

MEETING MINUTES

Meeting report:	Regionaal Overleg Leuven		
Date of the meeting	30/03/2018		
Ref. :	Meeting Minutes - Draft		
Report written by:	Gauthier Weyns	On:	20/04/2018

Company/ Organisation:	Name:	Present
AAD&A	Sophany Ramaen	X
AAD&A	Bart Vleugels	X
AAD&A	Sandy De Prins	X
AAD&A	Karolien Landsheer	Excused
AAD&A	Patrick Jodlowski	X
AAD&A	Dorothy Cardoen	X
AAD&A	Sven Spreutels	X
AAD&A	Godelieve Hendrickx	X
ACB	Geert Keirens	Excused
ACB	Alain De Heldt	Excused
WFS	Stijn Op De Beeck	X
Swissport Cargo Services	Eric Verlinden	///
Brussels Airport Company	Marc Bogaerts	Excused
Adelantex	Erik Huenaerts	Excused
Dakosy	Tony Bennett	Excused
DHL Aviation	Gerrit De Sterck	X
DHL Global Forwarding	Frederik Verdickt	X
BAFI	Peter Goossens	Excused
Aviartner	Paul Van Den Bulck	X
BDP international	Bart Mariën	X

Volgende vergaderingen :

- **ACB Douane Stuurgroep : 13/04 10u-12u MR 2**
- **Regionaal overleg : 25/05 10u-12u MR 5**

1. Inleiding

Het doel van de meeting is om een update te geven over ECS en de reeds gedefinieerde actiepunten en daarnaast het behandelen van nieuw aangebrachte agendapunten.

2. Update actiepunten

Buitengaan

ECS – Export Control System



Op de vrijwillige, tijdelijke, bijkomende koppeling aan de BRUcloud ter versnelde aanzuivering van exportaangiftes zijn er intussen 28 koppelingen volledig operationeel in gebruik.

De douaneapplicatie verwerkte in februari 2018 maar liefst 55% van de totale flow aanmeldingsberichten op Brussels Airport.

Sinds januari hebben we enkele inzicht gevende statistieken ter beschikking. Deze geven weer dat tussen 80% en 90% van de ingestuurde berichten probleemloos door de BRUcloud verwerkt worden. De resterende berichten werden te laat of foutief ingestuurd. De gebruikers werden gecontacteerd over de termijn waarin ze kunnen insturen. Ze hebben hiervoor tot en met 2 dagen na de vluchtdatum. Op de 3^{de} dag na vluchtdatum ontvangt Douane de listings en worden bijkomende insturingen niet gematched.

Uit een analyse blijkt echter dat het aandeel van de Ground Handling Agents inzake tijdige insturing van de FFM's groter is dan verwacht. De GHA's zijn op de hoogte van de problemen. Ze wijzen er wel op dat de ingave van die informatie in de BRUcloud een manueel proces is. Dit maakt het proces gevoeliger voor fouten.

Als oplossing dacht men aan het gebruik van IATA berichten i.p.v. excel lijsten. Op die manier zouden de FFM's automatisch ingestuurd kunnen worden.

Op dit moment zou het ook al nuttig zijn indien de GHA's kunnen checken welke berichten er nog open staan (eventueel met een melding/foutbericht).

De vraag werd gesteld of de douane tijdig kan starten met de implementatie van ECS om een eventuele uitbreiding van de termijn, waarin de douane app beschikbaar wordt gesteld, te verlengen. Er werd bevestigd dat de Douane App met een jaar verlengd zal moeten worden om een vlotte overgang naar ECS te garanderen. Daarnaast bestaat de kans dat de app ook als noodprocedure gebruikt kan worden.

ECS Fase 2: De testing van het Transfer bericht zal bij Aviapartner rond eind mei / begin juni van start gaan. Zij zullen volledig in productie gaan en live aanpassingen doorgeven waar nodig. WFS en Swissport zouden rond de zomer met de testing van start gaan.

Noodprocedure: Vanuit de douane wordt het volgende voorgesteld: bij een korte periode zou een buffer gebruikt kunnen worden via bijvoorbeeld de BRUcloud. Bij een langere periode zouden er macro's gebruikt worden.

De community bleef hierbij nog met veel vragen zitten over specifieke situaties.

De Douane bekijkt verder een oplossing tegen volgend Regionaal Overleg. Voorstellen vanuit de community zijn nog altijd welkom!

Wie is verplicht IE507 in te sturen?

De douane bevestigt hier dat er geen specifieke partij verantwoordelijk gesteld wordt. In principe moet diegene die de goederen ontvangt aan een kantoor van uitgang de export declaration doorsturen naar de douane.

Error bij insturen IE507, MRN false

Dit blijkt een hardnekkig probleem te zijn voor shipments die in Duitsland reeds een exit confirmatie kregen. De douane zegt dat hierbij de manuele SAD code XSE gebruikt kan worden.

Binnenbrengen: SATO goederencomptabiliteit

Procedure correcties/manifestverbetering

De douane stuurgroep had omtrent dit onderwerp enkele vragen;

- Kan er een SATO 2020 update gegeven worden vanuit de douane
 - Hierbij de normale en afwijkende procedures.
- Het formulier zou niet future proof zijn
- Het onderwerp staat niet op de agenda van het Nationaal Forum?

De douane kan omtrent SATO 2020 geen concrete informatie bezorgen. Het formulier wordt echter gerelativeerd aangezien het enkel een hulpmiddel is (niet officieel).

Vanuit het Regionaal Overleg werd er geopteerd om dit onderwerp te schrappen. Het zal dus voortaan niet meer opgevolgd worden.

Frequentie van de listings niet-zuivering (on hold)

Vanuit de luchtvrachtgemeenschap is het voorstel gedaan om elke 10 dagen listings te kunnen ontvangen zodat ongezuiverde zendingen sneller kunnen worden opgevolgd en dossiers op het kantoor kunnen worden vermeden.

Vanuit het Nationaal Forum is er beslist om dit onderwerp 'on hold' te zetten in afwachting van de nieuwe GCB (2020?). Tot dan zal er verder gewerkt worden zoals nu het geval is.

Termijnen om ATO's in te sturen, te corrigeren en aan te zuiveren. (on hold)

Indien de douane de aangevers tijdig kan verwittigen (via listings) van een foutieve of niet-gezuiverde ATO, kan deze eventueel nog "elektronisch" gecorrigeerd worden alvorens hiervoor een dossier opgestart moet worden. Het is daarom belangrijk dat de termijn waarin een ATO gecorrigeerd kan worden, voldoende lang blijft.

Vanuit de luchtvrachtgemeenschap is alvast het voorstel gedaan om de huidige termijnen te behouden en niet in te korten:

Insturen van zendingen: tot 5 dagen na aankomst

Corrigeren van zendingen: tot 20 dagen na aankomst

Aanzuiveren van zendingen: tot 90 dagen na aankomst

Vanuit het Nationaal Forum is er beslist om dit onderwerp 'on hold' te zetten in afwachting van de nieuwe GCB (2020). Tot dan zal er verder gewerkt worden zoals nu het geval is. De termijnen blijven dus behouden.

Toelating 24/7 voor baantransporten – per luchtvaartmaatschappij – beperkt tot 1 jaar

+ Toelating samenladen baantransport en wegvervoer in één vrachtwagen – per luchtvaartmaatschappij – beperkt tot 1 jaar

Op dit moment wordt hiervoor toelating gegeven voor elke airline apart voor 1 jaar. Indien een partij dit vergeet te vernieuwen ontstaat er veel oponthoud. Het voorstel is als volgt;

1. GHA's kunnen in principe de vergunning van de airlines overnemen en bijgevolg zelf de aanvraag doen wat minder risico geeft op vertragingen.
2. De termijn van 1 jaar is zeer kort. Dit zorgt voor een intensieve administratie op jaarbasis voor zowel de aanvrager als de AAD&A zelf. Kan de termijn verlengd worden?

Het antwoord van de douane was respectievelijk:

1. Het verleggen van de verantwoordelijkheid wordt onder voorbehoud nog niet bevestigd. De douane kijkt het voorstel verder na.
2. Het verlengen van de termijn van 1 jaar is in principe goedgekeurd door de douane. Dit zou aangepast worden naar een onbeperkte termijn.

Richtlijnen alternatieve bewijsstukken

Wat is aanvaard als alternatief bewijs? De douane commissie ging de zaak bekijken op 31/01/2018. Tijdens die meeting werd het topic echter verzet naar de volgende meeting.

Er is wel een omzendbrief in de maak om de interpretatie van alternatieve bewijsstukken te verduidelijken.

Art. 312 voor Alternatieve bewijzen (Transit) duidt dat er een bewijs of registratie moet voorgelegd worden waaruit blijkt dat de goederen toegekomen zijn in een andere lidstaat of in een derde land. In beide gevallen moet het document "gewaarmerkt" of "gevisieerd" zijn door de lokale douane autoriteiten. Het aangeven van bewijs via een eigen systeem is geen bewijsstuk. Er moet een link met de douane zijn. De termijn "gewaarmerkt" en "gevisieerd" zijn niet duidelijk omschreven en ze worden in de lidstaten niet overal op dezelfde manier geïnterpreteerd.

Het nut van een omzendbrief werd in vraag gesteld indien deze enkel voor België geldt. Alle lidstaten moeten een éézijdige procedure volgen om dit efficiënt te doen verlopen. De Europese commissie is hierover niet rechtlijnig. De douane ondervindt echter dat er tussen de lidstaten en luchthavens weinig gecommuniceerd wordt. Vandaar dat men als doel het opstellen van algemeen aanvaarde richtlijnen binnen België voorop stelt.

Het Regionaal Overleg heeft spijtig genoeg niet veel invloed op de kwestie aangezien dit op Europees niveau bepaald moet worden.

Procedure confiscatie

Vanuit de BRUcargo community werd er om duidelijkheid gevraagd in geval van in beslag name van de goederen. In dit geval blijven goederen vaak op papier bij het bedrijf in kwestie staan, maar staan ze eigenlijk fysiek bij de douane. De klant zou hiervan altijd ingelicht moeten worden, de vraag is dus naar welke douanedienst hiervoor doorverwezen kan worden. Ook Ground Handling Agents, die goederen in tijdelijke opslag in hun bezit hebben (en deze dus voor 90 dagen mogen stockeren), moeten de goederen soms voor een lange tijd afgeven (wat betekent dit voor de 90 dagen?).

Er wordt dus naar een single point of contact bij de douane voor dergelijke zaken gevraagd.

De douane geeft wel een bevestiging in geval van confiscatie maar dit gebeurt niet via PLDA.

Security / Safety

De BRUcargo community wil graag de nadruk leggen op het belang van safety en security. Indien de douane een controle komt uitvoeren moeten zij in functie van de veiligheidsvoorschriften altijd identificatie kunnen voorleggen. De vrees bestaat dat er bijvoorbeeld kleding wordt nagemaakt.

Daarnaast moeten douaneambtenaren in principe altijd een fluovest en veiligheidsschoenen dragen in de magazijnen. De douane bevestigt hierbij dat er naar veiligheidsschoenen gekeken wordt maar dat de bestelling moeilijk verloopt.

ENS checks

Op dit moment verloopt de communicatie hieromtrent via e-mail. De vraag is wat hiermee gaat gebeuren in het geïntegreerd ICS systeem. Een gestructureerd bericht en terugkoppeling via controleberichten is zeker nodig. Op dit moment is er ook geen koppeling tussen ENS en PLDA.

ICS II zou opgestart worden in 2021, in de MIG werden antwoordberichten reeds bijgevoegd. In 2021 zouden PLDA en ICS ook gekoppeld worden.

Er werd voorgesteld om dit op te nemen binnen de werkgroep Binnenbrengen op het Nationaal Forum.

Overige

NCTS overgang

De community merkte op dat er omtrent de overgang van NCTS maar een week op voorhand gecommuniceerd werd. Er werd gevraagd om dit minstens een maand op voorhand te doen.

Vanuit de lokale douane zit men ook verveeld met de situatie. Ook zij kregen maar op korte termijn info van hogerhand.