



VISIEDOCUMENT COMMUNITY SYSTEMS

QUOTE

Nothing is impossible. The word itself says "I'm possible".

Audrey Hepburn

A. Inleiding

Sinds enige tijd nu is het duidelijk dat er in België beloftevolle initiatieven zijn om de diverse logistieke gemeenschappen digitaal te ontsluiten. NxtPort/C-point te Antwerpen, BRUcloud te Zaventem, RX/SeaPort te Zeebrugge en het platform te Bierset zijn de meest sprekende operationele voorbeelden, en er wordt met interesse uitgekeken naar het te ontwikkelen platform te Gent.

De AADA heeft steeds te kennen gegeven deze (r)evolutie te willen ondersteunen, en er zelfs een katalysator voor te willen zijn. Dit vanuit het geloof dat data sharing niet alleen de toekomst is, maar zelfs een conditio sine qua non om nog een rol van betekenis te kunnen spelen in een steeds meer data driven society.

Vanuit de diverse gemeenschappen en stakeholders bestaat de vraag deze visie te concretiseren, en aan te geven in welke mate de AADA zich wenst in te schakelen in deze (of andere) initiatieven. Onderhavig document probeert hierop een strategisch antwoord te formuleren.

B. Definities

Om een zo concreet mogelijk antwoord te kunnen geven op de vragen, is het belangrijk enkele terminologieën te verduidelijken. Termen als data sharing platform, data utility platform, community system, port of airport community system, enz. worden immers vlotjes door elkaar gebruikt.

De AADA maakt een onderscheid tussen enerzijds de partners met wie ze een structurele samenwerking wenst op te zetten, en anderzijds de diverse functionaliteiten van (de systemen van) deze partners.

- De AADA wenst de samenwerking aan te gaan met de zgn. (lucht)havensystemen zoals vermeld in de UCC. Overwegende dat er in voormelde wetgeving géén duidelijk omschreven definitie beschikbaar is van wat zo'n (lucht)havensysteem dan wel precies is, is het aan de (lucht)havens zelf om ons het systeem kenbaar te maken dat zij als dusdanig naar voor wensen te schuiven.
- Dergelijke (lucht)havensystemen, hierna (air)port community systems genoemd, verenigen evenwel meestal verschillende functionaliteiten. De twee meest in het oog springende zijn het onderliggende data sharing platform enerzijds, en de daarbovenop ontwikkelde apps anderzijds. De AADA viseert enkel deze eerste functionaliteit, en neemt geen standpunt in over hoe deze laatste zich dient te ontwikkelen.

C. Betrokken douaneactiviteiten

Om te verduidelijken op welke processen de AADA wenst in te zetten, dient een onderscheid gemaakt te worden tussen

- de wettelijke opdrachten, waarbij de UCC als referentiepunt dient, en
- de opdrachten die de AADA zichzelf oplegt, waarbij haar missie als leidraad kan gelden

C1. Wettelijke opdrachten

De UCC refereert meermaals naar de mogelijkheid om gebruik te maken van (de gegevens van) (air)port community systems. De AADA wenst hier maximaal op in te spelen.

- Proces binnenbrengen: het ganse proces binnenbrengen (van het indienen van de summiere aangifte bij binnenbrengen tot het indienen van een aangifte tot tijdelijke opslag) kan verlopen via een (air)port community system.
 - Summiere aangifte bij binnenbrengen (art. 127, lid 7, UCC) - hierna ENS genoemd
 - Kennisgeving van aankomst (art. 133, lid 2, UCC) - hierna AN genoemd
 - Aanbrengen van goederen bij de douane (art. 190, IA) - hierna PN genoemd
 - Aangifte tot tijdelijke opslag (art. 145, lid 6, UCC) - hierna TSD genoemd

Concreet wenst de AADA zowel het project ICS 2 (dat de implementatie van de nieuwe ENS beoogt), als het project AN/PN/TS (dat de implementatie van de nieuwe goederencomptabiliteit dient te realiseren), in samenwerking met de (air)port community systems te ontwikkelen.

- Proces uitgaan: een deel van het proces uitgaan kan verlopen via een (air)port community system (indienen summiere aangifte bij uitgaan en mededelen van het uitgaan van de goederen)
 - Summiere aangifte bij uitgaan (art. 271, lid 3, UCC) - hierna EXS genoemd
 - Mededelen van het uitgaan van de goederen aan het douanekantoor van uitgang (art. 332, lid 5, IA) - hierna aankomstmelding en exportmanifest genoemd

Concreet wenst de AADA de verdere uitrol van het uitgaansproces en de wijzigingen aan de EXS ingevolge de UCC, in samenwerking met de (air)port community systems te ontwikkelen.

- Proces oorsprong: art. 206, lid 2, IA, biedt de mogelijkheid om gebruik te maken van (air)port community systems bij het indienen van een verzoek om visering en registratie van een douanemanifest, met het oog op het bewijzen van de douanestatus van Uniegoederen. Aangezien momenteel op Europees niveau het project “eManifest” loopt, dat precies een dergelijk manifest op een geharmoniseerde manier tot stand tracht te brengen, neemt de

AADA voorlopig nog geen standpunt in over het al dan niet inschakelen van de (air)port community systems.

- Daarnaast zal de AADA ook nagaan in welke mate de (air)port community systems een rol kunnen spelen bij de realisatie van het Customs en Maritime Single Window (twee nog goed te keuren Europese Verordeningen).

C2. Missie

Twee onderdelen van de missie van de AADA worden in herinnering gebracht. Het betreft m.b.:

- het bevorderen van legitieme economische activiteiten en
- de concurrentiepositie van Europese bedrijven verhogen door moderne werkmethodes, ondersteund door een makkelijk toegankelijke elektronische douaneomgeving

De AADA opteert ervoor deze in te vullen met behulp van de (air)port community systems. Concreet kan de (lucht)havengemeenschap voorstellen doen voor toepassingen die een faciliterende rol kunnen spelen in de logistieke keten; toepassingen waarvoor AADA-gegevens noodzakelijk zijn. Gesteld dat de AADA hierin wenst in te stappen, zal de ontwikkeling volledig worden overgelaten aan de (air)port community systems, of de aan hen gelinkte partners. Dit vanuit de filosofie dat de gemeenschap zelf het best geplaatst is om in te spelen op de concrete noden, en de AADA zich zo kan focussen op haar wettelijke taken.

Een concreet voorbeeld van hoe deze toekomstige vorm van structurele samenwerking er zal uitzien, is heden reeds gekend als VisiGIP. VisiGIP laat alle betrokkenen toe om de status op te volgen van containers die geselecteerd werden voor scanningscontrole. Deze functionaliteit

- is geen wettelijke opdracht van de AADA, en dient derhalve niet noodzakelijk door de AADA ontwikkeld te worden,
- kan evenwel een faciliterende rol spelen in de logistieke keten,
- heeft behoefte aan AADA-gegevens, die ter beschikking werden gesteld aan een port community system, en
- werd ontwikkeld door (een partner van) het betreffende port community system

Bovenstaande visie slaat niet noodzakelijk enkel op nieuwe projecten. Ook lopende projecten, die eerder onder de noemer “facilitering” dan “wettelijke opdrachten” vallen, kunnen mogelijks op termijn worden overgeheveld naar de (air)port community systems.

Een concreet voorbeeld van een dergelijke kandidaat voor overheveling is CCRM (Customs Container Release Message). Deze functionaliteit

- is geen wettelijke opdracht van de AADA,
- kan evenwel een faciliterende rol spelen in de logistieke keten,

- heeft behoefte aan AADA-gegevens, die ter beschikking werden gesteld aan een port community system,
- en werd ontwikkeld door de AADA, hetgeen in de nieuwe filosofie dus niet (verder) zo hoeft te zijn

Bij dit alles dienen wel twee belangrijke opmerkingen te worden gemaakt.

1. De medewerking van de AADA bij het bezorgen van de benodigde data, zal in belangrijke mate afhangen van het feit of deze data geautomatiseerd kan worden aangeleverd. Indien de AADA zelf eerst een fundamentele manuele input zou moeten verrichten in om het even welk systeem, teneinde de gegevens vervolgens te kunnen aanleveren, zal een ernstige afweging dienen te worden gemaakt. Deze afweging dient m.b. na te gaan of de faciliterende rol op dat moment niet te veel capaciteit weghaalt van de overige taken van de AADA, en derhalve een onverantwoorde scheeffrekking met zich meebrengt.
2. Indien in de betrokken applicatie handelingen dienen te worden gesteld door de AADA zelf, en meerdere (air)port community systems een soortgelijke toepassing wensen, moet er in de ontwikkeling over gewaakt worden dat de GUI waarmee de douaniers geconfronteerd worden, over alle (air)port community systems heen qua look & feel, evenals workflow, identiek is.

D. Territoriaal karakter

De AADA maakt een onderscheid tussen de (lucht)havens waar het gros van de (cargo-gerelateerde) douaneactiviteiten plaatsvindt, en de overige.

De AADA beschouwt dit visiedocument van toepassing op

- de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Gent, en
- de luchthavens van Zaventem en Bierseet

De havens van Oostende, Brussel en Luik, en de luchthavens van Oostende, Deurne, Wevelgem en Gosselies vallen momenteel in principe buiten het toepassingsgebied van dit document. Zij kunnen evenwel zelf vragen er onder te willen vallen. Daarenboven zal er een regelmatige evaluatie volgen om na te gaan of zich, naar aanleiding van een toename van het vrachtvervoer in één of meerdere (lucht)havens, geen verplichting opdringt voor die welbepaalde locatie(s).

E. Verplichtend of vrijwillig karakter

De processen die voortvloeien uit de wettelijke opdrachten waarvan sprake, zullen verplicht via de (air)port community systems verlopen. Er zal voor deze berichten dus geen andere communicatie meer met (de core van) PLDA worden toegelaten dan via de aangewezen (lucht)havenssystemen.

Het gebruik van de toepassingen die een eerder faciliterende rol hebben, zal in principe niet verplicht worden opgelegd. De AADA behoudt zich evenwel het voorrecht voor dit uitzonderlijk wél te doen, indien ook voor de AADA de voordelen van een dergelijke omvang zouden zijn, dat het niet verplicht opleggen van de toepassing in kwestie, een daad van onbehoorlijk bestuur zou zijn.

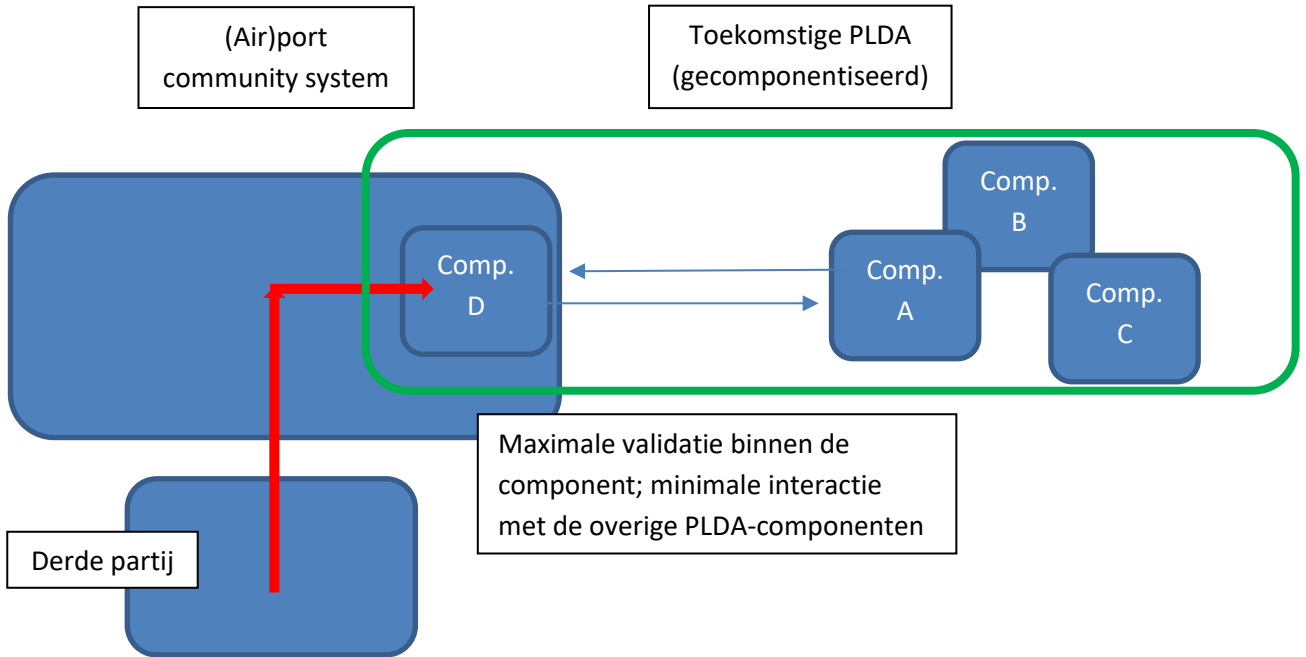
F. High level flows

F1. Flow “Wettelijke opdrachten”

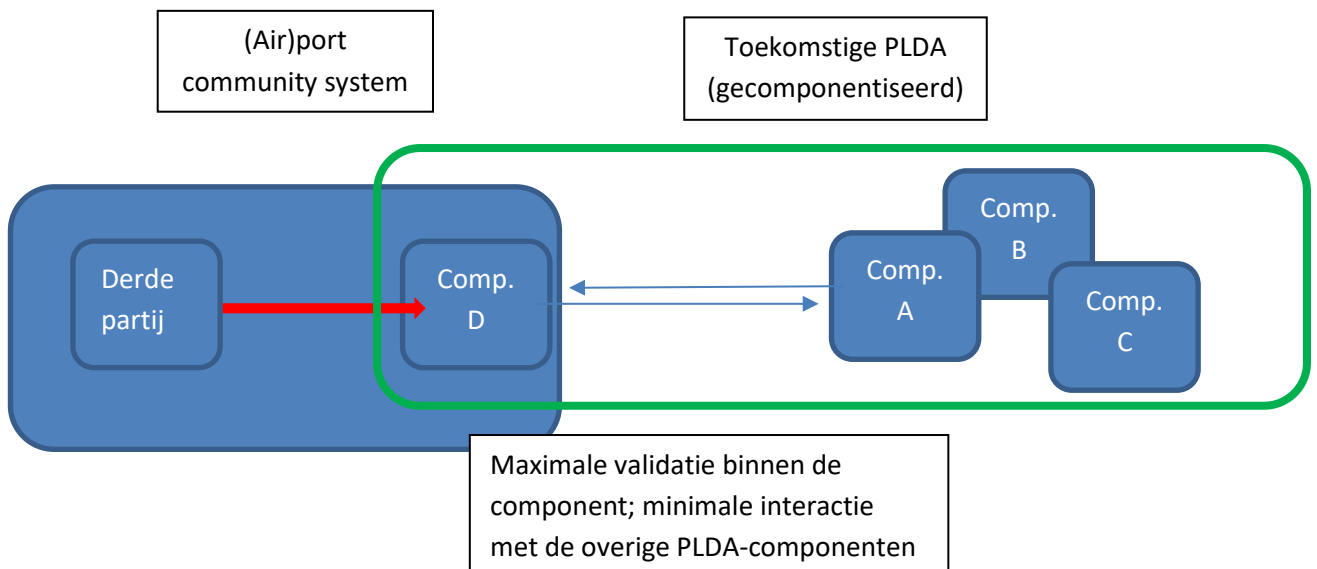
Zoals hierboven beschreven, wenst de AADA de geselecteerde processen samen met de (air)port community systems te ontwikkelen. Concreet betekent dit dat de AADA-taken van het proces niet (of toch veel minder) via (de core van) PLDA (zoals vandaag gekend) zullen verlopen. De AADA zal een aparte douane-component bouwen voor de betrokken processen, hetgeen ten andere volledig in lijn ligt met de componentisering van PLDA die de AADA wenst te realiseren. Het bijkomende innovatieve element bestaat erin dat deze afgesplitste component wellicht niet binnen de architectuur van FodFin zal draaien, doch ernaar gestreefd wordt deze te integreren in de (air)port community systems zelf. Anders gezegd, de AADA wordt zelf ook een app-bouwer op de platformen.

Zoals vermeld in “B. Definities”, wenst de AADA enkel in te spelen op de functionaliteit “data sharing platform” van de community systems, niet het aspect van de apps. De AADA legt dus geen model op hoe de geconsolideerde data (TSD, ... - hierna gemakshalve de aangifte genoemd) naar de AADA-component dient te worden gestuurd. In theorie zijn dan ook drie modellen mogelijk.

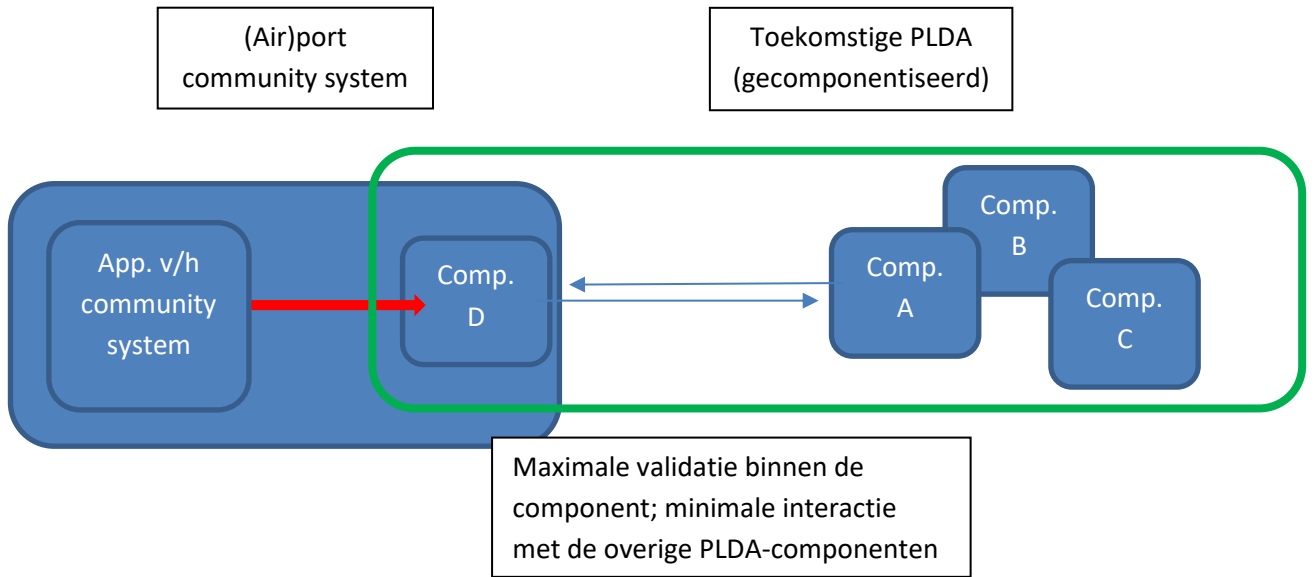
- Model 1: een derde partij (individuele economische operator, softwarehuis, ...) stuurt de aangifte van buiten het (air)port community system naar het (air)port community system, dat dit louter doorstuurt naar de AADA-component, zonder meer.



- Model 2: een derde partij (individuele economische operator, softwarehuis, ...) stuurt de aangifte van binnen het (air)port community system naar de AADA-component. Net zoals de AADA, zal deze derde partij dus een app-bouwer zijn op het platform.



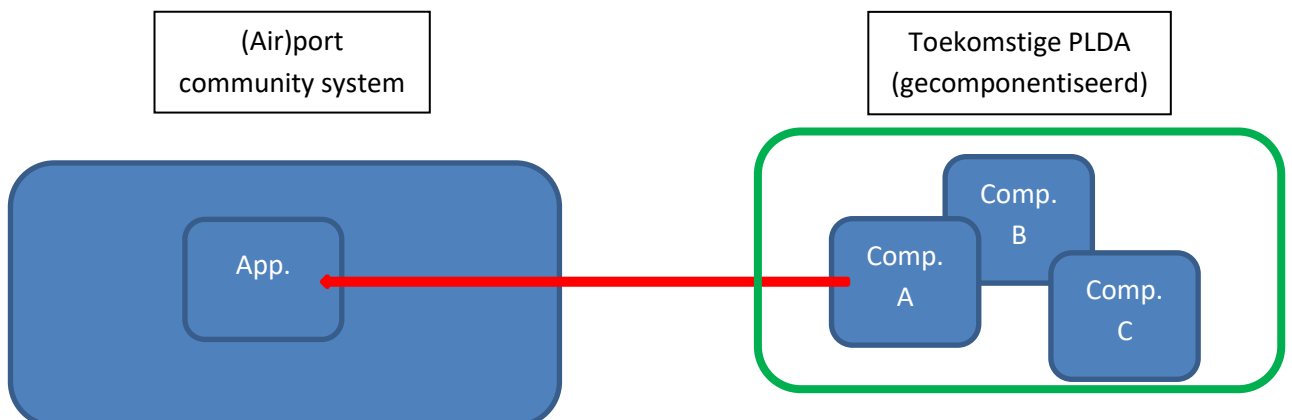
- Model 3: het (air)port community system verzorgt zelf de consolidatie van de gegevens, en stuurt de aangifte naar de AADA-component.



Het is aan elk van de aangeduide (air)port community systems om te beslissen welk model of modellen bij hen van toepassing kunnen of zullen zijn.

F2. Flow "Missie"

Zoals hierboven beschreven, besteedt de AADA deze toepassingen maximaal uit. De facto zal zij, indien zij wenst mee te stappen in het verhaal, in principe enkel de data aanleveren. De uitwerking van de toepassing, en de er al dan niet bij betrokken partners, is een beslissing van elk van de aangeduide (air)port community systems.



Enkel indien de AADA zich in de uitzonderlijke situatie bevindt dat ze een faciliterende toepassing toch verplicht wil opleggen, wegens eveneens grote voordelen voor zichzelf, zal de AADA mee beslissen over de concretisering ervan, teneinde haar belangen te verdedigen.

G. Binnenland

Men kan de vraag opwerpen of er ook een business case is voor een community system voor het binnenland. Hoewel tal van de hierboven aangehaalde processen duidelijk gelinkt zijn aan het (lucht)havenwezen, kunnen voor de vuist weg toch enkele voorbeelden worden gegeven die ook in het binnenland relevant zijn:

- Inzake de wettelijke opdrachten: een aangifte tot tijdelijke opslag kan ook worden ingediend op een locatie in het binnenland (na aankomst met een transit-document)
- Inzake facilitering: de (toekomstige) digitale noodprocedure zal in principe nationaal gebruikt kunnen worden

De AADA is momenteel nog onbeslist over hoe met dit gegeven om te gaan. Volgende mogelijkheden komen naar voor:

- De AADA opteert ervoor om, naar analogie met de (lucht)havens, die ons hun (air)port community system kenbaar dienen te maken, aan CRSNP te vragen of zij één platform naar voor wensen te schuiven
- De AADA opteert ervoor dit uit te besteden aan de eventueel geïnteresseerde (air)port community systems
- De AADA opteert voor een minimale ontwikkeling in (de core van) PLDA

Teneinde dit uit te klaren, zullen de nodige gesprekken worden opgestart met de betrokken spelers.

H. Exclusiviteit

De AADA wenst het aantal connecties te beperken tot het strikte minimum. De aangeduide (air)port community systems en, desgevallend, het community system voor het binnenland, zullen dan ook exclusief bevoegd zijn om zich, voor de geselecteerde processen, met de AADA te connecteren.

Concreet gevolg hiervan is dat de AADA niet zal ingaan op eventuele vragen van andere entiteiten of platformen om zich, voor de geselecteerde processen, rechtstreeks met de AADA te connecteren. De betrokken communities zullen steeds als intermediaire partner optreden.