



## Hoe voorkom je dat jouw zending van het VK naar NL vast komt te staan in de aankomst ferry terminal?

### *Introductie*

Sinds 1 januari gelden douaneverplichtingen voor alle zendingen van en naar het VK. Om een vracht van het VK naar NL te brengen, moet een keten van douaneaangiften gecreëerd worden waarbij de aangiften op elkaar moeten aansluiten en de gegevens in de verschillende aangiften moeten matchen. Dat gaat heel vaak mis. Gegevens in de Nederlandse invoer- of transitaangifte (de 'nadere aangifte') sluiten niet aan bij de gegevens die (vaak door de vervoerder) ingevuld worden in het boekingsysteem van de ferry. Tot nu toe ging de Douane daar flexibel mee om. De nadere aangifte kon al ruim voor aankomst van de ferry ingediend worden en als er geen aansluiting was tussen de gegevens in het boekingsysteem en de nadere aangifte werd de nadere aangifte toch geaccepteerd en werd de zending vrijgegeven door de terminal. Dit stopt op 1 oktober. Met de invoering van het zogenaamde Container Vrijgave Bericht kan de invoeraangifte pas ingediend worden als de ferry aangekomen is in de aankomsthaven en wordt een invoeraangifte alleen geaccepteerd als in elk geval de 'voorafgaande regeling' correct is en de nadere aangifte niet een hoger bruto gewicht en aantal colli bevat dan het gewicht en aantal colli dat ingevuld is in het boekingsysteem van de ferry. In latere fases worden ook gewichten en aantallen colli op transitdocumenten gecontroleerd en wordt de matching nog strenger. Voldoe je niet aan deze eisen, dan wordt de nadere aangifte geweigerd en mag de zending niet weggevoerd worden uit de ferry terminal. Dit is echter eenvoudig te voorkomen door de instructies in deze handleiding te volgen.

### *Wat is het probleem?*

Sinds 1 januari heb je bij het vrachtverkeer tussen het VK en de EU te maken met douaneaangiften, ook als je jouw vracht vervoert via de ferries tussen het VK en Nederland. Om een vracht van het VK naar Nederland te brengen, is een keten aan douaneaangiften nodig, die elkaar opvolgen. Meestal ziet die keten er als volgt uit:

- De Britse exporteur of diens douaneagent maakt een Britse uitvoeraangifte.
- De vervoerder meldt deze uitvoeraangifte aan in het boekingsysteem van de ferry operator. Daarbij voert hij aanvullende gegevens in over de vracht en het vervoermiddel (vaak de ENS gegevens genoemd).
- Met deze gegevens stelt de ferry operator zijn manifest op en doet twee aangiften bij de Nederlandse Douane: de ENS (safety & security) en de ATO (een opgave van de vracht die de ferry gaat binnenbrengen).
- Vervolgens doet de importeur of diens douaneagent een invoeraangifte in de haven of hij stelt een transitdocument op om de goederen te mogen vervoeren naar het Europese achterland.

De gegevens in deze keten van aangiften moeten consistent zijn. Een zending kan niet 2.000 kilo zijn op het uitvoerdocument, 4.000 kilo op ENS/ATO en 3.000 kilo op de invoeraangifte. Ook moet de opvolgende aangifte steeds het referentienummer van de voorgaande aangifte bevatten, zodat de aangiften aan elkaar gekoppeld worden en de keten te volgen is.

In de praktijk gaat dit vaak mis. Sinds 1 januari heeft de Douane al meer dan 250.000 keer geconstateerd dat de gegevens in de invoeraangifte/transitaangifte niet overeenkwamen met de gegevens in de ENS/ATO of dat de link niet gelegd kon worden doordat het verkeerde referentienummer was gebruikt in de invoeraangifte/transitaangifte. Dit noemen we een 'mismatch'.

Het gevolg:

- 1) De Douane kan niet vaststellen of alles wat op de ferry zat ook daadwerkelijk aangegeven is bij de Douane in de EU en dat betekent dat mogelijk goederen zijn onttrokken aan het douanetoezicht. Dat is strafbaar en kan leiden tot boetes voor ferry operators, vervoerders of importeur/douaneagent. De Douane is tot nog toe coulant geweest omdat alles nieuw is bij Brexit, maar dat gaat veranderen.
- 2) De zending kan vast komen te staan in de ferry terminal omdat de documentatie niet klopt.
- 3) Mismatches leveren heel veel extra werk op voor alle betrokkenen: ferry operator, douane, vervoerder, importeur, douaneagent, enzovoort.

Vanaf 1 oktober vergelijkt de Douane (geautomatiseerd) de invoeraangifte met de gegevens in de ENS/ATO, die gebaseerd zijn op de informatie die de vervoerder heeft ingevuld in het boekingsstelsel van de ferry operator. De invoeraangifte wordt geweigerd en de zending mag de terminal niet verlaten als één van de volgende mismatches geconstateerd wordt:

- 1) De voorafgaande regeling in de invoeraangifte (vak 40) is niet code X-705.
- 2) De voorafgaande regeling in de invoeraangifte bevat een identificatienummer dat niet herkend wordt als een geldig shipment number / consignment reference number (zie verderop in dit document hoe zo'n nummer eruit moet zien).
- 3) Het bruto gewicht op de invoeraangifte is hoger dan het gewicht ingegeven in het ferry boekingsstelsel.
- 4) Het aantal colli op de invoeraangifte is hoger dan het aantal colli ingegeven in het ferry boekingsstelsel. Uitzondering: als de verpakkingseenheid in de nadere aangifte anders is dan in het ferry boekingsstelsel (bijvoorbeeld pallets in het ferry boekingsstelsel en dozen in de aangifte), dan leidt een hoger aantal colli op de invoeraangifte niet tot een mismatch.

*Waar gaat het mis?*

Mismatches ontstaan door verschillende redenen. Hieronder een aantal vaak terugkerende oorzaken uit de praktijk.

- 1) De uitvoeraangifte, invoer van gegevens in het ferry boekingsstelsel, en de invoeraangifte worden door verschillende partijen gedaan. Die baseren zich deels op andere documentatie en stemmen niet voldoende af.
- 2) De vervoerder hoefde voor 1 januari niet al te nauwkeurig aan te geven wat hij via de ferry vervoerde. Een onjuiste omschrijving of hoeveelheid had geen gevolgen. De vervoerder moet zich realiseren dat hij nu gegevens aanlevert voor een douaneaangifte. Onjuiste gegevens hebben nu wel gevolgen. Zomaar 'iets invullen' is geen optie meer.
- 3) De importeur of diens douaneagent vult een verkeerd referentienummer als voorafgaande regeling in de invoeraangifte. Veel gemaakte fouten:
  - o Het referentienummer (MRN) van de Britse uitvoeraangifte opnemen in de invoeraangifte.
  - o Een boekingsnummer van de ferry invullen (dat is niet compleet).
  - o Zelf een referentienummer verzinnen.
  - o 'Meerdere', 'zie item 1', '...' of andere verkeerde gegevens invullen.
- 4) De vervoerder neemt het gewicht over van de Britse uitvoeraangifte. Op Britse uitvoeraangiften staat echter vaak alleen het netto gewicht. Maar op het ferry manifest, in de ENS/ATO en in de EU invoer/transitaangifte is het bruto gewicht leidend.
- 5) In de sector worden verschillende termen gebruikt voor hetzelfde document:
  - o Een boeking betreft de overtocht van één truck/voertuig/container/eenheid. Een boeking omvat minstens één zending.

- Een zending (shipment, consignment) is een unieke combinatie van afzender en bestemming. Een boeking kan één of meer zendingen bevatten.
  - Het referentienummer dat je ontvangt na het ingeven van de gegevens in het ferryboekingsstelsel heet een *shipment number* of *consignment number*, niet een ENS nummer of een boekingsnummer. Een shipment number is gebaseerd op het boekingsnummer. Op één boekingsnummer kunnen meerdere shipment numbers gebaseerd worden, als er meerdere zendingen in de boeking zitten.
- 6) De goederenomschrijving is niet specifiek genoeg:
- 'General cargo', 'groupage' of 'various goods' zijn niet toegestaan.
  - 'Agricultural products' is ook te vaag; 'strawberries, apples and pears' is wel goed.
  - 'Elektronica' is te vaag; 'computers, monitors, mobiele telefoons' is wel goed.

#### *Hoe moet het dan wel?*

- De exporteur stelt documentatie op voor de zending. De commercial invoice is het belangrijkste document, mogelijk aangevuld met een paklijst en eventuele aanvullende documenten zoals een fytosanitair certificaat. Deze documentatie is de basis voor alle aangiften in de keten.
- De exporteur of diens douaneagent maakt een uitvoeraangifte op basis van de documentatie van de exporteur. Dit levert een MRN op.
- De vervoerder meldt het MRN van de uitvoeraangifte aan bij de ferry operator. In het boekingsstelsel geeft de vervoerder verder de benodigde informatie op over de zending en het transport. Voordat hij dit doet, heeft hij zich ervan verzekerd dat hij het juiste aantal colli en het juiste brutogewicht heeft. De vervoerder ontvangt nu het shipment number van de ferry operator. Dit is een uniek nummer voor deze specifieke zending.
- De vervoerder geeft het shipment number door aan zijn opdrachtgever, de importeur of diens douaneagent en informeert hen over de gegevens die hij heeft ingevoerd in de portal.
- De importeur of diens douaneagent maakt een invoer/transitaangifte en neemt daarin het shipment number op als 'voorafgaande regeling'. Als degene die de invoeraangifte opstelt, merkt dat de gegevens die de vervoerder heeft ingevuld in het boekingsstelsel van de ferry operator incorrect zijn, dan geeft hij dit terug aan de vervoerder. Let op: vanaf 1 oktober kan de invoeraangifte pas definitief ingestuurd worden na aankomst van de ferry. Zie uitleg verderop in deze handleiding.
- De importeur of diens douaneagent doet de Melding Import Documentatie in Portbase, waarmee hij de terminal informeert dat voor de betreffende zending een opvolgende douaneaangifte is gedaan en dat de zending vrijgegeven mag worden.

#### *Tips and tricks om mismatches te voorkomen*

Hieronder een aantal tips om boetes, vertragingen of andere schade door mismatches te voorkomen:

- Herken de referentienummers:
  - Een invoer-, uitvoer- of transitaangifte heeft als uniek referentienummer een MRN. Een MRN heeft altijd 18 karakters en begint met 21GB als het in het VK is opgesteld of 21NL als het in Nederland is opgesteld. Een Engels uitvoerdocument heeft op de 7<sup>e</sup> positie een X. Nogmaals: het Engelse uitvoerdocument mag niet gebruikt worden als voorafgaande regeling in de invoeraangifte.
  - Het shipment number van de ferry bestaat uit 16 of 17 karakters (verschilt per ferry maatschappij), begint altijd met een aantal letters (bv. STNL of POFN) en eindigt altijd met 001, 002 of één van de opvolgende nummers.

- Vervoerders en importeurs/douaneagenten moeten met elkaar afstemmen welke gegevens in het ferry boekingssysteem worden ingevoerd. Als zij het eens zijn over de juiste gegevens en die beiden gebruiken, kan geen mismatch ontstaan.
- Douaneagenten kunnen de tool Cargo Controller (opvolger van Ladinginformatie) van Portbase gebruiken. Daarin kunnen ze zien welke gegevens opgenomen zijn in de ENS/ATO (= ingegeven in het ferry boekingssysteem) zodat ze mismatches kunnen voorkomen.
- Gebruik de [handleiding](#) van de Douane inzake acceptabele goederenomschrijvingen.

#### *Wat als er toch een mismatch geconstateerd wordt?*

Helemaal vermijden kunnen we het niet. Dus wat kun je doen als je een mismatch opmerkt?

- Een mismatch wordt opgemerkt voordat de ferry vertrokken is uit het VK:
  - Wijs de vervoerder op de incorrecte gegevens in het ferry boekingssysteem.
  - De vervoerder kan deze gegevens aanpassen tot het moment van check-in of het moment van vertrek (afhankelijk van de ferry operator).
- Een mismatch wordt opgemerkt nadat de ferry vertrokken is uit het VK:
  - De vervoerder vraagt de ferry operator om de ENS/ATO aan te passen. De ferry operator vraagt hier mogelijk een vergoeding voor.

#### *Timing*

Vanaf 1 oktober wordt niet alleen strenger gecontroleerd op mismatches. Vanaf die datum is het pas mogelijk een invoeraangifte definitief in te dienen nadat de ferry is gearriveerd in de haven van aankomst. In technische termen kan de nadere aangifte pas geaccepteerd worden als de ferry operator de zogenaamde ATA-melding heeft gedaan. Stuur je voor aankomst een invoeraangifte in, dan wordt deze geweigerd. Om snelheid in het proces te houden, kan degene die de invoeraangifte maakt een voorafaangifte maken (bij invoer noemen we dat een 'IM-D'). Dat is een volledige aangifte, met alle gegevens die ook in de definitieve aangifte komen, maar die ingediend wordt als een soort vooraanmelding bij de Douane. Als de ferry dan gearriveerd is, hoeft de indiener alleen nog het zogenoemde 'aanbrenghbericht' (ook wel: GPR) in te sturen, waarmee hij de aangifte definitief maakt en de goederen ter controle aanbiedt aan de Douane. De Douane zal op basis van de IM-D de aangifte al op juistheid controleren en als de indiener AEO-S vergunninghouder is, krijgt hij ook al te horen of de zending geselecteerd is voor controle (documentencontrole of fysieke inspectie). Om dit proces verder te faciliteren, maakt Portbase het mogelijk om IM-D automatisch definitief in te sturen zodra Portbase het ATA bericht ontvangt. Neem contact op met jouw leverancier van aangiftesoftware om te vragen of zij dit al ondersteunen. Voor transitaangiften zal in een later stadium dezelfde regel gaan gelden. Vanaf die nader te bepalen datum zullen ook transitaangiften geweigerd worden als ze voor aankomst van de ferry ingediend worden.

Voor alle uitleg over het Container Vrijgave Bericht, zie de website:

<https://www.voorbereidophetcvb.nl/>