat die vluchtnummers veelal vastgelegd zijn en niet zomaar aangepast kunnen worden. Er wordt echter toch benadrukt dat de formatieve afspraken die internationaal zijn vastgelegd, te allen tijde moeten worden gerespecteerd. Opvolging vanuit ACB met de verschillende betrokkenden wordt gegarandeerd.

Omdat agentschappen significante impact ondervinden van de talloze openstaande zendingen, wordt met de lokale douane afgesproken om – *tijdelijk* – openstaande zendingen de eerste week na het einde van de maand manueel te bevestigen. Agentschappen hoeven zelf geen lijsten aan te leveren aan douane, dat wordt intern door douane opgenomen. Verschillende agentschappen bevestigen tijdens de vergadering dat deze oplossing effectief en efficiënt is. GHAs geven aan ook graag een overzicht te krijgen vanuit douane betreffende de openstaande zendingen om hiermee zelf intern aan de slag te gaan. Douane (dhr. Vleugels) geeft aan de mogelijkheid hiervan na te trekken en terug te koppelen.

Tot slot blijft de vraag vanuit de GHAs om alsnog pro-actief inzage te kunnen krijgen in de Exit Bevestiging, op die manier kunnen zij reeds zelf nagaan waar er potentiële problemen zullen opduiken. ACB organiseert een vergadering met douane (mevr. Pasgang & dhr. De Vlieger) om dit verder te bespreken.

Actie	Verantwoordelijke	Deadline
Opvolging problemen Exit Bevestiging en oplossingen GHAs	ACB	Doorlopend
Overzicht openstaande zendingen voor GHAs	Douane	Asap
Pro-actief inzage Exit Bevestiging	ACB – douane	Asap

3. ICS/2 – PN/TS

3.1 General Cargo segment

Fase 1 (ENS + PN)

Deadline 30/06 is hard gegeven, douane zal hier niet meer van afwijken.

In deze eerste fase zullen GHAs PN-berichten insturen indien een ENS werd ingestuurd door de LVM. Daartoe is de CSN-berichtgeving de sleutel om informatie vanuit de LVM te delen met de GHA.

GHAs geven aan dat het technisch connecteren met de testomgeving moeilijk verloopt. DHL Aviation (dhr. Gomez) bevestigt dat het ook voor hen ruim een maand heeft geduurd en oplossingen voor problemen die opdoken na de connectie, enkel opgelost konden worden met nieuwe sprints. Het wijst nogmaals op het tijdsintensieve werk.

Fase 2 (PN + TSD)

Voor de tweede fase wordt voorlopig voornamelijk gekeken naar het 'Combined' scenario om de TSD in te sturen. Dat betekent dat GHAs de TSD en PN tegelijk insturen nadat de goederen zijn gepunterd. Overleg tussen de verschillende GHAs staat gepland en verdere toelichting tijdens werkgroep ICS2 – PN/TS zal worden gegeven.

3.2 Postale segment

Binnen het postale segment werd gekeken naar het 'Combined' scenario waarbij bpost de deconsolidation notification zal gebruiken. GHAs zullen bekijken heden of dit voor hen een werkbare oplossing is. Daarnaast blijft er nog steeds een probleem voor postzakken die zowel brievenpost als pakketten bevatten (brievenpost heeft immers geen TSD, maar GHAs weten niet welke zakken dit zijn).

Verder overleg over de postale flow werd reeds gepland. Daarbij werd door douane (dhr. Arys) de vraag gesteld om ook agentschappen uit te nodigen, immers de werkwijze tussen GHAs – bpost zou zo dicht mogelijk moeten liggen tegen de werkwijze ICS2 – PN/TS tussen GHAs – agentschappen (en vice versa). ACB zal hiertoe initiatief nemen.

3.3 Express segment

Express segment heeft een heleboel openstaande technische en operationele vragen bij de opstart van ICS2. Die vragen zullen in een overleg op 2 juni verder doorsproken worden met douane. Belangrijke – en relevant voor alle partijen – is de vraag vanuit de express carriers om weloverwogen noodprocedures en contingency plans voor te bereiken. De gehele luchtvrachtmarkt, maar zij in het bijzonder, kunnen zich geen falen van een systeem veroorloven. Dat zou immers bijzonder grote economische gevolgen hebben. Daarnaast wensen zij ook reeds meer uitleg rond de link van ICS2 – PN/TS met andere toepassingen zoals IDMS, NCTS, AES, etc.

Zaken uit dit overleg die relevant zijn voor de brede gemeenschap, zullen door ACB gecommuniceerd worden naar alle betrokkenen.

4. CBAM

Het Carbon Border Adjustmetn Mechanism – een initiatief dat kadert binnen het Fit for 55 programma van Europa, zal starten op 1 oktober a.s.

Volgens de huidige info zal er een transitieperiode gelden waarbij:

- CBAM wordt geïmplementeerd zonder financiële impact (tot begin 2026).
- De (in)directe emissies van de productie van geïmporteerde goederen moet berekend en gedocumenteerd worden.
- Een CBAM-rapport zal moeten worden opgemaakt.

Meer details over de rol van douane in dit verhaal is heden onbekend. Tevens is nog steeds niet bekend welke overheidsinstelling hier verantwoordelijk voor zal worden. Meer info over de implementatie van CBAM is verder ook nog onbekend binnen ACB.

Indien economische operatoren zelf meer info hebben, kan dit steeds gedeeld worden met ACB.

Opmerking Nafora: Binnen het Nationaal Forum zal CBAM binnen de Werkgroep Europese en Algemene Bepalingen aan bod komen. Een samenkomst van deze werkgroep is voorzien op 6 juli. Op de website van het Nationaal Forum is een presentatie terug te vinden van Bekaert, over hoe zij zich reeds voorbereiden op de aankomende wijzigingen. Deze presentatie werd gegeven op het Regionaal Overleg Gent.

(https://www.nafora.be/nl/system/files/20221215_Presentatie_Regionaal_overleg_Gent.pdf - vanaf slide 11)

5. APT en ACR

APT = Verbintenis vergunninghouder RTO en houder beschikking aangewezen plaats voor vertrekkende transitzendingen

ACR = Verbintenis vergunninghouder RTO en houder vergunning toegelaten afzender

Douane (dhr. Minnoye) komt het verschil en het gebruik van beide vergunningen toelichten. Tevens wordt opgeroepen gebruik te maken van beide vergunningen, te meer omdat douane de trend van steeds meer RTO's binnen een RTO van een andere onderneming (een agent bij een GHA) wenst een halt toe te roepen.

Met de “Beschikking voor een aangewezen plaats voor vertrekkende transitzendingen” krijgen de operatoren die een T-document willen laten vertrekken vanuit de RTO van een andere firma een eigen TO-code. Voor het bekomen van deze beschikking is een verbintenis vereist die ondertekend is door beide partijen. Dit document is terug te vinden op de website van het Nationaal Forum:

<https://www.naforna.be/nl/nieuws/22012020-verbintenis-toegelaten-afzender-en-ruimte-tijdelijke-opslag>.

Een vergunning Toegelaten Afzender kan ook uitgebreid worden met een locatie van een andere vergunninghouder zijn RTO mits ondertekening door beide partijen van de verbintenis. De aanvraag gebeurt door een wijziging van de vergunning TA aan te vragen met als bijlage de verbintenis.

Het is niet de bedoeling dat:

- De vergunninghouder RTO zijn TO-code doorgeeft aan een derde partij zodat die een T-document kan maken vertrekkend vanuit die RTO.
- Dat die derde partij een RTO aanvraagt in de RTO vanwaar ze een T-document wil laten vertrekken. Zeker bij een afhandelaar zou dit voor problemen zorgen en voor de afhandelaar zelf onwerkbaar worden.

Aangezien de Laat-Volgen slechts één keer kan genoteerd worden in de comptabiliteit (TRF), moet er bij verder vervoer naar een andere RTO (ook indien deze te BRUcargo gelegen is) een T-document opgemaakt worden. De meest praktische oplossing is hier dat de houder van de vergunning RTO waar de goederen staan het T-document opmaakt of dat de houder van de vergunning RTO waar de goederen naartoe moeten gebracht worden een inklaring maakt met de locatiecode van de RTO waar de goederen staan.

Betreffende verantwoordelijkheid is er geen verandering/verschuiving van verantwoordelijkheid bij het ondertekenen van de Verbintenis t.o.v. het gebruik van de Laat-Volgen.

6. AoB

6.1 Herziening douanesanctiebeleid en AWDA

Het kabinet heeft de draft van de teksten ter herziening van het douanesanctiebeleid en AWDA verdeeld naar de verschillende stakeholders. Feedback op de teksten kan gedeeld worden met de administratie tot uiterlijk 2 juni.

6.2 Planning onderhoudsweekends 2023-2024

Hierbij nogmaals aandacht voor de planning van de onderhoudsweekend 2023-2024:

2023:

- 4 en 5 februari
- 11 en 12 maart
- 3 en 4 juni
- 9 en 10 september

2024:

- 3 en 4 februari
- 16 en 17 maart
- 8 en 9 juni
- 7 en 8 september

6.3 Visiedocument / MoU

Samen met BAC en douane, heeft ACB een visiedocument opgemaakt om de verdere samenwerking tussen de verschillende partners te stroomlijnen. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het visiedocument, waarna het kan worden ondertekend door de partijen. De deelnemers aan het Regionaal Overleg zullen het visiedocument kortelings ontvangen.

Daarnaast vinden er binnen de maritieme gemeenschap gesprekken plaats rond verdere uitbouw van de MoU, hoe verbetertrajecten vorm kunnen krijgen, etc. ACB geeft te kennen hier ook binnen de luchthavengemeenschap naar te willen kijken. Een overleg hierover met douane (dhr. Vleugels) zal worden gepland na midden juni.

Actie	Verantwoordelijke	Deadline
Samenwerking douane – luchtvrachtgemeenschap bekijken i.f.v. MoU, verbetertrajecten, etc.	Douane – ACB	Na 15/06