

Short sea bewegingen van en naar het Verenigd Koninkrijk.

Wie doet wat en wanneer in het logistieke proces?

Goed om weten: het is Brexit of geen Brexit! De vorm of overeenkomst die nog kunnen onderhandeld worden, hebben geen enkele invloed op de administratieve stappen in het proces. Als het VK uit de Unie stapt, ontstaat er een douanegrens en wordt het VK een derde land. In relatie tot derde landen spreken we van invoer en uitvoer; alles wat uit het VK komt, wordt beschouwd als niet in het vrije verkeer en moet bijgevolg aangegeven worden.

Ook belangrijk: er kan gebruik gemaakt worden van de regeling douanevervoer (transit) voor trafieken van en naar het VK, ook na Brexit. Het gebruik van die regeling kan het logistieke proces bespoedigen, maar is een bijkomend aandachtspunt in de administratieve flow.

In relatie met het Verenigd Koninkrijk kan er bijgevolg sprake zijn van:

1. Invoer
2. Uitvoer
3. Transit
4. Opslag – douane-entrepot
5. Verwerking
6. Tijdelijke invoer

Voor elk van die bewegingen of activiteiten bestaan wettelijke regels en formaliteiten.

Om te weten welke formaliteiten of acties u moet ondernemen in uw trafieken van en naar het VK, is het belangrijk te weten welke hoedanigheid u hebt in het proces.

Bent u:

- Vervoerder?
- Koper importeur?
- Verkoper verlader exporteur?
- Douanevertegenwoordiger?
- Expediteur?
- Consolidator?
- Goederenbehandelaar?

Afhankelijk van die rol zullen er andere stappen op andere tijdstippen moeten genomen worden. We hebben een aantal scenario's uitgewerkt en de rol van elke partij daarin in kaart gebracht.

Volgende goederenstromen komen in aanmerking:

1. Zeevracht – RORO – begeleid (ferry): CMR
 - ⇒ Komt voorlopig niet voor in Antwerpen
2. Zeevracht – RORO - niet begeleid:
 - ⇒ geconsolideerde trailers: boeking
 - ⇒ lading: B/L
3. Zeevracht andere: B/L
 - ⇒ Containers
 - ⇒ (break)bulk

Inkomende zendingen:

Wanneer goederen de Unie binnenkomen, voorziet het Douanewetboek van de Unie een aantal verplichtingen:

1. Summiere aangifte bij het binnenbrengen – entry summary declaration – ENS

- **Zeevervoerder** (rederij) of vertegenwoordiger - 'vessel-agent'
- Op de eerste plaats van binnenkomst in de Unie
- *Ten laatste 2 uur vóór aankomst*
- Opgave van *alle goederen geladen* op het vervoermiddel
- de dataset zoals voorzien in het EU customs data model vindt u hier: kolom F1a van de bijlage B van de Gedelegeerde Verordening 2446/2016
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R2446&from=NL>

2. Aangifte voor tijdelijke opslag – 'vrachtlijst'

- **Scheepsagent** – 'cargo-agent' als vertegenwoordiger van de zeevervoerder
- d.m.v. een CUSCAR bericht in PLDA
 - ⇒ lading met B/L: combinatie van ligplaats v/h schip, Lloydsnummer + B/L nummer
 - ⇒ andere lading: boekingsnummer trailer of truck
- Opgave van *alle goederen gelost* uit het vervoermiddel
- Ten laatste op het ogenblik van lossing en aanbrengen van goederen bij de douane
 - ⇒ Kan ingestuurd van zodra het schip de haven in het VK verlaat
 - ⇒ Wordt in PLDA geactiveerd bij het voorbijvaren van lichtboei 74 (boei van Vlissingen)

Van zodra de goederen het voorwerp zijn van een aangifte tijdelijke opslag, bevinden zij zich onder de status van 'tijdelijke opslag'. Dit is een soort van 'wachtmodus' om de operatoren de kans te geven hun goederen aan te geven voor een douanebestemming. In een vergunde 'ruimte voor tijdelijke opslag' RTO mogen de goederen 90 kalenderdagen 'wachten'.

Het is de bedoeling om de 'wachtmodus' te beëindigen binnen die voorziene termijn door:

- 1) De goederen weder uit te voeren = trans-shipment
 - ⇒ Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn wanneer goederen vanuit VK in Antwerpen worden geconsolideerd op deep sea schepen naar hun eindbestemming
- 2) De goederen af te staan aan de Schatkist
 - ⇒ Dit is een hoogst uitzonderlijke procedure; de vrijwillige afstand dooft de douaneschuld uit
- 3) De vrije beschikking te krijgen over de goederen
 - ⇒ Bijvoorbeeld een verkoop Ierland – BE via UK; voor dergelijke zendingen zal de Unie status van de goederen moeten aangetoond worden met een factuur of een document T2L
- 4) OF de goederen aan te geven voor een douaneregeling

3. Aangifte voor een douaneregeling:

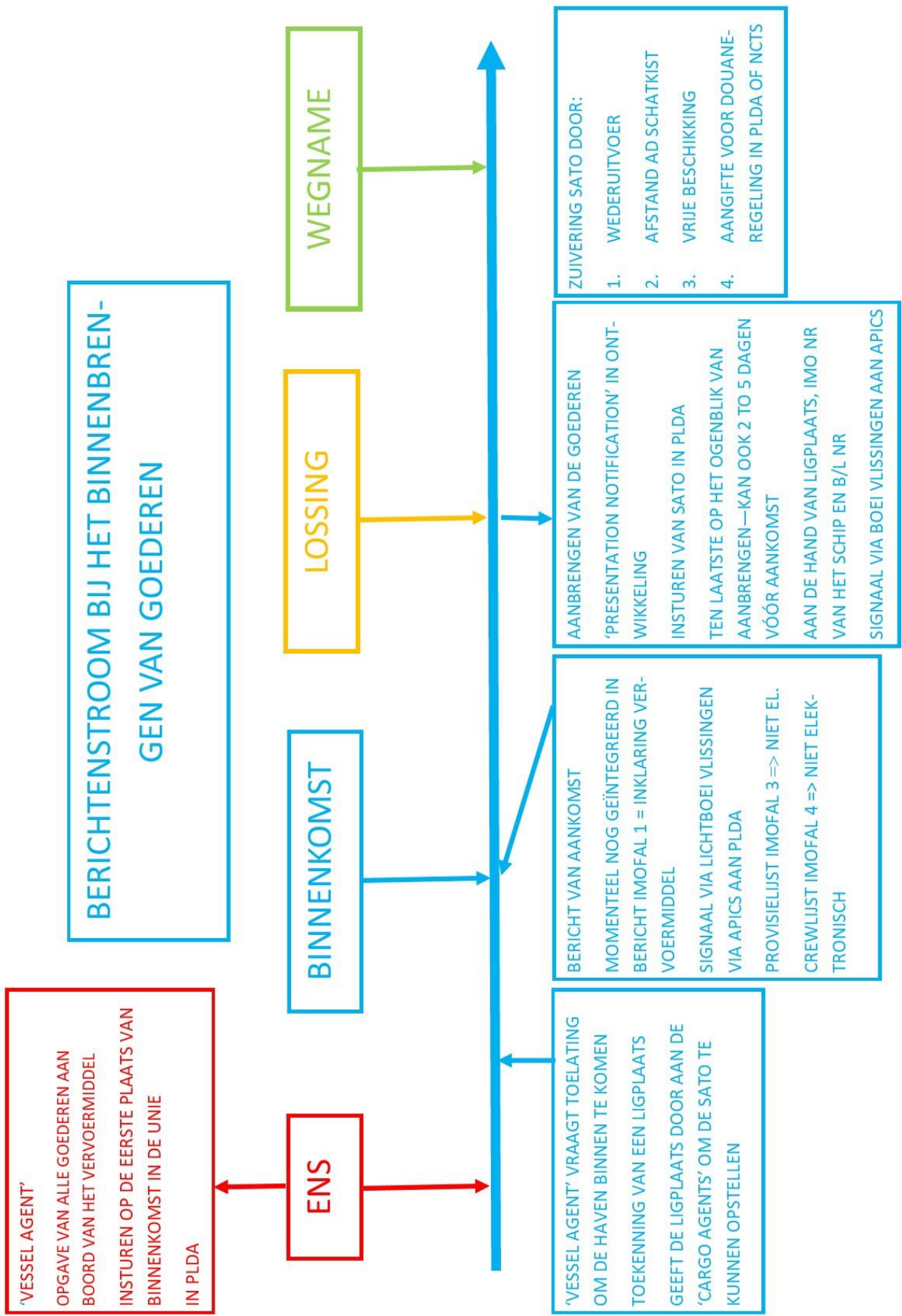
- In PLDA (Paperless Douane en Accijnzen) of NCTS (New Computerized Transit System)
- Door de **importeur of, in diens opdracht, expediteur of douanevertegenwoordiger**
- *Vóórdat* de goederen worden weggenomen van de plaats van lossing
- Met verwijzing naar de gegevens van de CUSCAR (zie stap 2)
- Kan ingestuurd worden van zodra de CUSCAR gecreëerd is in PLDA
- Wordt eveneens gevalideerd bij het voorbijvaren van lichtboei 74 (boei van Vlissingen)

Binnenkomende niet-Unie goederen kunnen voor de volgende regelingen worden aangegeven

- In het vrije verkeer brengen (inklaren) of bijzondere bestemming (met vergunning)
- Bijzondere regeling:
 - ⇒ Douanevervoer (transit)
 - ⇒ Douane-entrepot (opslag)
 - ⇒ Actieve veredeling (verwerking)
 - ⇒ Tijdelijke invoer

Weetje: via NxtPort kunnen gebruikers de CUSCAR gegevens hergebruiken. Dit helpt lastig overtypen, en reduceert de kans op fouten en verhoogt hiermee de doorstroming van de goederen.

<https://www.nxtport.com/market/live/import-consignment-api>



4. Wat als er voor de goederen al een **transit** document bestaat met een ander kantoor van bestemming dan Antwerpen?

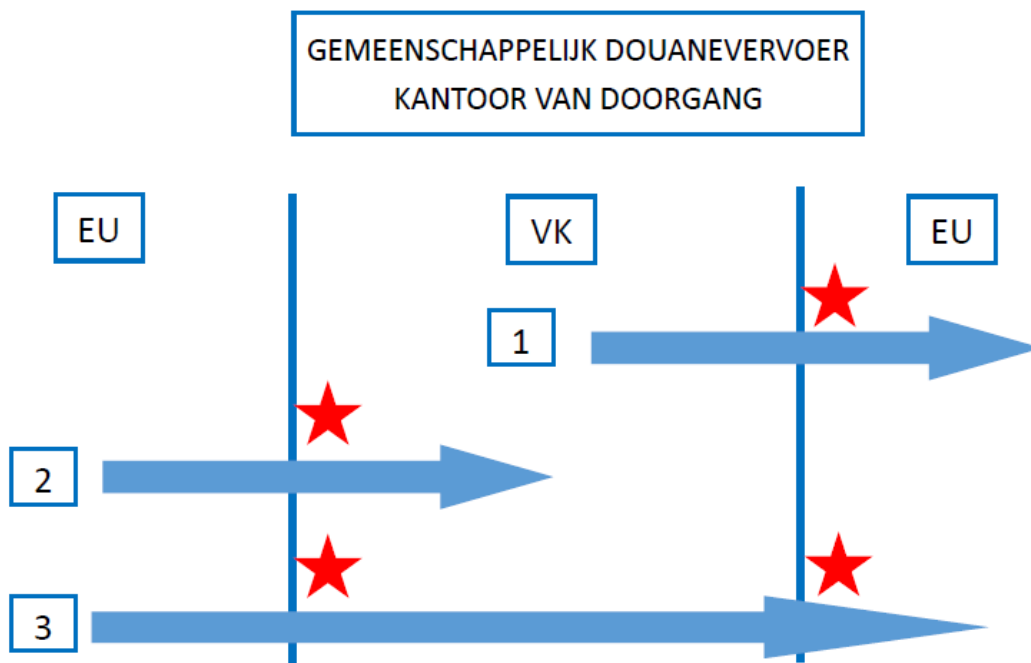
Om de congestie op de plaatsen van binnenkomst en buitengaan te vermijden, is het Verenigd Koninkrijk vrij snel toegetreden tot het verdrag voor Gemeenschappelijk douanevervoer en wordt zo, na Noorwegen, IJsland, Zwitserland, Liechtenstein, Servië, Macedonië en Turkije, het 8^{ste} derde land dat het Europese systeem voor aangiften douanevervoer – NCTS gebruikt voor zendingen in transit.

De bedoeling is om aan de landsgrenzen een minimaal oponthoud te hebben en het vrijmaken van de zendingen te verschuiven naar het binnenland, de plaatsen van lossing, zeg maar.

Maar wanneer goederen onder de regeling transit de Unie binnenkomen, voorziet het Wetboek een verplicht te nemen stap op het kantoor van doorgang (in dit geval het douanekantoor Antwerpen). Praktisch komt het erop neer, dat de douane op de plaats van binnenkomst 'iets' moet doen met die aangiften om ze te kunnen vrijgeven op het kantoor van bestemming.

Binnen de sub-werkgroep Brexit van het Nationaal Forum is afgesproken om dergelijke zendingen als volgt te behandelen:

1. ENS: moet sowieso ingestuurd worden voor alle goederen, dus ook voor transit
2. CUSCAR: idem, maar met vermelding 'TT' ⇒ **'cargo-agent'**
3. Aangifte douaneregeling:
 - Moet niet gemaakt worden, vermits er al één is
 - Vervoerder **'cargo-agent'** bezorgt een lijst met vermelding MRN in barcodevorm aan de lokale douane die dan de doorvoer in NCTS bevestigt



1. Invoer vanuit VK: kantoor van doorgang = bij binnenkomst in de Unie
2. Uitvoer naar VK: kantoor van doorgang = bij binnenkomst in het VK

3. Verzending naar of binnenbrengen van Ierland via het VK: kantoren van doorgang = bij binnenkomst in het VK en bij binnenkomst in de Unie

Onderstaande tabel geeft de verschillende mogelijkheden weer:

wat	wie	wanneer	waar
ENS	Vessel-agent	2 uur vóór aankomst	Eerste plaats binnenkomst EU
CUSCAR	Cargo-agent	Bij lossing & aanbrenge goederen	In PLDA
Douaneregeling	Importeur Expediteur Douanevertegenwoordiger	Vóór wegnemen van de goederen	PLDA of NCTS
Transit	Cargo-agent	Zelfde ogenblik als insturen CUSCAR	Douane plaats van lossing

Weetje: Er zijn naast de verplichtingen o.a. ook verplichtingen tegenover het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) te vervullen alvorens de goederen de EU binnengebracht mogen worden. Meer info is via onderstaande links te vinden.

<http://www.afsca.be/brexit/nl/>

https://www.naforna.be/sites/default/files/news/Q%26A_brexit_fyto_vet_versie18012019.pdf

Uitgaande zendingen:

Wanneer goederen de Unie verlaten, voorziet het Douanewetboek van de Unie ook een aantal verplichtingen:

1. Aangifte vóór vertrek:

- *Ten laatste 2 uur vóór* vertrek van het vervoermiddel

Deze kan 3 vormen aannemen, te gebruiken in afdalende orde:

a) Aangifte voor uitvoer of wederuitvoer:

- In PLDA of NCTS
- Door de **exporteur of, in diens opdracht, expediteur, consolidator of douanevertegenwoordiger**
- Op het bevoegde kantoor van uitvoer = plaats waar
 - o de exporteur gevestigd is OF
 - o de goederen worden verpakt OF
 - o de goederen worden geladen in het vervoermiddel waarmee ze de Unie zullen verlaten (vb. bij een consolidator gestuft in een container)

Na vrijgave van deze aangifte op het kantoor van uitvoer, moeten de goederen én de aangifte worden aangeboden op het kantoor van uitgang = plaats waar de goederen de Unie verlaten.

Vb. uitvoeraangifte gemaakt te Vilvoorde; verscheping te Antwerpen: Vilvoorde is kantoor van uitvoer, Antwerpen is kantoor van uitgang

b) Kennisgeving van wederuitvoer:

- Containers binnen de haven van Antwerpen: d.m.v. mini-CUSCAR
- Andere goederenstromen: in ontwikkeling; momenteel met een aangifte voor transit
- **Scheepsagent** – ‘cargo-agent’ als vertegenwoordiger van de zeevervoerder
- Wanneer niet-Unie goederen weder uitgevoerd worden en er geen aangifte voor wederuitvoer kan gebruikt worden
- In praktijk: bij trans-shipments

c) Summiere aangifte bij het uitgaan – exit summary declaration – EXS

- Scheepsagent – ‘vessel-agent’
- Wanneer a) en b) hiervoor niet van toepassing zijn
- Op het kantoor van uitgang

2. Aanbieden van goederen en aangiften op het kantoor van uitgang:

Wanneer er voor goederen een aangifte voor uitvoer of wederuitvoer werd gemaakt in PLDA of in een andere lidstaat of er voor de goederen een transitaangifte met kantoor van bestemming Antwerpen bestaat, moeten zowel de goederen als de gegevens over de bijhorende aangifte worden aangeboden bij de douane van het kantoor van uitgang (in Antwerpen dus), zodat deze:

- Een overeenstemmingscontrole kan verrichten en
- Daadwerkelijk kan vaststellen dat de goederen de Unie hebben verlaten.

In Antwerpen wordt hiervoor gebruikt gemaakt van een elektronisch havenplatform NxtPort en de bijhorende applicatie e-Balie. Wanneer goederen via de haven van Antwerpen worden verscheept, moet het uniek referentienummer MRN van de (weder)uitvoeraangifte op dit platform worden geplaatst. Dit kan gebeuren door:

- De **exporteur** of een andere partij die in opdracht van de exporteur de aangifte heeft gemaakt
- De **consolidator**, die de door een aangifte gedekte zendingen verzamelt (consolideert) en aan de containernummer kan koppelen. Wanneer voor een bepaalde zending geen (weder)uitvoeraangifte bekend is bij de consolidator, zal hij er alsnog één opmaken in PLDA
- De **terminal** waar de goederen aan boord gaan van het zeeschip

Elke schakel in deze logistieke keten kan toegang verkrijgen tot het platform, ook niet in België gevestigde exporteurs.

Wanneer de goederen (container, voertuig) worden ingecheckt op de terminal van verscheping haalt het terminal operating system (TOS) de bijhorende beschikbare MRN gegevens in de e-Balie op en stuurt aansluitend een 'bericht van aankomst' IE507 naar de douane van het kantoor van uitgang. Om een vlotte doorstroming van de goederen te garanderen is het dus dringend aangewezen de MRN al in de e-Balie te zetten vóórdat de goederen op terminal toekomen.

De link tussen MRN (aangifte referentie) en goederen wordt gemaakt a.d.h.v.

- De containernummer: voor goederen in containers
- De VIN nummer: voor rollend materieel

Bij ontvangst van dit bericht zal de douane een controle verrichten op de formele aanvaardbaarheid van de aangifte (MRN gekend en in de correcte status?) en al dan niet overgaan tot een overeenstemmingscontrole tussen de aangegeven goederen en de aangeboden goederen. Pas na deze controles mogen de goederen geladen en verscheept worden..

Info over en toegang tot e-Balie is via deze link te vinden www.c-point.be/nl/services/e-balie

3. Vaststellen van de daadwerkelijke uitgang van de goederen

De terminal communiceert met de scheepsagent – ‘cargo-agent’ welke goederen er daadwerkelijk werden geladen op het zeeschip.

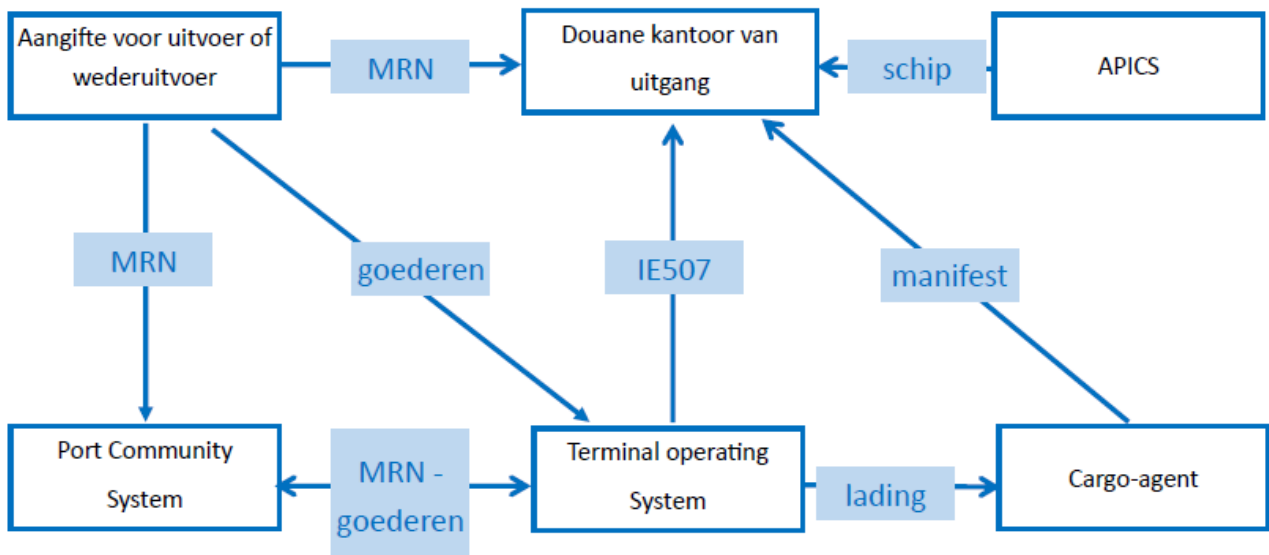
Aan de hand van deze informatie is de **cargo-agent** in staat om een elektronisch manifest op te maken met verwijzing naar:

- De containernummer: voor goederen in containers
- De VIN nummer: voor rollend materieel

Dit manifest wordt naar **PLDA** gestuurd. Daar wordt het verband gelegd tussen de gegevens van de aankomstmelding IE507 (koppeling unieke referentie goederen ⇔ unieke referentie douaneaangifte MRN) en de gegevens van het manifest (koppeling unieke referentie goederen ⇔ referentie zeeschip).

Wanneer het zeeschip de lichtboei 74 in Vlissingen voorbijvaart, stuurt het Havenbedrijf Antwerpen een bericht van uitgang van het schip (referentie zeeschip) naar PLDA.

In PLDA worden de drie unieke referenties aan elkaar gelinkt en de uitgang automatisch bevestigd van de (weder)uitvoeraangiften.



MRN = unieke referentie aangifte = 1

Goederen = container-, VIN of ander uniek referentienummer = 2

Aankomstmelding kantoor van uitgang IE507= koppeling MRN ⇔ goederen

exportmanifest = koppeling goederen ⇔ schip = 3

In ECS worden 1 – 2 – 3 aan elkaar gekoppeld en de uitgang bevestigd van zodra we een bericht van APICS ontvangen.

4. Wat als er voor de goederen als een **transit** bestaat met een kantoor van bestemming in het Verenigd Koninkrijk of in Ierland?

Een aangifte voor wederuitvoer (uitslag entrepot- wederuitvoer na verwerking of actieve veredeling) kan steeds omgezet worden in de regeling *extern* douanevervoer (T1).

In het kader van het verdrag Gemeenschappelijk douanevervoer is het ook mogelijk om een aangifte voor uitvoer (verkoop van Unie goederen) om te zetten in de regeling *intern* douanevervoer (T2).

In geval van Brexit is gebruikmaking van deze mogelijkheid misschien een optie om het vervullen van de douaneformaliteiten te verleggen van de plaatsen van uitgang (exit Unie) en binnenkomst (entry UK) naar de plaatsen van lading en/of lossing.

In dat geval is het voorzien dat de (weder)uitvoeraangifte wordt afgewerkt op het kantoor van vertrek van de regeling douanevervoer.

Bij een verkoop van goederen binnen het douanegebied van de Unie is geen douaneaangifte voor uitvoer vereist; we spreken in douanetermen niet van uitvoer, maar van verzending. Echter kan het mogelijk zijn dat de zending in transit over het Verenigd Koninkrijk naar Ierland gaat. Bij dergelijke bewegingen is het gebruik van de regeling doorvoer- intern douanevervoer T2 (voor de transit in het VK) noodzakelijk.

Op de plaats van uitgaan (Antwerpen) moet de transitaangifte *niet* aangeboden worden aan de douane; er is immers voorzien dat er enkel bij binnenkomst in het VK een tussenkomst is bij het kantoor van doorgang aldaar (zie overeenstemmende toelichting en schema in het punt 4 – inkomende zendingen).

Deze informatie is echter cruciaal voor de cargo-agent, want:

- ⇒ Hij moet zijn manifest in die zin kunnen opstellen met een vermelding van 'TT' zending
- ⇒ Hij moet bij binnenkomst in het VK dezelfde informatie doorgeven met het oog op de behandeling op het kantoor van doorgang.

Het verdient dan ook aanbeveling om die informatie te delen met de scheepsagenten via de e-Balie applicatie van C-Point.

Onderstaande tabel geeft de verschillende mogelijkheden weer:

wat	wie	wanneer	Waar
Aangifte voor uitvoer of wederuitvoer	Exporteur of in diens opdracht	2 uur vóór vertrek	Kantoor van uitvoer+ e-Balie
Kennisgeving wederuitvoer	Cargo-agent	idem	Kantoor van uitgang
EXS	Vessel-agent	idem	Kantoor van uitgang+ e-Balie
Transit	Exporteur – verzender of in diens opdracht	idem	Cargo-agent via e-Balie