

Nr.	Ingeendiend bij KGB	Soort	Onderwerp	Type	Vraagstelling	Toelichting	houder	Inschatting werkgroep of Portbase	Reactie Douane	Prio
1	3-4-2023	actie	Planning ICS2 release 3, inclusief wijzigingen ATO (technisch)	ENS / ATO	Hoe ziet de Nederlandse planning van ICS2 voor Maritiem (ENS) en de wijzigingen voor binnenbrengen (ATO) eruit?	Op zeer korte termijn is een duidelijk en formeel antwoord vanuit de Douane nodig, inclusief de wijzigingen voor de MIG, testen, inwerkingtreding en einde transitie. Deze wijzigingen hebben grote impact op het proces (B2G en B2B), planning van diverse systemen van bedrijven en ketenpartners, budgetten en communicatie naar overige partijen voor verkrijgen benodigde data.	Douane	Wijzigingen binnenbrengen (ATO) 29 februari - NA, PN en TS (= nationaal deel) ?? - definitieve MIG, testen ICS2 release 3 1 maart - livegang douanesysteem 1 sept. - einde transitie ?? - MIG, testen, start transitie	De definitieve externe releasekalender wordt eind april 2023 aangevuld voor het maritieme proces: https://www.ndouane.nl/mod/folder/view.php?id=34 Uit de externe kalender: Invoering ENS & ATO: 1 maart 2024 Transitieperiode ENS & ATO: 1 maart tot 1 september 2024 MIG ATO (lucht): juli 2022 (NB: ook te gebruiken voor ATO maritiem) Eventuele aanpassingen beschikbaar medio mei 2023. Systeemtechnische specificaties ICS2: reeds beschikbaar (2022)	1
2	3-4-2023	actie	Implementatieproces ICS2 release 3, inclusief wijzigingen ATO	ATO	Hoe ziet het Nederlandse implementatieproces eruit van ICS2, inclusief de wijzigingen ATO? Zijn er bijlagen deze aan elkaar verbonden? Is er sprake van een gefaseerde implementatie of van een 'big bang'?	Voor het bedrijfsleven zijn de wijzigingen van ICS2 en de veranderingen voor het proces binnenbrengen sterk aan elkaar gelinkt (verkrijgen bepaalde informatie van de keten, communiceren naar klanten, aanbrengen wijzigingen in bedrijfsystemen, etc.).	Douane	De release van de wijzigingen binnenbrengen is recent uitgesteld tot het moment van invoering ICS2 (Vo. 2023/234)	Zie antwoord op vraag 1	2
3	3-4-2023	actie	Gegevens 'nieuwe' ENS	ENS	Welke gegevens zijn vereist in de ENS en op welk niveau?	Gevraagd wordt naar een handzaam (niet technisch) overzicht van gegevens die in de ENS geleverd moeten worden met een woordelijke toelichting.	Douane & Portbase	wettelijke bepaling - xxx Initieel overzicht opgeleverd door Portbase	Raadpleeg voor alle gegevens die uiterlijk op het moment van aankomst moeten zijn verstrekt, UCC Bijlage B kolommen F10 en F11.	3
4	3-4-2023	vraag	ENS bij e-Commerce zendingen	ENS	Het aantal e-Commerce zendingen neemt enorm toe. Hoe moeten vervoerders hiermee omgaan in de ENS? Denk hierbij aan de verplichte gegevens zoals HS-code (6 cijfers) en 'buyer' en 'seller'.	De huidige ENS en ATO bevatten summierere gegevens, zoals een beperkte omschrijving van de goederen en de naam van de boekende partij en ontvangende partij (veelal een logistiek dienstverlener). E-Commerce zendingen kenmerken zich door een veeelvoud aan sporten goederen en veelal consumenten als kopers. De systemen van een groot aantal rederijen zijn momenteel niet ingericht om dergelijke details te verwerken en daarvoor een melding of aangifte te doen. Moot zie ook: impact op terminals bij multi filing	Douane	Door belangenorganisatie indienen bij Klankbordgroep ICS2. Geen onderwerp van Werkgroep van Portbase. Het antwoord op deze vraag heeft wel impact op de realisatie van de oplossing (inclusief omvang berichtenverkeer) en de marktimplementatie. Aanvullende vraag: kan de Douane en/of de markt inzicht geven wat de impact is op de groei van het berichtenverkeer?	U kunt het antwoord op deze vraag vinden in UCC Bijlage B kolommen F31, F32 en F33.	2
5	3-4-2023	actie	Gegevens 'nieuwe' ATO	ATO	Welke gegevens zijn vereist in de ATO en op welk niveau?	Gevraagd wordt naar een handzaam (niet technisch) overzicht van gegevens die in de ATO geleverd moeten worden met een woordelijke toelichting.	Douane & Portbase	wettelijke bepaling - xxx Initieel overzicht opgeleverd door Portbase	Deze opsomming is opgenomen in UCC Bijlage B kolom G4.	2
6	3-4-2023	actie	Gegevens 'nieuwe' ATO met verwijzing naar ENS	ATO	Welke gegevens zijn vereist indien in de ATO wordt verwezen naar de ENS?	Gevraagd wordt naar een handzaam (niet technisch) overzicht van gegevens die in de ATO geleverd moeten worden met een woordelijke toelichting.	Douane & Portbase	Initieel overzicht opgeleverd door Portbase	Zie antwoord op vraag 30	2
7	3-4-2023	vraag	Validatievraag gegevens ATO	ATO	Klopt het dat in de ATO minder gedetailleerde gegevens mogen/moeten worden geleverd t.o.v. de ENS?	Uit een eerste vergelijking lijkt het erop dat de 'buyer/seller' niet in de ATO hoeft te worden vermeld en dat in plaats van een HS-code van 6 cijfers (ENS) in de ATO 'slechts' een HS-code van 4 cijfers gevraagd wordt of anders een summierere omschrijving van de goederen.	Douane		Welke gegevens moeten worden geleverd, staat in UCC Bijlage B kolommen F10, F11 en G4.	1
8	3-4-2023	vraag	TSO en house consignment filing	TSO	Klopt het dat house consignments verplicht aangeleverd moeten worden in de ATO (TSO)?	In de (MIG) specificaties van de TSD staat dat een house consignment verplicht is. Dat zou betekenen dat wanneer de ENS via multiple filing is ingediend er nooit een TSD ingediend kan worden door een rederij omdat deze gegevens niet beschikbaar zijn voor de indiener en voor TSD is geen multiple filing mogelijk. Dit impliceert dat in deze constellatie expliciet een TSR van toepassing is dus een verwijzing naar de ENS of als alternatief dat de partij die over house B/L data beschikt een deel van de ATO(TSD) verzorgd buiten de rederij (cargadoor).	Douane		Als de afzender van de goederen de informatie voor de ENS niet wilde verstrekken aan de vervoerder is de kans anderszins erg groot dat hij de informatie ook niet zal willen delen met de aangever van de ATO (veelal ook de vervoerder). In dat geval bestaat alleen de mogelijkheid van een TSR. Een andere optie is dat de ATO wordt ingediend door de importeur (de persoon die de goederen onmiddellijk onder een douaneregeling plaatst / laat plaatsen).	1
9	3-4-2023	vraag	TSO tot welk moment kunnen aanpassen	TSO	Tot welk moment is de TSD aan te passen?	In andere landen is uitgesproken dat zodra een PN gestuurd is voor een TSD de TSD niet meer gewijzigd kan worden. Momenteel is het aan de orde van de dag dat klanten melden dat gewichten niet correct zijn en worden deze op de ATO aangepast om niet-zuiveringen te voorkomen. Als de TSD anderszels niet meer aangepast kan worden na versturen van een PN, zal dit gevolgen hebben.	Douane		De ATO mag worden gewijzigd, m.u.v. de goederensoort, zo lang de douane de aangever niet heeft bericht dat de zending zal worden gecontroleerd of dat de ATO-gegevens onjuist zijn	2
10	3-4-2023	vraag	Pre-load vs pre-arrival	ENS	Wat is het verschil en/of de verhouding tussen de ENS pre-load en de ENS pre-arrival voor het diepe containervervoer?	Het is bedrijven niet duidelijk welke gegevens pre-load en welke gegevens op een later moment aangevuld kunnen worden. Op dit moment is er sprake van 4én ENS, is er straks ook echt een verschil of kan dit ook 1 bericht zijn? Wat is de uiterste termijn voor de pre-arrival?	Douane	Inzicht Portbase: De UCC maakt alleen onderscheid bij postal, express en luchtvracht bij pre-loading en pre-arrival. Pre-loading mag een beperkte dataset zijn. Hier zijn ook aparte berichten voor gedefinieerd speciaal voor release 1 en 2. Dit onderscheid wordt niet gemaakt in bij maritiem. Daar moet een volledige dataset geleverd worden. Voor maritiem zijn ook geen aparte beperkte berichten gedefinieerd. Valideren door Douane	Voor diepe containervervoer bestaat er geen onderscheid tussen een pre-load en een pre-arrival ENS. De volledige (pre-arrival) ENS moet uiterlijk 24 uur vóór het laden in het schip in de haven van vertrek zijn ingediend.	1
11	3-4-2023	vraag	Pre-load vs pre-arrival	Multiple filing	Wat zijn de termijnen voor de rederij en een andere partij bij het indienen van de ENS in het geval van multiple filing?	De termijnen voor partijen bij multiple filing is niet geheel duidelijk voor bedrijven. Vervoerders zien een afhankelijkheid ontstaan en zoeken naar duidelijkheid, is er bij multiple filing echt sprake van een aparte vastgestelde dataset? Wanneer moet deze andere partij (bijv. expediteur) zijn deel gedaan hebben? Krijgt de vervoerder daar een melding van?	Douane		Bij diepe containervervoer moet de ENS 24 uur voor belading van de goederen in het schip volledig zijn (zie de vraag hiervoor). Voor op een andere wijze over zee vervoerde goederen (bijv. bulk en stukgoederen) geldt; uiterlijk 4 uur voor aankomst in de eerste haven van binnenkomst in de Unie. De aangever wordt geïnformeerd als de ENS niet volledig is. Bij multiple filing is geen sprake van een aparte dataset. Verschil dat de data door verschillende personen worden verstrekt.	1
12	3-4-2023	vraag	Afwijkingen bij multiple filing	Multiple filing	De rederij stuurt een ENS in en geeft aan dat een andere partij de ENS zal aanvullen (multiple filing). Wat gebeurt er als de gegevens niet overeenkomen? Worden de gegevens van de rederij dan 'overschreven'? Hoe gaat de EU/Douane om met deze afwijkingen?	Deze vraag heeft ook te maken of multiple filing echt wordt gezien als een aparte melding met een aparte dataset. Bij een aparte melding zal er eerder sprake zijn van een 'aanvulling'. Echter op master niveau worden bepaalde gegevens gevraagd die mogelijk niet overeenkomen met de gegevens op de house. Wat dan?	Douane	Nog te verifiëren bij Douane	Kenmerk van multiple filing is dat twee of meer partijen samen één ENS vullen, ieder voor zijn eigen deel. 'Overschrijven' is dan niet mogelijk. Een gegeven wordt of op house of op master gevraagd.	2
13	3-4-2023	vraag	ATO + ATA + PN	PN	Wat is het doel van de Presentation Notification (PN) en klopt het dat in Nederland deze formaliteit niet apart verricht hoeft te worden? Is de ATA (aankomst schip) of de losbevestiging (lading gelost in EU) leidend?	Vraag vanuit werkgroep Containers. Zij zoeken hier een formeel antwoord omdat zij andere ervaringen hebben in andere lidstaten. Het deel over ATA vs Losbevestiging is een verdiepende vraag en maakt deel uit van de discussie wanneer worden goederen gepresenteerd (eerste discussie ook bij CVB).	Douane		De PN is het wettelijk verplichte aambrengbericht aan de douane. In Nederland leiden we de PN af van de gegevens in de ATO, aangevuld met het ATA-bericht. Het losbericht speelt geen rol. De toestemming tot lossing wordt stilzwijgend verleend zodra aan alle formaliteiten is voldaan; zodra een ATO (in de vorm van een TSD- of een TSR-bericht) en een ATA-bericht, zijn ontvangen.	2
14	3-4-2023	vraag	TSO vs TSR	ATO	Klopt het dat in de ATO altijd het MRN-nummer van de ENS moet worden vermeld? Hoe moet het onderscheid dan worden gemaakt tussen een reguliere ATO (TSO) en een ATO met hergebruik van de ENS (TSR)?	Het onderscheid, waarde en impact tussen de TSD vs TSR wordt gezien als een van de belangrijkste vraagstukken. Bij het maken van een keuze is het nodig dat alle gevolgen voor Douane, indieners en de rest van de haven bekend zijn. Uitdaging is dat lokale partijen buitenlandse hoofdkantoren moeten overtuigen van een bepaalde / afwijkende werkwijze.	Douane & Portbase		Zowel in een TSD als in een TSR moet worden verwezen naar de ENS. Er bestaat geen verschil. De dataset van de TSD is groot en die van de TSR is klein omdat de TSR wordt aangevuld met de gegevens die ook al in de ENS zijn verstrekt.	2
15	3-4-2023	vraag	Housegegevens in ATO	ATO	Wat is de waarde van de housegegevens in de ATO terwijl deze gegevens (al dan niet via multiple filing) in de ENS staan? Bij een TSR zal de Douane deze gegevens ook moeten opvangen in het EU systeem.	Het onderscheid, waarde en impact tussen de TSD vs TSR wordt gezien als een van de belangrijkste vraagstukken. Bij het maken van een keuze is het nodig dat alle gevolgen voor Douane, indieners en de rest van de haven bekend zijn. Uitdaging is dat lokale partijen buitenlandse hoofdkantoren moeten overtuigen van een bepaalde / afwijkende werkwijze.	Douane & Portbase		Bij een TSD moet de aangever alle gegevens (op house of master niveau) verstrekken waarom wordt gevraagd. Iem bij een TSR, maar dan haalt de douane de meeste van de gevraagde gegevens op uit de ENS	1
16	3-4-2023	beleid	Impact op Douane en operationele processen	ATO	Heeft de Douane al een impactanalyse gemaakt wat de gevolgen zijn als rederijen/cargadoors opteren voor een TSR? Wat zijn de gevolgen voor inspectieportaal, verschillenlijst etc.? Wat heeft de voorkeur van de Douane mede gelet op het huidige geoptimaliseerde operationeel havenproces?	Het onderscheid, waarde en impact tussen de TSD vs TSR wordt gezien als een van de belangrijkste vraagstukken. Bij het maken van een keuze is het nodig dat alle gevolgen voor Douane, indieners en de rest van de haven bekend zijn. Uitdaging is dat lokale partijen buitenlandse hoofdkantoren moeten overtuigen van een bepaalde / afwijkende werkwijze.	Douane & Portbase		Douane heeft geen impactanalyse gemaakt en is ingelicht en toegesust op zowel gebruik van een TSD als van een TSR. Gegevens in de ENS kunnen theoretisch gezien niet verschillen van de gegevens in de ATO.	2

17	3-4-2023	vraag	Administratie RTO houder	Proces	Wat is het belang van de ATO (veelal ingestuurd door de rederij/cargadoor/agent) en de administratieve verplichting van de RTO-houder?	Op dit moment beschikt de RTO-houder via Portbase over de informatie van de goederen. Deze informatie is afgeschermd aangezien terminals niet over deze gegevens willen beschikken. Op verzoek van de Douane kan de terminal hier wel bij. Met de wijzigingen van de ATO kan het gebeuren dat Portbase niet meer over deze goederengegevens beschikt. Heeft dit gevolgen voor de vergunning RTO en/of voor aanpalende processen (zoals overbrengen tussen RTO's)?	Douane		Gegevens in ENS en ATO kunnen theoretisch gezien niet verschillen, maar ze dienen een verschillend doel. De ENS is de aangifte voor veiligheidsdoelzaken en de ATO is de aangifte voor douanedoelzaken. Alleen de ATO leidt tot (administratieve) verplichtingen voor de RTO-houder. De informatie in de ATO is van belang op het moment dat de goederen worden aangegeven voor een opvolgende douaneregeling of voor wederuitvoer want dan moet de tijdelijke opslag kunnen worden beëindigd.	2
18	3-4-2023	vraag	Hergebruik voor wederuitvoer	Proces	Douane en bedrijfsleven hebben afspraken gemaakt over het proces van de REN. In hoeverre kan dit proces worden geraakt met de wijzigingen bij binnenbrengen (geen of beperkte ATO via PCS)?	Medio 2023 worden de nieuwe verplichtingen en systemen omtrent AES ingevoerd. Een van de wijzigingen betreft de Re-export Notification (REN). Douane en bedrijfsleven hebben een procesafpraak gemaakt waarbij de informatie uit de ATO in het PCS hergebruikt wordt voor de REN.	Douane & Portbase		Met de REN wordt de tijdelijke opslag beëindigd. Gegevens in de REN artikelnummer, voorafgaand document, aanvullende informatie, bewijsstuk, vervoersdocument, LRN, aangever, vertegenwoordiger, vervoerder, plaats van de goederen, douanekantoor van uitgang, verpakking, indicator container, hulpmiddel bij vervoer.	2
19	3-4-2023	vraag	Bewaken dat ENS tijdig volledig is	Multiple filing	Aan wie en wanneer wordt er een bericht gestuurd dat de ENS nog niet volledig is?	De rederij draagt de verantwoordelijkheid voor een volledige ENS en moet dus wel weten of de expeditieuren hun house bij gemeld hebben	Douane		De vervoerder krijgt bericht en bij multiple filing ook de persoon die als multiple filer is vermeld in de ENS.	3
20	3-4-2023	vraag	Verzoek aanvullende info ENS	Multiple filing	Op welk niveau wordt er om aanvullende info gevraagd? Master en/of house BL? Wie ontvangt het verzoek in geval van multiple filing? Rederij of expeditieur?		Douane		De persoon die zegt te filen ontvangt het verzoek om de benodigde gegevens te verstrekken op het niveau zoals is aangegeven in bijlage B bij de Gvo.DWU (soms master en soms house niveau).	3
21	3-4-2023	vraag	NA melding als ENS niet via Portbase is gemeld	NA	Hoe komt de rederij de ATA te weten, zodat hij zelf de NA melding kan doen?	In de NA moet het MRN of Schip (cnr ETA (gemeld in ENS). Als de rederij de ENS zelf meldt (niet via PCS), dan moet de rederij zelf de NA melden. Mag de NA aan STI afwijken van de ATA die aan SW/Douane NL afwijken? Zoniet, hoe komt de rederij dan aan de ATA?	Douane & Portbase		De douane krijgt het werkelijke tijdstip van aankomst van de havenaankomst. Dit is het gevolg van de inrichting van het Single Window.	2
22	3-4-2023	vraag	Informeren betrokken partijen over controle	Proces	Zowel vanuit STI als HTG kan een controle aangelegd gedaan worden. Kan hier verschil in zitten?		Douane		Vanuit de STI wordt een controle-aanvraag op de ENS gedaan aan de aangever en de vervoerder, mits deze AEOIS zijn en een aansluiting hebben. Vanuit de HTG wordt een controle-aanvraag op de ENS gedaan aan de afhandelaar/cargadoor/stuwadoor, mits deze AEOIS zijn en een aansluiting hebben. Er zit geen verschil in de aanvraag.	2
23	3-4-2023	vraag	House BL gegevens nodig in PCS btw andere diensten	Hergebruik	Zijn de house BL gegevens straks nodig voor bijv. invoeraangifte? Of is deze house BL data alleen nodig voor de security screening door Douane?	Momenteel wordt er geen house BL data verwerkt via PCS.	Douane & Portbase		De douaneaangifte die volgt op de tijdelijke opslag is een zelfstandige aangifte. De aangever is doorgaans een andere persoon dan de aangever van de ENS en/of ATO en valt de aangifte op basis van eigen gegevens. Er kan gegevensuitwisseling plaatsvinden met de aangever van de ENS/ATO.	3
24	3-4-2023	vraag	TSD op container niveau	TSD	Is het mogelijk om een TSD op containerniveau te sturen?	Dit om meerdere containers op 1 BL te voorkomen	Douane & Portbase		Onduidelijk wat met de vraag wordt bedoeld. Een TSD mag 1 artikel of 100 artikelen bevatten. Het is mogelijk om een TSD in te dienen waarop maar één container staat als ze zening in de container uit één zending (één goederensoort voor één geadresseerde) bestaat.	3
25	3-4-2023	vraag	Zender van de NA	NA	Mag de NA gestuurd worden door een andere zender of ander systeem dan de ENS		Douane		De NA moet worden gedaan door (of namens) de exploitant van het luchtvaartuig (art 133 lid 1 DWU). De NA moet worden ingediend in de STI.	2
26	3-4-2023	vraag	Additional info response	ENS	Klopt het dat de additional info response een nieuwe processtap is		Douane		De additional info response is min of meer een nieuwe processtap. Voor lucht is het nieuw want daar kenden we geen verplichting voor een minimale gegevensset vóór vertrek. Voor maritiem (containervervoer) moet ook nu al vóór vertrek een ENS worden ingediend en bestaat de additional info response al.	1
27	3-4-2023	vraag	Bewaken dat ENS tijdig volledig is	ENS	In hoeverre gaat de douane zelf faciliteren in de bewaking dat een ENS filing volledig is?		Douane		Als de douane constateert dat de ENS niet volledig is, ontvangt u geen bericht 'assessment complete'	3
28	3-4-2023	vraag	Verantwoordelijkheid verwijzing naar ENS in TSR	TSR	Is de rederij verantwoordelijk voor de house BLs die gemeld zijn in de ENS als hij er naar verwijst in de TSR?		Douane		De persoon die de aangifte indient, is verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de daarin vermelde gegevens. Dat geldt ook voor hergebruikte ENS-gegevens.	2
29	3-4-2023	analyse	Implementatie ICS2 in meerdere EU landen		In hoeverre vindt er afstemming plaats binnen de EU omtrent de invoering van ICS2 en de wijzigingen voor binnenbrengen? Wat betekent afwijkende planningen voor internationaal opererende bedrijven?	Vervoerders zijn veelal actief in meerdere lidstaten. Het lijkt erop dat de invoering van ICS2 en de wijzigingen voor binnenbrengen verschillen per lidstaat. Risco bestaat dat er een lappendeken van implementaties ontstaan voor deze bedrijven en hun klanten.	ODB	Geen onderwerp voor de Werkgroep van Portbase. Dit kan wel gevolgen hebben voor de implementatie in Nederland/van bedrijven. Advies: kort bespreken in werkgroepen en met Douane en meegeven voor het gesprek in Brussel.	Nederland hanteert de door de Commissie gestelde deadlines. Aannemende dat alle lidstaten het systeem op de voorgescreven datum uitrollen, kan een marktdeelnemer zelf de keuze maken wanneer hij in de transitperiode (in alle lidstaten) overgaat naar ICS2.	3
30	3-4-2023	beleid	Verantwoordelijkheid vervoerder bij multiple filing	ENS	In hoeverre is de vervoerder verantwoordelijk indien er afspraken zijn gemaakt over multiple filing en de andere partij zijn verplichtingen niet nakomt (bijv. geen of niet tijdig een aanvullende ENS of onjuiste gegevens)?	Vervoerders zullen een afweging moeten maken of zij klanten accepteren die gebruik willen maken van multiple filing. De verantwoordelijkheidsvraag richting Douane en/of de gevolgen voor het logistieke proces zijn belangrijke criteria voor het maken van deze keuze.	ODB	Door belangenorganisatie indienen bij Klankbordgroep ICS2. Geen onderwerp van Werkgroep van Portbase. Antwoord op deze vraag is wel relevant voor de realisatie/analyse voor wat betreft het gebruik en evt. diensten voor multiple filing	In een memo (https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/blicontent/nl/themaoverstijgen/fiscaal-documenten/sub-ics2-202414) die in april 2023 is gedeeld en besproken met de klankbordgroep, kunt u de antwoorden op deze vragen vinden.	2
31	3-4-2023	beleid	Verantwoordelijkheid terminal (met name bij ENS met multiple filing)	ENS	1) Hoe weet de terminal als RTO-houder of de verplichting van de ENS is voldaan (vooral een vraagstuk bij multiple filing)? 2) Mag een zending gelost worden indien aan de ENS verplichtingen nog niet zijn voldaan en/of moet een zending geblokkeerd worden indien aan de ENS verplichtingen nog niet zijn voldaan maar een zending al wel is gelost? 3) Wat zijn de verantwoordelijkheden en risico's van een RTO-houder indien een zending wordt weggevoerd terwijl nog niet aan de ENS verplichting is voldaan?	De terminals heeft als RTO-houder bepaalde verantwoordelijkheden. De terminal heeft een contractuele relatie met de rederij en ontvangt van deze partij de benodigde informatie voor het terminal en afhandlingsproces. Met multiple filing ontstaat er een nieuwe situatie waarbij de ENS door een of meerdere partijen kan worden ingediend. De (rechts)positie van de terminal kan hierdoor veranderen. In het verleden hebben de ferry's bepaald voor alle zendingen aan boord (inclusief begeleid transport) de ENS in te sturen. Enerzijds als dienst aan wegvervoerders anderzijds om het terminal- en afhandlingsproces zo soepel mogelijk te laten verlopen.	ODB	Door belangenorganisatie indienen bij Klankbordgroep ICS2. Geen onderwerp van Werkgroep van Portbase. Antwoord op deze vraag is wel relevant voor de realisatie/analyse voor wat betreft het gebruik en evt. diensten voor multiple filing	De ENS (vervoerder) en de ATO (RTO-houder) staan los van elkaar. Derhalve staat het moeten indienen van een ATO (voor douanedoelzaken) los van een juiste en volledige ENS (veiligheidsdoelzaken). Een onvolledige ENS wordt niet geaccepteerd door het systeem.	2
32	3-4-2023	beleid	Afwijking in gegevens ENS vs ATO	ENS	In de praktijk zal het voorkomen dat de gegevens in de ENS zullen afwijken met de gegevens in de ATO. Wat zijn de regels hieromtrent en hoe gaat de Douane hiermee om?	Een afwijking in gegevens is een logisch gevolg van de werking van de douane. Hieronder een tweetal voorbeelden: 1) De ENS is gebaseerd op gegevens die een paar weken voor aankomst bekend zijn. In de tussentijd ontvangt een rederij een verschepingsinstructie of er vinden wijzigingen plaats zoals het doorverkoopen van goederen. De ATO vindt plaats een paar dagen voor aankomst en bevat de laatste bekende gegevens. 2) Bij multiple filing wordt een deel van de gegevens voor de ENS gemeld door een andere partij. De rederij en haar vertegenwoordigers beschikken derhalve niet over deze gegevens voor de ATO.	ODB	Door belangenorganisatie indienen bij Klankbordgroep ICS2. Geen onderwerp van Werkgroep van Portbase. Antwoord op deze vraag is wel relevant voor de realisatie/analyse van de services voor Portbase	De ENS en de ATO moeten beiden de actuele gegevens bevatten. Het wijgen van een ENS en een ATO is mogelijk met inachtneming van artikelen 129 en 146 DWU.	3
33	3-4-2023	vraag	ENS voor EU-goederen	ENS	Stel dat EU-goederen (T2) op een feeder worden geladen met als eindbestemming een ander EU-land. Dit vervoersmiddel doet tijdens de reis een niet-EU land aan (bijv. UK). Wat zijn dan de ENS verplichtingen?	Deze vraag wordt gesteld door de feeder sector. De route die wordt beschreven komt naar eigen zeggen regelmatig voor. Moet hier dan een volledige ENS worden ingediend inclusief housegegevens? De rederij beschikt momenteel niet over deze informatie. Als ze deze informatie wel moeten verkrijgen dan wordt gevraagd dat dit impact gaat hebben op routes en/of dat klanten een andere keuze gaan maken. Het verkrijgen en delen van deze informatie is geen vanzelfsprekendheid.	ODB		Bij binnenkomst in de EU moet voor alle aan boord zijnde goederen een ENS worden ingediend.	3

34	3-4-2023	vraag	Indiener ATA	ATA	Klopt het dat in Nederland de ATA melding niet separaat ingediend hoeft te worden, maar dat dit via het single window verloopt? Wie is de indiener / opdrachtgever van dit bericht?	Vervolgvrage vanuit werkgroep Containers. Aantal deelnemers geeft aan dat dit een verplichting is vanuit ENS en dus voor de vervoerder. Aanname is dat ze goed kunnen leven met deze oplossing maar willen wel zekerstellen dat ze hiermee achteraf geen gedoe krijgen.	ODB		Door de inrichting van het single window voor maritiem en lucht kan de ATA (tijdstip trossen vast) alleen worden ingediend door de havenautoriteit.	3
----	----------	-------	--------------	-----	---	---	-----	--	---	---