



# TRADE FACILITATION ANTWERPEN

## VERSLAG

16.09.2024

|                        |   |
|------------------------|---|
| <b>VOORZITTER</b>      | Rudi Lodewijks (AAD&A – Regionaal Directeur)<br>Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)  |
| <b>NOTULIST</b>        | Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)<br>Ilse Eelen (AAD&A)  |
| <b>AANWEZIG</b>        | Rudi Lodewijks (AAD&A)<br>Ilse Eelen (AAD&A)<br>Bart Engels (AAD&A)<br>Eva De Clerck (AAD&A)<br>Bert Jacobs (AAD&A)<br>Frank De Maeyer (AAD&A)<br>Stef Debeuf (AAD&A)<br>Inge Verrezen (AAD&A)<br>Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)<br>Jan Maes (ASV – Grimaldi)<br>Karen Wittock (ASV – MSC)<br>Bart Keersmaekers (ASV – CMA CGM))<br>Nancy Smout (KVBG – KTN)<br>Peter Verlinden (Forward Belgium – Geodis)<br>Stijn Devolder ( Navonus – ASV)<br>Jan Mariën (EML/MOL)<br>Gino Roelandt (ASV – Hapag Lloyd)<br>Richard Jansegers (ASV- OOCL)<br>Hilde Bruggeman (ASV- Naves)<br>Serge Gumienny (LCS – Sea-Tank)<br>Jef Hermans (Forward Belgium – Customs support)<br>Danny Proost (Forward Belgium – ALS)<br>Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik)<br>Kristin van Kesteren – Stefan (Port of Antwerp Bruges)<br>Tim Verdijck (Essenscia – BASF)<br>Kim Van de Perre (ASV-MSA)<br>Stijn Schuerwegh (ABAS-MPET)<br>Frederic Keymeulen (TLV)<br>Eric Verlinden (Alfaport Voka)<br>Evert Gillis (KVBG – Tabaknatie)<br>Yves Willaert (ABAS-DP Word) |
| <b>VERONTSCHULDIGD</b> | Sam Reynders (AAD&A)<br>Tino Sap (AAD&A)<br>Tom Poelman (AAD&A)<br>Dorothy Cardoen (AAD&A)  |

### 1. Verslag en actiepunten vorige vergadering (dd. 17/06/2024)

Er werden m.b.t. het verslag van de vorige vergadering geen opmerkingen ontvangen.

#### Openstaande actiepunten :

CPU : de periodieke meetings (tweewekelijks) zijn opnieuw opgestart met NxtPort, PoAB, douane en vertegenwoordigers van de private havengemeenschap (ASV, Forward Belgium).

Voor wat FAVV zendingen betreft, is er geen automatische connectie. NxtPort ontvangt enkele keren per dag vanwege de douane listings uit NCTS en PLDA met daarbij de opgegeven locatiecodes. Op basis van deze lijsten zet NxtPort het douanelicht voor FAVV zendingen op "oranje FAVV" (obv de specifieke locatiecode die gebruikt wordt). Het kan soms echter 2 tot 3 uur duren vooraleer deze info verwerkt wordt en het licht op oranje komt.

Er zal ook moeten nagedacht worden over een nieuwe "noodprocedure" van zodra CCRM ophoudt en het nieuwe CRS zal starten. De huidige noodprocedure is immers enkel ontwikkeld om de IT bugs van CCRM op te vangen.

**Gasmetingen** : vorige vergadering werd gesproken over het al dan niet aanhouden van 100% gasmeting. Voorlopig blijft de 100% van toepassing. Tijdens de vorige vergadering werd door de AAD&A gemeld dat in geval hoogdringendheid en dus bepaalde risicocontainers moeten geopend worden buiten de kantooruren de AAD&A er aan denkt om zelf telkens een gasmeter aan te duiden / te vragen zodat niet moet gewacht worden met fysieke controle van deze containers. De AAD&A bekijkt dit nog verder. R. Lodewijks deelt mee dat het handig zou zijn als de aangevers reeds op voorhand opgeven welke gasmeter zij gebruiken / wensen te gebruiken. Het is de aangever van de laatste aangifte die zal aangesproken worden in geval van controle en de kosten voor gasmeting.

## **2. Organisatorische wijzigingen bij toezichtsburelen 416 en 212**

Kaibureel 416 werd gesloten vanaf 1 september. De taken werden verdeeld over kaai 212 en 3Ways. Kaibureel 212 is vanaf 12/9 verhuisd (naar kaai 234). De regionale directie heeft hierover aan de economische operatoren gecommuniceerd via mail. De wijzigingen worden ook opgenomen in een nieuwe update van de nota Dienstorganisatie die verspreid zal worden.

De beschikbaarheid van de permanentiedienst werd sinds 1/7 beperkt van 7.00 u tot 22.00 u. In een latere fase wordt de permanentiedienst waarschijnlijk stopgezet. Daarover zal dan nog gecommuniceerd worden.

## **3. PoUS – toepassing vanaf 16/9**

De AAD&A heeft het verplicht gebruik van PoUS vanaf 16/9 gecommuniceerd via de website van de AAD&A en het Nationaal Forum <https://www.naforna.be/nl/nieuws/27082024-masp-pous-update>

Voor aankomende zendingen moet er apart een PN ingediend worden in de EU Trader portal. De AAD&A stuurt zelf GEEN PN's in (zoals ook in de verspreide communicatie duidelijk staat). Op termijn zal de AAD&A een link voorzien tussen de PN die in het kader van TS wordt ingediend en de trader portal van de EU. De PoUS-aangiften lopen nu ook over het risicoanalysesysteem waardoor er ook selecties voor controle mogelijk zullen zijn.

Indien er nog vanuit andere lidstaten papieren T2L's worden aangeboden (bv. Griekenland) zal de AAD&A deze zoals voorheen behandelen.

Er stelt zich nog een probleem met de aanmelding in het PoUS. Volgens een aantal dienstverleners kan men zich niet als douanevertegenwoordiger registreren. Stef Debeuf geeft mee dat men in PoUS 3 partijen kan ingeven.

## **4. Publicaties diverse procedures**

### **Bulkprocedure**

Het betreft een werkdocument dat in de laatste week van augustus op de website van het Nationaal Forum werd gepubliceerd <https://www.naforna.be/nl/nieuws/27082024-masp-procedure-bulk-update>

De private sector (BATO, agenten, terminals) is op 9/9 samen gekomen om na te gaan op welke manier de bulkprocedure kan geautomatiseerd worden. De eerste krijtlijnen werden uitgetekend en zal met een bredere groep van bedrijven uit de liquid en droge bulksector verder besproken worden. Cruciaal in het bulkproces is het moment waarop de PN wordt ingestuurd (net vóór de lossing). Idealiter zou de PN best ingediend worden door de terminal waar de lossing effectief zal plaatsvinden. Het is momenteel nog niet duidelijk wanneer de bulkprocedure IT-technisch kan gerealiseerd worden.

Eric Verlinden deelt mee dat de sector nog op antwoorden zou zitten te wachten op een aantal vragen die verdere stappen blokkeren. AAD&A zegt antwoorden te hebben gegeven en niet op de hoogte te zijn van nog bijkomende vragen. B. Engels kijkt dit nog verder na en zal, indien nodig, antwoord laten bezorgen.

### **Overbrenging onder tijdelijke opslag**

Deze zogenaamde "begeleidende nota" werd op 27/8 gepubliceerd en maakt het mogelijk om goederen onder tijdelijke opslag zonder transit-aangifte over te brengen op het ganse grondgebied <https://www.naforna.be/nl/nieuws/27082024-masp-nota-overbrenging-rt>

De havengemeenschap bekijkt verder hoe dit kan geautomatiseerd worden. De wetgeving voorziet twee mogelijkheden wat betreft de overdracht van verantwoordelijkheden tussen de betrokken RTO-vergunninghouders. Stef Debeuf bevestigt dat bijna alle RTO-vergunningen ondertussen werden aangepast aan de nieuwe wetgeving. Aan de RTO vergunninghouders werd gevraagd hoe zij de verantwoordelijkheden gaan regelen. Voor de AAD&A is één van de betrokken vergunninghouders verantwoordelijk en kunnen op het vlak van de douane de verantwoordelijkheden alleen maar tussen de vergunninghouders bepaald worden. Met eventuele andere afspraken tussen RTO-houder en andere partijen houdt de AAD&A geen rekening.

De vergunningen die momenteel in KISIC werden geregistreerd zullen in november worden gemigreerd naar het EU systeem CDMS.

## Nota Transshipment

Deze begeleidende nota wordt momenteel opgemaakt door de regionale directies Antwerpen en Gent. Het ontwerp van de nota ligt momenteel voor bij de regionale directie van Gent voor input. In de nieuwe procedure zal gebruik worden gemaakt van het REN-bericht dat vóór aanvang van het transshipment moet ingediend worden. Indien het transshipment niet binnen de 14 dagen kan plaatsvinden dient gebruik gemaakt te worden van de aangifte EXS. Zoals reeds meermaals aangekondigd, zal het achteraf aanzuiveren (mbv mini-cuscar) niet langer mogelijk zijn.

In een overgangperiode, wanneer nog geen gebruik kan gemaakt worden van een EXS, laat de AAD&A toe om de vrachtlift af te schrijven met een REN gedurende een periode van 90 dagen. (Let op, na de overgangperiode zal een strikte toepassing van de 14-dagen termijn gehanteerd worden.)

Bij transshipment via een andere kaai of andere haven dient er eerst een transfert (overbrenging onder RTO) te gebeuren of moet men de transitregeling toepassen waarbij RTO op kaai A stopt en op kaai B een nieuwe RTO inslag van start gaat die op zijn beurt aangezuiverd wordt door REN/EXS.

Jan Maes stelt de vraag hoe lang een REN zal open blijven staan voordat die gesloten wordt door het exportmanifest. Dit wordt nog nagevraagd.

## Noodprocedure AES

De eerste versie van de noodprocedure AES werd door de AAD&A gepubliceerd op 30/8 <https://www.naforna.be/nl/nieuws/30082024-masp-noodprocedure-aes>

Momenteel testen een aantal pilootbedrijven het nieuwe export proces. Tot 31/10 kunnen de operatoren zowel met PLDA als AES werken. De AAD&A vraagt om zeker bij AES het e-mail adres van de contactpersoon van de firma te vermelden.

In de noodprocedure zal nog steeds een begeleidingsdocument op papier moeten gebruikt worden zoals voorgeschreven door de Commissie.

In het kader van AES loopt momenteel ook een discussie over het al dan niet gecombineerd gebruik van de uitvoeraangifte (B1) met de summier aangifte bij uitgang (EXS – A1). Op basis van de wetgeving is het mogelijk om de beide datasets te combineren of deze apart in te dienen. Indien een exporteur beslist om alleen de uitvoeraangifte zonder veiligheidsgegevens (B1) in te dienen dan zal er op het kantoor van uitgang nog een EXS(A1) moeten opgemaakt worden. Dit heeft uiteraard aanzienlijke gevolgen voor onder meer de carriers en hun agenten die in staat zullen moeten zijn om eventueel een EXS in te dienen. Blijkbaar kan men op basis van het MRN van een uitvoeraangifte zien in hoeverre de veiligheidsgegevens al dan niet in de uitvoeraangifte werden opgenomen (voorlaatste digit van het MRN maakt dit onderscheid).

Er zal met de AAD&A ook nog verder worden afgestemd over de verplichte gegevenselementen die in een EXS moeten opgenomen worden (bv. route).

Eric Verlinden (Alfaport Voka) meldt dat de AAD&A bereid is om een overgangperiode te voorzien tot wanneer de zee-en luchthavens hiervoor een (digitale) oplossing hebben voorzien

De gegevenselementen van de aangiften A1 en B1 kunnen geconsulteerd op de website van het EUCDM <https://eucdm.softdev.eu.com/>

## 5. Uitrol MASP projecten

Op 30/8 werd de laatste versie van de nationale MASP-planning gepubliceerd op de website van de AAD&A Tijdens het opmaken va het verslag werd er op 20/09 opnieuw een aangepaste planning gepubliceerd [https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Ondernemingen/Applicaties/MASP/MASP\\_BE\\_Timeframe\\_20September2024.pdf](https://financien.belgium.be/sites/default/files/Customs/Ondernemingen/Applicaties/MASP/MASP_BE_Timeframe_20September2024.pdf)

Verder meldt Alfaport Voka dat sedert juli er wekelijks in de schoot van de Stuurgroep Nationaal Forum MASP roll-out meetings doorgaan waar zowel IT-technische als operationele issues worden besproken. In deze WG werd ook de problematiek van de papieren aangiften (Carnet ATA, document 302, ..) opgeworpen. De AAD&A bekijkt of het gebruik van specifieke codes om de vrachtlift (TSD) af te schrijven hier een oplossing kan bieden (gebruik I2-bericht ?) . Echter, Ilse Eelen wijst erop dat de betrokken documenten ook nog steeds fysiek zullen moeten worden voorgelegd aan de douanediensten voor verdere behandeling. Ook de link met CCRM/CPU dient verder bekeken te worden.

## NCTS P5

De Commissie legt aan de lidstaten de implementatiedatum van 2/12 op. De AAD&A had uitstel gevraagd aan Europa maar dit werd geweigerd. Momenteel worden heel wat resources ingezet om NCTS P5 tegen 2/12 te implementeren.

Voor vertrekkende transitzendingen zal de operationele impact wellicht meevallen. Voor aankomende transitzendingen is het proces complexer (bv. omzetten van NCTS-aangifte naar TSD). Dit zal wellicht niet klaar zijn op 2/12. Vandaar dat de AAD&A een scenario bekijkt om bij de opstart deels de bestaande procedures te behouden (onder voorbehoud) of een tijdelijke workaroud te creëren.

In NCTS P5 is ook nog geen procedure inzake FAVV-controles voorzien. De AAD&A bekijkt ook alle processen die gekoppeld zijn aan NCTSP5 (bv. afschrijving tijdelijke opslag, ...). Het proces omzetting van NCTS naar TSD dient verder in detail besproken te worden met de business analisten van de AAD&A.

Wanneer de transitaangiften omgezet worden naar TSD is de geldigheidstermijn van de TSD afhankelijk van de vergunning die aan de locatiecode van deze locatie is gekoppeld 3, 6 of 90 dagen en dus afhankelijk van het type vergunning (RTO, goedgekeurde losplaats en toegelaten geadresseerde).

De uurlijsten (met aankomstmeldingen) voor bepaalde goederenstromen zullen in het nieuw systeem vervallen. De terminals worden verwacht om zelf de aankomstmeldingen in te sturen. In een latere fase zullen de daglijsten met de verschepingen ook komen te vervallen als de link met het exportmanifest gemaakt kan worden.

Nancy Smout hoopt dat bij NCTS P5 de geldigheidstermijnen die toegekend worden éénvormiger zullen zijn. Nu gebeurt het dat de termijn die toegekend wordt in de vereenvoudigde procedure korter is dan deze in de normale procedure. Ilse Eelen geeft mij dat zij hierover nog geen informatie heeft ontvangen. Stef Debeuf deelt mee dat dit al aangekaart zou zijn in Bxl.

### **Procedure lege containers**

Er dient ook nog een oplossing voorzien te worden om lege containers aan te geven (lege containers met B/L – shippers owned).

De problematiek situeert zich rond het gebruik van de HS-code die verplicht zal moeten meegegeven worden (bv. residu al dan niet met commerciële waarde). Dit punt dient dringend intern opgepakt te worden. De regionale directie neemt dit mee naar de interne vergaderingen met de business analisten.

### **Annulatie en regularisatie van aangiften**

Er dient ook nog een procedure voorzien te worden over het wijzigen of annuleren van aangiften.

## **6. Veiligheid op de GIP's**

Er worden in het kader van het gebruik van de nieuwe mobiele scanners vragen gesteld over de veiligheid van vrachtwagenchauffeurs. Er zijn verschillende manieren waarop een truck kan gescand worden. Met de mobiele scanners kan er op 2 manieren gescand worden. Als de mobiele scanner zelf met de arm over de vrachtwagen rijdt dan dient de chauffeur zijn cabine te verlaten en zich buiten de voorziene perimeter te begeven. De nieuwe scanners hebben ook een "drive through" optie waarbij alleen de container wordt gescand en niet de cabine. In dat geval blijft de chauffeur in zijn stuurcabine om de truck door de scanner te rijden. De veiligheid werd door onder meer een stralingsdeskundige nagekeken. De regionale directie heeft een communicatie hieromtrent uitgestuurd. De chauffeurs dienen steeds de instructies van het scanteam te volgen.

Met betrekking tot gasmetingen en de veiligheid van gasmeters op de GIP's zal ook nog een afzonderlijke communicatie uitgestuurd worden. (enkel naar de betrokken bedrijven). Hen zal gewezen worden op het feit dat er niet mag gemeten worden bij trucks die staan aan te schuiven voor de scanning. Verder zal hen aangeraden worden om fluoehesjes te dragen ivm veiligheid.

## **7. Attesten voor fysieke controles**

De AAD&A (meer bepaald de verificatiediensten op de GIP's) krijgen recent regelmatig de vraag om attesten af te geven met de bevestiging dat er een fysieke controle werd uitgevoerd. De AAD&A voorziet wel in scanattesten maar geeft geen attesten voor een fysieke controle af. Dit wordt ook voor de toekomst in de huidige procedures niet overwogen. Bij de fysieke controle is immers steeds een vertegenwoordiger van de aangever aanwezig. In de toekomst (in MyCsystems) zullen er controlerapporten beschikbaar zijn voor de aangevers en moeten zij ook voor ontvangst tekenen.

## **8. Planning voor fysieke controles**

Momenteel lopen de wachttijden voor controles in de haven bij bepaalde controleteams hoog op (3 tot 4 weken). De AAD&A erkent dat deze situatie onaanvaardbaar is. Vandaar dat er bij AAD&A intern op verschillende niveaus wordt bekeken om maatregelen te nemen die deze situatie kunnen verbeteren. Zo wordt bekeken om bijkomende verificateurs in te zetten (van andere controleteams in Antwerpen). Er werden ook bijkomende medewerkers gevraagd doch hier verwachten men geen oplossing op korte termijn. Een aantal controles kunnen ook worden verlegd naar binnenlandse douanekantoren. Er wordt ook gekeken naar eventuele bijstellingen van het risico analysesysteem (bv als documentaire controle meer aangewezen is dan fysieke).

Van de private sector worden echter ook inspanningen verwacht. Zo dient onderzocht te worden in hoeverre magazijnen waar fysieke controles worden uitgevoerd langer kunnen opgehouden worden. De bij de aangiften horende documentatie dient door de aangevers ook tijdig te worden bezorgd om geen tijd te verliezen of te vermijden dat geplande verificaties niet kunnen doorgaan waardoor deze tijdslots dus "verloren" gaan. Ook de aanwezigheid van de (vertegenwoordigers van de) aangevers en de gasmeters kan beter. Daar wordt ook nog steeds geen gebruik gemaakt van de ruime openingsuren van bv de GIP's.

Blijkbaar worden bepaalde e-commerce zendingen tegenwoordig naar Antwerpen gebracht om daar in te klaren. Dit verhoogt ook de druk op de controlediensten in de haven van Antwerpen. (er gebeuren immers veelvuldige selecties op)

De regiomanager (Rudi Lodewijks) stelt voor om met vertegenwoordigers van de AAD&A en de private sector een task force op te richten om mogelijke oplossingen verder te bespreken. Alfaport Voka was ook vragende partij en juicht dit initiatief toe.

Ook het bundelen van controles op eenzelfde locaties behoort tot één van de opties. Dit zal pas mogelijk zijn vanaf het ogenblik dat MyCustoms operationeel is. De huidige planningsAPI is daar immers minder geschikt voor.

| NIEUW ACTIEPUNT  | VERANTWOORDELIJKE          | EINDDATUM |
|--|----------------------------|-----------|
| Verdere monitoring van de problematiek van lange wachttijden voor fysieke controles. | I.Eelen                    | Nvt       |
| Bekijken mogelijkheid tot oprichting van een Task Force.                             | I.Eelen en J. Van Wesemael | Nvt       |

## 9. Gebruik klachtenformulier

Een aantal operatoren hebben bij Alfaport Voka gemeld dat het gebruik van het klachtenformulier niet altijd goed gekend is of dat er geen reactie komt vanwege de douane.

Het klachtenformulier werd in 2019 regionaal opgesteld in overleg met Forward Belgium. Het formulier dient in 1<sup>e</sup> instantie bezorgd te worden aan de teamchef van de betrokken controledienst die op basis van de informatie verder onderzoek kan verrichten. In principe worden deze klachten steeds onderzocht en eventueel worden bepaalde zaken geëscaleerd naar de regionale directie. Dergelijk formulier kan de teamchef ook inzicht geven in de werking van zijn/haar team.

I.Eelen wijst verder nog even op het feit dat dit formulier er vooral ook gekomen is om, in geval van vragen/klachten van operatoren mbt controles, steeds voldoende informatie meegegeven wordt, zodat de vraag/klacht efficiënt onderzocht kan worden.

Het klachtenformulier wordt voor de volledigheid nogmaals gevoegd als bijlage bij dit [verslag](#).

## 10. Varia

De vraag om parking te voorzien aan het gebouw gelegen aan de Ellermanstraat voor declaranten ligt nog altijd voor. Ilse Eelen heeft nog geen antwoord gekregen van de Stafdienst Logistiek.

### Toepassing centralised clearance

De implementatie van CCI gebeurt in de lidstaten niet gelijktijdig. Tot zolang niet alle lidstaten in een digitale oplossing hebben voorzien kan centralised clearance (digitaal) alleen maar toegepast worden tussen de lidstaten die dit geïmplementeerd hebben.

***De volgende vergadering wordt gepland in de loop van december. Een concrete datum wordt later nog meegedeeld.***