



WG OPERATIONS

Sub WG controleprocessen

VERSLAG

12.06.2025

VOORZITTER	Rudi Lodewijks (AAD&A – Regionaal Centrum Directeur Antwerpen)
NOTULIST	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
AANWEZIG	Rudi Lodewijks (AAD&A) Patrick Jodlowski (AAD&A) Eveline Werck (AAD&A) Bart Engels (AAD&A) Joris Vandevondele (AAD&A) Hilde Bruggeman (BSV) Saskia Evenepoel (BSV) Olivier Schoenmaeckers (FORWARD Belgium) Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) Nancy Smout (Katoennatie – KVBG) Michael Gomez (DHL – BCA) Alexander Schmitz (Pfizer) Ricardo Casas-Trobbant (Nike) Olivier Van Hooland (Gosselin – Forward Belgium) Anke Praet (Essers – Forward Belgium) Koen De Ceuster (Black & Decker) Elke De Jonghe (LCS – BATO) Gino Roelandt (Hapag Lloyd – BSV) Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) Jan Maes (BSV – Grimaldi) Gino Roelandt (BSV – Hapag Lloyd) Karen Wittock (BSV – MSC) Danny Proost (PoAB)
VERONTSCHULDIGD	

Scope van de sub WG controleprocessen

Op 12/06/2025 heeft de kick-off vergadering plaatsgevonden van de sub WG controleprocessen met als doel het controleproces waar mogelijk te stroomlijnen/digitaliseren.

Tijdens het eerste deel van de vergadering werden de problemen die zich vandaag in het controleproces stellen besproken. In het tweede deel werd nagegaan in hoeverre de implementatie van de MASP-systemen en MyCustoms een aantal van de problemen kunnen oplossen.

Jan Van Wesemael (Alfaport Voka) geeft bij aanvang van de vergadering nog mee dat deze werkgroep er gekomen is op vraag van Alfaport Voka met goedkeuring van de Administrateur Operaties (Bert Matthijs). Verder verwijst Alfaport Voka naar eerder overleg over de controleprocessen in 2016 en 2020.

Op termijn wordt voorgesteld om de WG verder op te splitsen (zee- en luchthavens en hinterland).

Probleemstelling huidig controleproces

De problemen die zich in het huidig controleproces stellen zijn reeds langer gekend en werden voor het eerst besproken tussen de AAD&A en de private sector op 19/01/2016 (GIPLO). De problemen die toen in kaart werden gebracht zijn nog steeds actueel zoals:

- Geen gespreide aanbieding van containers.
- Verruimde openingsuren worden onvoldoende benut (6u – 22u).
- Beperkte personeelsbezetting bij scan- en verificatiediensten.
- Technische storingen aan vaste scanners.
- Lange doorlooptijden bij containercontroles.
- Geen overdrachtsmogelijkheid van controleopdrachten tussen ambtenaren (bijv. ziekte/afwezigheid).
- Moeilijke bereikbaarheid van aangevers buiten kantooruren.
- problematiek gasmetingen na 17.00 u

Met het oog op een vlottere afhandeling van douanecontroles worden de volgende maatregelen voorgesteld :

Voorstellen voor optimalisatie controleproces

- Scanning op terminal kan druk op GIP verlagen.
- Overbrenging naar GIP onder tijdelijke opslag wordt onderzocht (GIP zou dan fungeren als virtuele RTO).
- QR-code aanmelding voor vervoerders op GIP in ontwikkeling.
- Voorzien extra locatie (RTO) voor wachttijd controle/aanvullende documenten.
- Betere benutting daluren en betere afstemming met FAVV-controles.
- Controleverplaatsing naar binnenland (fiscale controle na scanning op terminal).

Toelichting huidig controleproces

Rudi Lodewijks (Regionaal centrumdirecteur AAD&A te Antwerpen) licht het huidig controleproces toe en verwijst naar een aantal voorstellen die de AAD&A momenteel onderzoekt om het controleproces waar mogelijk te optimaliseren.

Aanvullende controle in het binnenland

M.b.t. het verplaatsen van de (fiscale / aanvullende) controle op de vervolgaangifte onderzoekt de AAD&A momenteel een aantal mogelijkheden. Een aantal jaren geleden werd een procedure voorzien maar voldeed op dat moment niet aan de wettelijke bepalingen. In ieder geval zullen S&S controles steeds moeten plaatsvinden op het douanekantoor van binnenkomst. Bijkomende fiscale controles zullen onder bepaalde voorwaarden kunnen plaatsvinden in het binnenland.

Scope van MyCustoms

MyCustoms is een applicatie die in eerste instantie werd gecreëerd om de controleprocessen voor de douane te digitaliseren. Uiteraard zijn er ook een aantal voordelen voor de economische operatoren.

Alle communicatie m.b.t. douanecontroles zal binnenkort via het MyMinfin portaal verlopen. Op die manier wordt een eenvormig proces voorzien over het ganse grondgebied. In geval van een selectie voor controle zullen de nodige documenten moeten opgeladen worden via het MyMinfin-portaal. Pas als de nodige informatie beschikbaar is bij de douane zal de controle kunnen ingepland worden door het werk organisatiepunt (WOP).

Op termijn zullen de operatoren in MyCustoms de control statussen van de zending kunnen opvolgen.

De scanbeelden zullen ook worden gelinked aan de zending en blijven doorheen het proces beschikbaar (bv. S&S controles en 100% scanning).

De overdracht van een controletaak tussen ambtenaren (bv. bij ziekte of verlof) is vandaag bijna onmogelijk. In MyCustoms wordt dit eenvoudiger.

Documentaire controles: op termijn zullen documentaire controles worden behandeld door een poule van ambtenaren die op dat ogenblik aan telewerk doen.

Beschrijving van het huidige selectie- en controleproces

De selectie voor een controle gebeurt adhv de risicoanalyse in SEDA. Deze selectie wordt manueel overgenomen in NGPS van waaruit de betrokken operator per e-mail een selectiebericht ontvangt.

NGPS communiceert dit selectiebericht naar MODA. De scanbeelden worden naar NGPS/MODA gestuurd. Op termijn wordt dit zeer manueel proces vervangen door MyCustoms waardoor heel wat tijds winst kan geboekt worden.

Bij documentaire controle stuurt de verificateur in het huidige proces een e-mail waarmee een aantal documenten worden opgevraagd. In MyCustoms zal de aangever worden verzocht om de benodigde documentatie op te laden in MyCustoms. Er zal een standaard set van documenten worden bepaald maar de verificateur kan nog bijkomende documenten opvragen. Originele certificaten (bv. CITES) zullen ook kunnen opgeladen worden en dienen eventueel achteraf aan de douane aangeboden te worden. Er wordt voorgesteld om een specifieke dienst op RO en LO hiervoor aan te duiden. In principe zal de zending kunnen vrijgegeven worden op het document dat digitaal in MyCustoms werd opgeladen in afwachting van een fysieke behandeling van het document.

Het resultaat van de controle wordt verwerkt in MODA.

Fysieke controle loopt momenteel via de CRC/CRK. Op termijn zal dit via MyCustoms gebeuren. De dienst CRC/CRK stuurt vandaag een e-mail naar de terminal om de container te blokkeren in het systeem van de terminal.

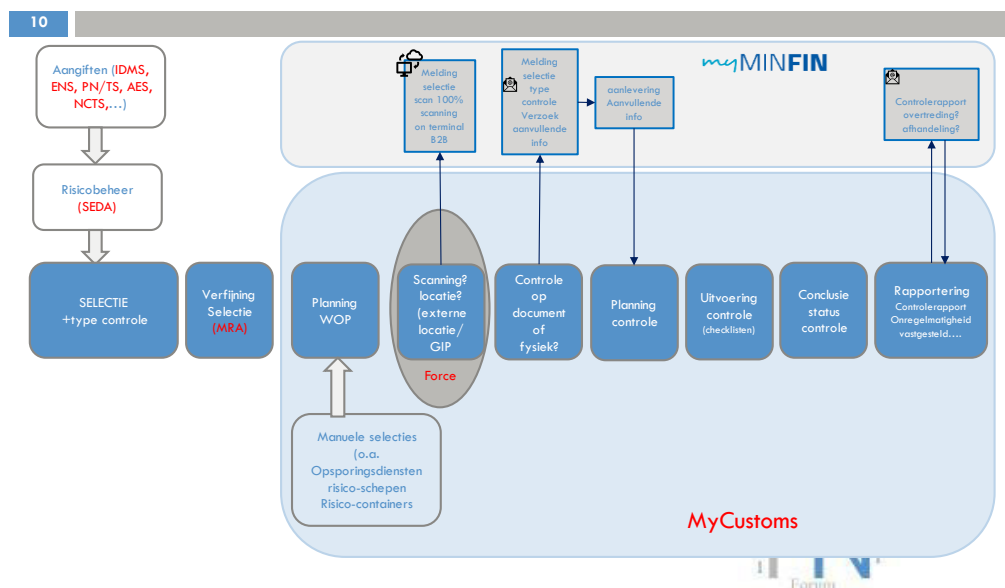
In principe zal MyCustoms op termijn ook gebruikt worden voor controles inzake accijnzen (bv. ook het toezicht op het mengen van accijnsproducten) De analyse van dit proces dient nog te gebeuren.

Controle op transitzendingen

Momenteel gebeurt de selectie door CRC of CRK. CRC registreert de controle in NCTS en de aangever ontvangt een bericht. Bij de vereenvoudigde procedure is er een licht afwijkend proces gelet op het feit dat de toegelaten geadresseerde de lossingsbemerkingen zelf moet registreren in NCTS.

Op termijn zal voor iedere beweging/douaneprocedure hetzelfde proces in MyCustoms toegepast worden.

Nieuwe controleproces via MyCustoms



Rudi Lodewijks (AAD&A) licht de processen die in de dia hierboven zijn opgenomen. Alle aangiften lopen over de risicoanalyse (SEDA) die het type controle zal bepalen (documentair, fysieke controle, ...)

Er wordt ook gekeken naar de beschikbare capaciteit van controleambtenaren om de selecties hierop af te stemmen. Dit is vandaag een volledig manueel proces. Op termijn zal dit ook via MyCustoms automatisch aangestuurd worden.

Aan de selectie zal een numerieke risicoscore toegekend worden. De hoogste risicoscores dienen zeker gecontroleerd te worden. De controles worden nadien gepland door het Werk Organisatie Punt (WOP) = samenvoeging CRC en CRK.

Een eventuele wijziging aan de selectie zal in de toekomst door 2 verschillende ambtenaren moeten gebeuren (4-eyes principe).

Eventuele manuele selecties (bv. door opsporingsdiensten) zullen op termijn ook via MyCustoms moeten geregistreerd worden en op die manier kenbaar gemaakt worden aan de betrokken operatoren. Als er vandaag een scanning (op terminal of GIP) moet gebeuren wordt dit door de douane beheerd in een aparte tool (FORCE). De informatie over 100% scanning zal alleen naar de terminal gecommuniceerd worden (B2B). Momenteel gebeurt de communicatie met de terminal via e-mail.

Controle op document of fysieke controle : momenteel wordt de controle aan de aangever gecommuniceerd via MyMinFin én met een e-mail.

De controles zullen gebeuren adkv checklists. Op die manier gebeuren de controles overal op eenzelfde manier. Tijdens het afvinken van de checklist gebeurt gelijktijdig ook de rapportering. De aangever zal in MyCustoms kunnen beschikken over een controlerapport met de nodige bevindingen. Ook op termijn zou in geval van een vaststelling het verzoek tot vrijstelling van bekeuring (614) automatisch via MyCustoms gegenereerd worden. Ook de boetecatalogus zal aan MyCustoms gekoppeld worden waardoor de boetes op een eenvormige manier over het ganse grondgebied worden toegepast. Er wordt ook nagedacht om het relaas 359 op termijn af te schaffen en te vervangen door een Proces Verbaal. Dit wordt eerst nog met alle betrokken diensten besproken.

Hiermee wordt een pijnpunt dat al langer door de private sector werd aangekaart op termijn opgelost.

Ook het scanproces wordt op termijn herzien met het gebruik van QR-codes waarmee de vervoerder zich op de GIP kan aanmelden en na de scanning de GIP kan verlaten. Ook het scancertificaat zal op termijn ook automatisch beschikbaar zijn in MyCustoms

Op termijn zullen ook de controles a posteriori (2^{de} lijn) die vandaag door de ABC-diensten worden afgehandeld ook door MyCustoms worden toegekend aan de betrokken dienst.

Er wordt voor de controlediensten ook in een soort van "back office" (kenniscentrum) voorzien waar zij contact kunnen nemen met een aantal specialisten m.b.t. vragen die zij hebben over bepaalde onderwerpen (bv. waarde, classificatie, oorsprong, ...).

Ook verschillende selecties bij eenzelfde operator zouden gebundeld worden waardoor de verificatie efficiënter kan gebeuren.

MODA en NGPS worden vervangen omdat deze niet meer voldoen aan de IT-security eisen.

Een aantal van voornoemde toepassingen binnen MyCustoms zullen niet klaar zijn tegen eind september 2025. Deze worden wellicht in de loop van 2026 verder uitgerold.

Bespreking /voorstellen/mogelijke oplossingen

Gespreide aanbieding van containers op de GIP's.

Bart Engels (AAD&A) stelt voor dat m.b.t. dit punt de private sector (in een apart overleg) nagaat hoe zij dit zien.

Personeelsbezetting scan- en controlediensten

Er werden budgetten gevraagd bij de regering om bijkomend personeel te voorzien voor de scandiensten en om de vaste scanners te vervangen.

Bijkomende locatie

Een bijkomende locatie, waar containers die in afwachting van scanning onder toezicht kunnen verblijven, zou heel nuttig kunnen zijn om de druk op bv. de GIP RO te verminderen. Vandaag zijn er chauffeurs die de container op GIPRO

afpikken met het oog op een latere scanning. Deze situatie hindert momenteel de vlotte controle van goederen op de GIP.

Lange doorlooptijd fysieke controle containers – betere spreiding tussen 6.00 u en 22.00 u

De private sector vraagt al langer maatregelen om de doorlooptijd van een fysieke controle tot een minimum te beperken. Vandaag dient men vaak enkele weken te wachten alvorens een fysieke controle kan ingepland worden. Dit punt werd al meermaals op diverse niveaus aangekaart.

Dit probleem heeft enerzijds te maken met een tekort aan verificateurs. Er wordt momenteel ingezet op bijkomende aanwervingen. Anderzijds is de (beperkte) beschikbaarheid van de magazijnen en de aangevers (tussen 9.00 u en 16.00u) ook een reden van de langere doorlooptijd. Ook de werklust die gepaard gaat met de controle van E-commerce zendingen heeft een negatieve invloed op de afhandeling van de andere te controleren zendingen.

Mochten de daluren (tussen 6.00 en 9.00 u en tussen 17.00 en 22.00 u) beter benut worden zou dit een gunstige impact hebben op de doorlooptijd.

Gasmeting

Rudi Lodewijks (AAD&A) vraagt aan de private sector om een oplossing uit te werken voor het geval dat er na de kantooruren een risicocontainer fysiek moet gecontroleerd worden. Indien deze situatie zich vandaag stelt zal de AAD&A zelf een gasmeter aanstellen waarbij de kost dient gedragen te worden door de aangever.

De AAD&A bekijkt om op termijn de regels van de gasmeting op een aantal punten bij te stellen waardoor wellicht het aantal gasmetingen kan afnemen. Deze voorstellen worden momenteel in een WG binnen de AAD&A geanalyseerd.

Actie : De problematiek van gasmeting dient langs beide zijden (AAD&A en private sector) bekeken te worden.
--

Controle E-commerce zendingen in de haven van Antwerpen

De laatste tijd worden vaker containers met E-commerce goederen onder transit overgebracht naar Antwerpen om deze daar in het verbruik te stellen. In geval van controle vragen deze zendingen heel wat capaciteit van de controlediensten. Ook deze problematiek zal verder worden geanalyseerd met het oog op bijkomende maatregelen.

Afstemming tussen douane-en FAVV controles

Het feit dat de FAVV-keuringen vóór het indienen van de douaneaangifte moeten gebeuren heeft een belangrijke impact op het huidige controleproces FAVV-douane. In de nieuwe situatie zal pas een IDMS-aangifte kunnen aanvaard worden indien de zending door het FAVV werd vrijgegeven in Traces /CERTEX. Bij het indienen van een vervolgaangifte in IDMS gebeurt er een check via CERTEX in hoeverre de zending door het FAVV werd vrijgegeven en er in CERTEX een geldig certificaat beschikbaar is (voor 4 CHED-certificaten gebeurt de check vanaf 16/06/2025). Dit levert voor de betrokken operatoren in de zeehavens ook een aantal uitdagingen op onder meer ook voor bedrijven die beroep doen op tariefcontingenten voor landbouwproducten.

Actie : dit proces wordt verder geanalyseerd door een werkgroep die op 10 juli fysiek samenkomt te Antwerpen.
--

In de luchthavens stelt dit probleem zich in principe niet omdat de FAVV keuringen daar gebeuren op het ogenblik dat de goederen zich nog onder de status van tijdelijke opslag bevinden.

Overbrenging van te controleren goederen onder tijdelijke opslag naar de GIP's

Er wordt overwogen om de overbrenging van goederen naar de GIP's op termijn te laten gebeuren onder tijdelijke opslag. Dit zou een oplossing kunnen zijn voor een aantal situaties (onder meer ook voor keurgoederen). De AAD&A bekijkt dit verder met de verschillende diensten en met het FAVV. Op die manier kunnen de CPU-lichten ook aangestuurd worden (met oranje licht overbrengen naar de GIP).

Actie : De AAD&A is hierover ook in overleg met het FAVV.
--

Opsplitsen van de WG

De leden van de WG zijn akkoord op de WG op te splitsen in :

- Controleprocessen in zee-en luchthavens
- Controleprocessen hinterland

Op die manier kunnen bepaalde punten specifiek uitgewerkt worden en dit komt de efficiëntie ten goede. Er wordt voorgesteld om elkaar op de hoogte te houden en de beroepsfederaties te betrekken.

De volgende plenaire vergadering zal in september/oktober worden georganiseerd waar al wat verder kan ingegaan worden op een aantal processen (bv. FAVV, gasmeting,...).

Specifiek overleg omtrent het FAVV proces is voorzien op 10 juli.

= = = = =