



**GET READY
FOR BREXIT**

Schnell über die niederländischen Häfen

Handbuch Brexit in den niederländischen Häfen



Fassung Nr. 3 - vom 1. November 2019

Dieses Dokument ist ständigen Veränderungen unterworfen, ebenso wie der Brexit. Werfen Sie also regelmäßig einen Blick auf die Website. Hier finden Sie immer die aktuelle Version.

Inhaltsverzeichnis

Get Ready for Brexit - Schnell über die niederländischen Häfen.....	3
Zollbehörde und niederländischen Behörde für Lebensmittel- und Warensicherheit.....	7
Kettenlösung Brexit.....	12
Kettenlösung Brexit für Shortsea.....	14
Kettenlösung Brexit für Fähre	19
Tabelle zusätzliche Sendungsdaten bei Shortsea- und Fährbuchung	26
Gemeinsames Versandverfahren.....	28
Werden Sie aktiv!.....	31
Wie schließen Sie sich an	33

Get Ready for Brexit

Schnell über die niederländischen Häfen

Der 31. Januar 2020 ist das neue Datum, an dem Großbritannien die Europäische Union verlässt. Egal, wie die Verhandlungen auf politischer Ebene ausgehen: Sowohl bei einem Deal als auch bei einem No-Deal wird es im Shortsea- und Fährverkehr Zollformalitäten geben. Im Falle eines No-Deal schon ab dem 1. Februar 2020! Doch auch bei einem Deal sind Zollformalitäten - anders als viele vielleicht denken - nach einem Übergangszeitraum bis 1. Januar 2021 ein Fakt. Großbritannien wird zu einem Drittstaat. Da wir uns als Logistikkette jetzt gemeinsam darauf vorbereiten, kann alle Ladung auch in Zukunft schnell über die niederländischen Häfen transportiert werden. Würden wir das nicht machen, hätten wir alle zusammen einen Stillstand. Get Ready for Brexit!



Gemeinsame Kampagne „Get Ready for Brexit“ setzt Logistikkette in Bewegung

„Get Ready for Brexit“ ist eine gemeinsame Kampagne, um insbesondere Exporteure, Importeure, Spediteure, Zollagenten und Fuhrunternehmen über die Schritte zu informieren, die sie jetzt ergreifen müssen, um auch nach dem Brexit schnell über die niederländischen Häfen transportieren zu können. Alle Informationen über das niederländische Vorgehen finden Sie auf www.getreadyforbrexit.eu.

Eine einzige Lösung für den Brexit in den niederländischen Häfen

Die Branchenorganisationen Deltalinqs, evofenedex, FENEX und TLN (inklusive der AFTO im Namen des Marktsegments Fährtransport und der AZV im Namen des Marktsegments Containertransporteure) haben zusammen mit Portbase die Initiative ergriffen, um die Logistikketten des Shortsea- und Fährsektors rechtzeitig auf den Brexit vorzubereiten. Die niederländische Kettenlösung beruht auf der 100% digitalen und automatisierten Abwicklung von Zollformalitäten, mit einer optimalen Wiederverwendung von Daten. Alle Informationen sind der Ladung voraus. Sowohl im Shortsea- als auch im

Fährverkehr entsteht ein einziger Zugang zu allen teilnehmenden Terminals. Auf diese Weise ist eine intelligente Aufsicht durch die Zollbehörde möglich, mit einem minimalen Eingriff in den digitalen Ablauf. Nach dem Brexit ist es noch attraktiver, über die niederländischen Häfen nach und aus Großbritannien zu verschiffen.

Auswirkung des Brexit auf die Niederlande

55% des Shortsea-Umschlags und 90% des RoRo-Umschlags über die niederländischen Häfen betrifft Handel mit Großbritannien.

Unter Mitwirkung von

Die Kettenlösung für den Brexit in den niederländischen Häfen ist in enger Zusammenarbeit mit der niederländischen Zollbehörde, der niederländischen Behörde für Lebensmittel- und Warensicherheit, der Hafenbehörde von Amsterdam, der Hafenbehörde von Rotterdam, den Fährbetreibern, einer großen Zahl von Shortsea-Terminals und dem Verband der Rotterdamer Schifffahrtsagenturen zustande gekommen. Die niederländische Lösung befindet sich in Übereinstimmung mit der europäischen Gesetzgebung.

Schnell über die niederländischen Häfen

- ein zentraler Zugang für alle Terminals
- über Portbase sind alle Informationen der Ladung voraus
- 100% digital und automatisiert
- optimale Wiederverwertung von Daten
- intelligente Aufsicht durch die Zollbehörde mit minimalem Eingriff in den Logistikprozess

Teilnahme aller Glieder der Logistikkette

Damit die niederländische Kettenlösung funktioniert, muss jedes Glied in der Logistikkette mitmachen und sich rechtzeitig vorbereiten. Wenn eine Partei versagt, steht die gesamte Kette still, mit Staus und langen Wartezeiten als Folge. Ob Exporteur, Importeur, Spediteur oder Zollagentur, ob Fuhrunternehmer, Terminal, Reederei, Schifffahrtsagentur oder Fährgesellschaft: Jede Partei hat in ihrer Rolle eine Aufgabe und Verantwortung. Wenn jeder immer rechtzeitig aktiv wird und die richtigen (Zoll-)Informationen durchgibt, reist auch nach dem Brexit alle Ladung schnell nach und aus Großbritannien. Mithilfe der niederländischen Kettenlösung funktioniert dies sehr einfach. In diesem Handbuch lesen Sie, wie alles funktioniert.



„Die Hafenunternehmen bereiten sich mit Hochdruck auf den Brexit vor. Schließlich wird der am besten vorbereitete Hafen auf dem europäischen Spielfeld eine Vorrangposition genießen.“ *

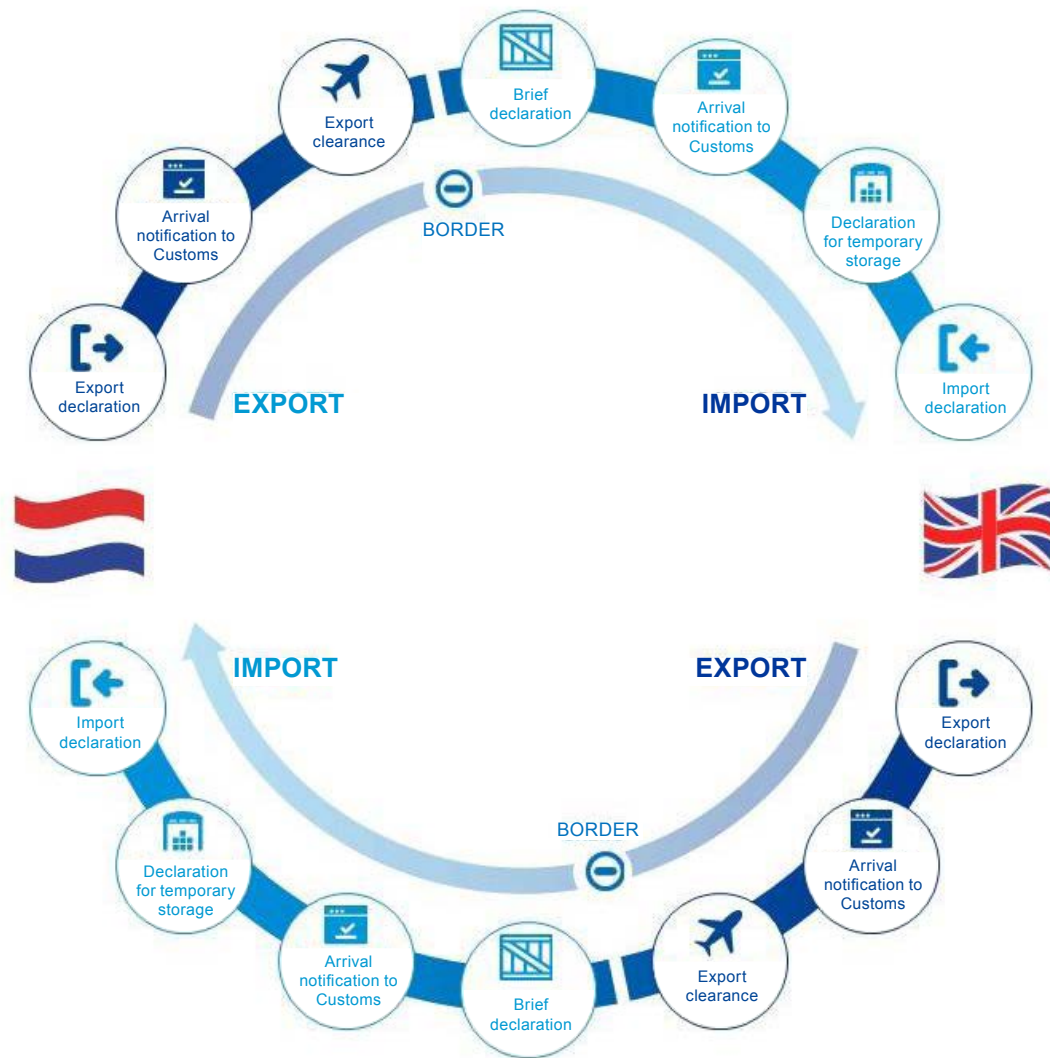
Für viele Unternehmen eine neue Realität

Laut Zahlen der niederländischen Zollbehörde machen ca. 35.000 niederländische Unternehmen Geschäfte mit Großbritannien, aber haben jedoch keine Im- oder Exportaktivitäten mit Nicht-EU-Staaten. Die Zollbehörde und Zollformalitäten sind deshalb unbekanntes Terrain für sie.

Auswirkung des Brexit in Zahlen

- Neue Unternehmen: 35.000
- Prozess Einfuhr: 750.000 Meldungen (+18%)
- Prozess Ausfuhr: 4.200.000 Meldungen (+33%)
- Prozess einführen: 1.500.000 summarischen Meldungen (+32%)
- Prozess ausführen: 5.200.000 summarischen Meldungen (+137%)

Quelle: Zollbehörde



Nach dem Brexit sind für alle Transporte nach oder aus Großbritannien Zollaktivitäten erforderlich. Die niederländische Kettenlösung hilft dabei, diese immer schnell und bequem zu erfüllen. Der Exporteur oder Importeur - oder der in seinem Namen auftretende Spediteur oder Zollagent - ist entweder der Anfang oder das Ende einer Kette, in der jedes Glied zum richtigen Zeitpunkt eine oder mehrere (Zoll-) Verpflichtungen erfüllen muss. Andernfalls steht die Ladung still!

Quelle: KPMG

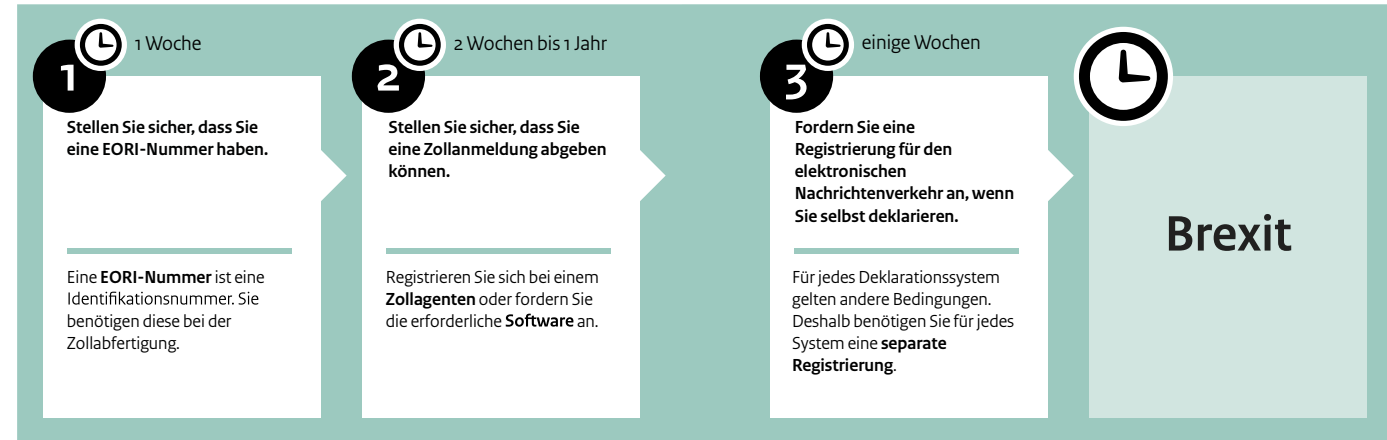
Machen Sie sich bei der Zollbehörde bekannt

Allein schon 35.000 niederländische Unternehmen haben durch den Brexit zum ersten Mal mit der Zollbehörde zu tun. Das erfordert rechtzeitige Vorbereitung. Abhängig von den Entscheidungen, die der Exporteur oder Importeur trifft, kann dies bis zu mehrere Monate dauern. Jedes Unternehmen, das im- oder exportiert, muss in jedem Fall über eine EORI-Nummer verfügen. Auch, wenn man die Einfuhr- und/oder Ausfuhranmeldungen von einem Spediteur oder Zollagenten erledigen lässt. Möchte ein Unternehmen selbst Meldungen machen können, wird von der Zollbehörde eine extra „Registrierung elektronischer Nachrichtenverkehr“ benötigt und es muss Software implementiert werden. Alle Details finden Sie auf der [Website der Zollbehörde](#).

So bereiten Sie sich auf den Brexit vor Stufenplan für Unternehmer



Das müssen Sie auf jeden Fall tun:



Möglicherweise müssen Sie auch dies tun:



Sofort regeln?

Lesen Sie unter www.douane.nl/brexit-info was Sie tun können

Benötigen Sie Hilfe bei Schritt 1, 2 oder 3?

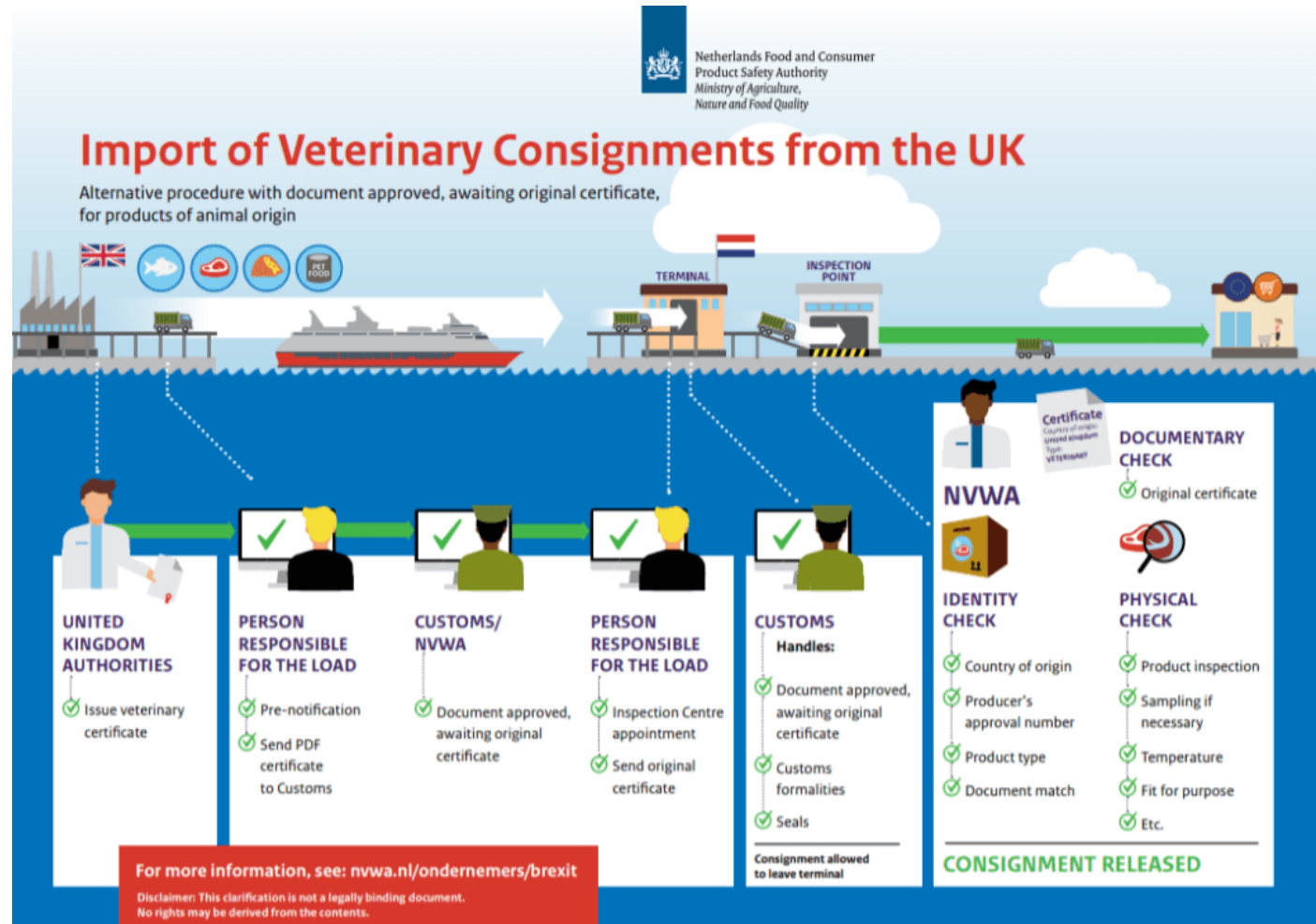
Kontaktieren Sie den Nationalen Helpdesk unter +31 88 156 66 55

Quelle: Niederländische Zollbehörde

**Niederländische Behörde für
Lebensmittel- und Warensicherheit**

Unabhängig vom Ergebnis der Brexit-Verhandlungen, kommen nach dem Brexit beim Im- und Export von tierischen oder pflanzlichen Produkten zusätzliche Formalitäten auf Sie zu. So werden beispielsweise Zertifikate benötigt, finden phytosanitäre Kontrollen statt oder gibt es neue Zollformalitäten. Dies kann zu längeren Durchlaufzeiten und höheren Kosten für Sie führen.

Auf der (niederländischen) [Website der niederländische Behörde für Lebensmittel- und Warensicherheit \(NVWA\)](#) können Sie für jede Produktart nachlesen, wie Sie sich vorbereiten können.



Quelle: NVWA





*„Unternehmer müssen echt aktiv werden,
um Probleme nach dem Brexit zu vermeiden.“*

Kettenlösung Brexit

Portbase ist die Organisation hinter dem nationalen Port Community System der niederländischen Häfen. Seit 2002 hat Portbase Erfahrung in der Entwicklung (gemeinsam mit der Hafencommunity) von digitalen Lösungen für die Vereinfachung und Beschleunigung von Logistikketten. Alle Glieder machen mit: Exporteure, Importeure, Spediteure, Zollagenturen, Fuhrunternehmen, Terminals, Reedereien und Schifffahrtsagenturen, aber auch die Hafenbehörden, die Zollbehörde und die niederländische Behörde für Lebensmittel- und Warensicherheit.

Kennzahlen von Portbase

- 4000 teilnehmende Unternehmen im In- und Ausland
- +14.500 Nutzer
- Jährlich 90.000.000 Berichte
- Kettenlösungen für eine große Zahl an Logistikabläufen

Bewährte Kettenlösung für Deepsea existiert schon

Eine der bewährten digitalen Kettenlösungen von Portbase betrifft die automatische Abwicklung von Zollformalitäten im interkontinentalen Deepsea-Verkehr. Jahrein, jahraus fertigen die niederländischen Häfen

problemlos mehrere Millionen Container ab. Ohne einen unnötigen Zwischenstopp auf einem Terminal oder durch die Zollbehörde. Alle Glieder in der Logistikkette liefern immer rechtzeitig über das Port Community System ihren Teil der benötigten Informationen. Portbase sorgt anschließend mithilfe verschiedener Dienste dafür, dass die gesamte Kette automatisiert Daten weitergeben kann und dass Daten für verschiedene Meldungen und Erklärungen wiederverwendet werden. So bekommt jeder zum richtigen Zeitpunkt die notwendigen Daten. Der Containerstrom bricht nicht ab.

be smart. get connected.
portbase[®]

„Durch das Anfallen von Zollformalitäten entstehen Kettenabhängigkeiten. Die verschiedenen Glieder in der Ketten werden Informationen miteinander teilen müssen, um Stockungen zu vermeiden.“

Kettenlösung Brexit für Shortsea

Kettenlösung Brexit für Shortsea

Die bewährte Kettenlösung von Portbase für den Deepsea-Sektor kann beim Brexit eins-zu-eins für den Shortsea-Sektor übernommen werden. Für Shortsea-Parteien, die bereits jetzt zu Logistikketten gehören, die auch außerhalb der EU operieren, sind die Zollangelegenheiten bekanntes Terrain. Für diejenigen, die durch den Austritt Großbritanniens zum ersten Mal mit einem Nicht-EU-Staat Geschäfte machen, handelt es sich um eine vollkommen neue Arbeitsweise.

In der niederländischen Kettenlösung für den Shortsea-Verkehr hat jedes Glied spezielle (Zoll-)Verpflichtungen. Wenn jede Partei diesen immer rechtzeitig nachkommt, gestaltet sich die Logistikkette jederzeit reibungslos. Die Mehrzahl der niederländischen Shortsea-Terminals macht deshalb die Nutzung der niederländischen Kettenlösung für den Brexit zur Pflicht. Die Kettenparteien durchlaufen die folgenden Schritte:

Für Export aus den Niederlanden nach Großbritannien

- Der **Exporteur** (oder der in seinem Namen auftretende **Spediteur** oder **Zollagent**) reicht direkt bei der Zollbehörde eine (Wieder-)Ausfuhranmeldung ein.
- Innerhalb weniger Minuten teilt die Zollbehörde dem Anmelder mit, ob die Waren kontrolliert werden müssen (am Ladeort) oder ob sie freigegeben sind.
- Anschließend übermittelt der Exporteur (bzw. sein Spediteur, Zollagent oder **Fuhrunternehmer**) über Portbase die

essenziellen (Zoll-)Angaben zu seinem Container an das Shortsea-Terminal. Der Exporteur (oder sein Vertreter) erledigen dies, bevor der Container an das Terminal geht. ⦿

- Bevor sein Fahrer losfährt, prüft der Fuhrunternehmer über Portbase, ob das Shortsea-Terminal die Zolldokumente vorliegen hat. Kein Zolldokument heißt: kein Transport! ⦿
- Ab der Ankunft auf dem Shortsea-Terminal bis zur Abfahrt mit dem Seeschiff kann der Exporteur (oder sein Vertreter) anschließend den Container über Portbase in Echtzeit verfolgen. ⦿

⦿ **Der Exporteur (oder der in seinem Namen auftretende Spediteur oder Zollagent) und der Fuhrunternehmer benötigen folgende Portbase-Dienste:**

- Notification Export Documentation
- Track & Trace Export

- Nach Ankunft des Containers wird die Zollbehörde vom **Shortsea-Terminal** mittels Portbase über die Ankunft des Containers bzw. der Güter informiert (sog. „Trader at Exit“ Meldung). ⦿
- Das Shortsea-Terminal erfährt mittels Portbase, ob der Container einer Zollinspektion unterzogen wird oder ob er freigegeben ist. ⦿
- Das Shortsea-Terminal belädt das Schiff anhand der von der Reederei oder der Schifffahrtsagentur erstellten Ladeliste. Alternativ ist dies mittels Portbase möglich. ⦿
- Auf Basis der definitiven Ladebestätigung des Shortsea-Terminals bekommt die **Reederei** oder **Schifffahrtsagentur** von Portbase ein vollständiges Ausfuhrmanifest angeboten. Mit einem Tastendruck schickt die Reederei oder Schifffahrtsagentur dieses zum Zeitpunkt des Auslaufens des Seeschiffes an die Zollbehörde. ⦿
- Sobald das Manifest bei der Zollbehörde eingegangen ist und ihr das Auslaufen des Schiffs bestätigt wurde, schickt die Zollbehörde die Ausgangsbestätigung (Confirmation of Exit) direkt an den Exporteur (oder seinen Vertreter). Dies ist der offizielle Nachweis der Ausfuhr. Der Exportprozess ist damit abgeschlossen.

⦿ **Das Shortsea-Terminal benötigt folgende Portbase-Dienste:**

- Notification of Arrival Export Containers
- Clearance NCTS Export Containers (optional)
- Track & Trace Export
- Loading List (optional)

⦿ **Die Reederei und die Schifffahrtsagentur benötigen folgende Portbase-Dienste:**

- Loading List (optional)
- Cargo Declaration Export Containers

Für Import aus Großbritannien in die Niederlande

- Vor jedem Shortsea-Transport reicht der **Exporteur** in Großbritannien bei der dortigen Zollbehörde eine Ausfuhranmeldung ein und bucht bei einer Reederei oder Schifffahrtsagentur, die die Ladung verschifft. Bei dieser Buchung muss der Exporteur nach dem Brexit zusätzliche Zollangaben machen. Weitere Informationen dazu finden Sie in der Übersicht auf Seite 26.

- Der **Reederei** oder **Schifffahrtsagentur** benötigt die zusätzlichen Angaben, um mittels Portbase eine ENS- und ATO-Erklärung bei der Zollbehörde abzugeben. Die ENS ist die summarische Eingangsanmeldung für die Einfuhr aller Ladung an Bord des Schiffes im ersten Hafen, der in der EU angelaufen wird. Die ATO ist die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung für alle Ladung, die in den jeweiligen niederländischen Hafen gelöscht wird.🕒
- Die Zollbehörde entscheidet auf Basis einer Risikoanalyse, welche Container sie inspizieren möchte und teilt dies direkt anschließend der Reederei oder Schifffahrtsagentur mit.🕒
- Außerdem erledigt die Reederei oder Schifffahrtsagentur ausreichend lange vor Ankunft des Schiffs die erforderlichen Schiffsmeldungen an die Hafen- und die Zollbehörde.🕒

🕒 Die Reederei oder Schifffahrtsagentur benötigen folgende Portbase-Dienste:

- Pre-arrival Cargo Declaration Import (4h)
- Cargo Declaration Import
- Inspection Portal
- Vessel Notification
- Notification Ship's Stores
- Notification Crew and Passengers
- Notification Dangerous Goods
- Notification Waste Disposal

- Das empfangende **Shortsea-Terminal** in den Niederlanden sieht auf Portbase, welche Container die Zollbehörde kontrollieren möchte. Diese werden im Terminalsystem automatisch blockiert. Nach ihrer Ankunft können sie sofort kontrolliert werden. 🔄
- Das Shortsea-Terminal erhält von der Reederei oder Schifffahrtsagentur die Löschliste für die zu löschenden Container.
- Das Shortsea-Terminal informiert die Reederei oder Schifffahrtsagentur mittels der Löschbestätigung über die gelöschten Container. Portbase erhält eine Kopie der Löschbestätigung und kann so die anderen Kettenparteien darüber informieren. 🔄
- Der **Importeur** (oder der in seinem Namen auftretende **Expediteur** oder **Zollagent**) reicht direkt bei der Zollbehörde eine anschließende Zollerklärung ein (z.B. eine Einfuhranmeldung), bevor die Ladung das Shortsea-Terminal verlässt.
- Mittels Portbase informiert der Importeur (oder sein Vertreter) oder der **Fuhrunternehmer** direkt danach das Shortsea-Terminal. Nachdem diese Voranmeldung akzeptiert wurde, kann der Container (in der Regel) ohne Stopp bei der Zollbehörde auf dem Terminal abgeholt werden. 🔄

- Bevor sein Fahrer losfährt, prüft der Fuhrunternehmer über Portbase, ob das Shortsea-Terminal die Zolldokumente vorliegen hat. Kein Zolldokument heißt: kein Transport! 🔄

🔄 **Das Shortsea-Terminal benötigt folgende Portbase-Dienste:**

- Inspection Portal
- Notification Import Documentation

🔄 **Portbase-Dienste, die der Importeur (oder sein Vertreter) benötigt:**

- Notification Import Documentation
- Cargo Information (optional)
- Transit Declaration (optional)
- Declaration Food and Consumer Products (optional)
- Notification Local Clearance (optional)

🔄 **Der Fuhrunternehmer benötigt folgende Portbase-Dienste:**

- Notification Import Documentation (um im Namen des Importeurs die Voranmeldung beim Shortsea-Terminal zu übernehmen)
- Import Status

Kettenlösung Brexit für Fähre

Kettenlösung Brexit für Fähre

Der Fährverkehr zwischen den Niederlanden und Großbritannien funktioniert seit alters her wie eine verlängerte Schnellstraße über das Wasser. LKWs kommen am Terminal an, fahren auf die Fähre und auf der anderen Seite der Nordsee direkt wieder herunter. Ohne, dass irgendwelche Zollformalitäten nötig sind. Mit dem Brexit endet dies. Ein LKW ohne die korrekten Zollunterlagen stellt auf dem Fährterminal sofort den Beginn eines Staus dar.

Ausgerichtet auf die speziellen Merkmale des Fährverkehrs hat eine große Anzahl von Parteien eine kettenweite Lösung entwickelt, um auch nach dem Brexit schnell und einfach über die niederländischen Häfen transportieren zu können. Alle vier Fährbetreiber in den Niederlanden machen die Nutzung der niederländischen Kettenlösung für den Brexit zur Pflicht.



„Viele Lieferungen dürfen sich nicht verzögern. Ohne Kettenlösung für Zollformalitäten sind die Kosten des Brexit für die Logistikkette riesig.“

Zollformalitäten sind für den Fährsektor völlig neu. Bei der Entwicklung der Kettenlösung wurden deshalb klare Vereinbarungen darüber getroffen, wer was wann tun muss. Dafür wurden vorhandene Portbase-Dienste angepasst oder erweitert und Terminalsysteme eingerichtet.

Jedes Glied im Fährverkehr hat in der niederländischen Kettenlösung spezielle (Zoll-)Verpflichtungen. Wenn jede Partei diesen immer rechtzeitig nachkommt, gestaltet sich die Logistikkette jederzeit reibungslos.

Für Export aus den Niederlanden nach Großbritannien

- Export beginnt beim **Exporteur** (oder dem in seinem Namen auftretenden **Spediteur**, oder **Zollagent**) der direkt bei der Zollbehörde eine (Wieder-) Ausfuhranmeldung einreicht oder eine Zolltransportregelung einleitet.
- Innerhalb weniger Minuten teilt die Zollbehörde dem Anmelder mit, ob die Waren kontrolliert werden müssen (am Ladeort) oder ob sie freigegeben sind.
- Die buchende Partei (häufig der **Fuhrunternehmer**) übermittelt direkt an den Fährbetreiber die benötigten Ladungsinformationen und meldet dies seinem Auftraggeber zurück.

- Über Portbase meldet der Exporteur (oder der in seinem Namen auftretende Spediteur, Zollagent oder Fuhrunternehmer) direkt anschließend an den Fährbetreiber die Nummer (MRN) und die Art des Zolldokuments, die Buchungsnummer und die Nummer der Transporteinheit (z.B. Zugfahrzeug, Auflieger, Container, Chassis etc.).

Der Exporteur, Spediteur, Zollagent oder Fuhrunternehmer benötigt folgenden Portbase-Dienst:

- Notification Export Documentation

- Bevor sein Fahrer losfährt, prüft der Fuhrunternehmer über Portbase, ob das Fährterminal die Zolldokumente vorliegen hat. So weiß der Fuhrunternehmer, dass der Fährbetreiber die Ladung annehmen wird und der Fahrer Zugang zum Terminal bekommt. Kein Zolldokument heißt: kein Transport!🕒

🕒 Der Fuhrunternehmer benötigt folgenden Portbase-Dienst:

- Track & Trace Export

- Sobald die Ladung auf dem **Fährterminal** ankommt, informiert dieses mittels Portbase die Zollbehörde darüber.🕒
- Das Fährterminal weiß mittels Portbase innerhalb weniger Minuten, ob die Ladung eine Zollinspektion benötigt.🕒

🕒 Das Fährterminal benötigt folgende Portbase-Dienste:

- Notification of Arrival Export Containers
- Clearance NCTS Export Containers

- Der **Fährbetreiber** erhält über Portbase Informationen über alle Zolldokumente, die zu der an Bord gegangenen Ladung gehören. Auf dieser Basis schickt der Fährbetreiber mittels Portbase zum Zeitpunkt des Auslaufens der Fähre per Knopfdruck ein vollständiges Ausfuhrmanifest an die Zollbehörde.🕒

🕒 Der Fährbetreiber benötigt folgenden Portbase-Dienst:

- Cargo Declaration Export Containers

- Sobald das Manifest bei der Zollbehörde eingegangen ist und ihr das Auslaufen des Schiffs bestätigt wurde, schickt die Zollbehörde direkt an den Einreicher der (Wieder-)Ausfuhranmeldung (also den Exporteur oder seinen Vertreter) die Ausgangsbestätigung (Confirmation of Exit). Dies ist der offizielle Nachweis der Ausfuhr. Der Exportprozess ist damit abgeschlossen.

Für Import aus Großbritannien in die Niederlande

- Vor dem Fährtransport muss der Exporteur in Großbritannien eine Zoll-erklärung bei der dortigen Zollbehörde einreichen. Anschließend wird ein Fährbetreiber gebucht, der die Ladung verschifft. Bei dieser Buchung sind nach dem Brexit zusätzliche Zoll-angaben nötig. Weitere Informationen dazu finden Sie in der Übersicht auf Seite 26.
- Der **Fährbetreiber** benötigt die zusätzlichen Angaben, um mittels Portbase eine ENS- und ATO-Erklärung bei der Zollbehörde abzugeben. Die ENS ist die

summarische Eingangsanmeldung für die Einfuhr aller Ladung an Bord des Schiffes im ersten Hafen, der in der EU angelaufen wird. Die ATO ist die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung für alle Ladung, die in den jeweiligen niederländischen Hafen gelöscht wird.🔄

- Die Zollbehörde teilt dem Fährbetreiber und dem Fährterminal mit, welche Sendungen sie inspizieren möchte.🔄
- Außerdem erledigt der Fährbetreiber ausreichend lange vor Ankunft im niederländischen Hafen die erforderlichen Schiffsmeldungen an die Hafen- und die Zollbehörde.🔄

🔄 Der Fährbetreiber benötigt folgende Portbase-Dienste:

- Pre-arrival Cargo Declaration Import (4h)
- Cargo Declaration Import
- Inspection Portal
- Vessel Notification
- Notification Ship's Stores
- Notification Crew and Passengers
- Notification Dangerous Goods
- Notification Waste Disposal

- Das **Fährterminal** bekommt über Portbase die Mitteilung, welche Sendungen die Zollbehörde kontrollieren möchte. Diese Sendungen werden im Terminalsystem automatisch blockiert. Nach der Ankunft wird die Kontrolle durchgeführt und die Freigabe erteilt. 🔄

🔄 **Das Fährterminal benötigt folgenden Portbase-Dienst:**

- Inspection Portal

- Der **Importeur** (oder der in seinem Namen auftretende **Spediteur** oder **Zollagent**) reicht direkt bei der Zollbehörde eine anschließende Zollerklärung ein, bevor die Ladung das Fährterminal verlässt.
- Über Portbase informiert der Importeur (oder der in seinem Namen auftretende Spediteur, Zollagent oder **Fuhrunternehmer**) direkt den Fährbetreiber darüber. Nachdem dieser die Voranmeldung akzeptiert hat, kann die Ladung das Fährterminal verlassen. 🔄

🔄 **Das Fährterminal und der Importeur (oder der in seinem Namen auftretende Spediteur, Zollagent oder Fuhrunternehmer) benötigen folgenden Portbase-Dienst:**

- Notification Import Documentation

- Bevor sein Fahrer losfährt, prüft der Fuhrunternehmer über Portbase, ob das Fährterminal die Zolldokumente vorliegen hat. So vermeidet er unnötige Fahrten. Kein Zolldokument heißt: kein Transport!

🔄 **Der Fuhrunternehmer benötigt folgende Portbase-Dienste:**

- Notification Import Documentation (um im Namen des Importeurs die Voranmeldung beim Fährbetreiber zu übernehmen)
- Import Status

Nach dem Brexit zusätzliche Sendungsdaten zu Ihrer Fähr- und Shortsea-Buchung eingeben



Nach dem Brexit muss bei Importen die Partei, die die Waren in die EU einführt (der Fährbetreiber oder die Shortsea-Reederei), zusätzliche Daten an die Zollbehörde übermitteln und zwar für Waren, die:

1. in der EU von Bord gehen (ENS-Meldung).
2. in dem speziellen Löschhafen gelöscht werden (ATO-Meldung).

Als diejenige Partei, die einen Fahren- oder Shortsea-Überfahrt von Großbritannien in die Niederlande bucht, müssen Sie der Fährbetreiber oder die Shortsea-Reederei mit den Daten versorgen, die an die Zollbehörde übermittelt werden müssen. Deshalb bittet Sie der Fährbetreiber oder die Shortsea-Reederei, nach dem Brexit bei Ihrer Buchung einige zusätzliche Daten einzugeben. Nur dann können diese zusätzlichen Zollverpflichtungen erfüllt werden.

Im Folgenden finden Sie eine Übersicht der benötigten Sendungsdaten auf Buchungsebene, auf Sendungsebene und auf Warenebene. Sie sehen auf einen Blick, ob Sie als buchende Partei die Daten liefern müssen oder ob das der Fährbetreiber/Shortsea-Reederei übernimmt.

Achtung!

- Diese Informationen betrifft die zu liefernden Informationen beim Import. Es wird erwartet, dass beim Export (Ladung aus den Niederlanden nach Großbritannien) in den ersten 6 Monaten nach dem Brexit keine Informationen übermittelt werden müssen. Ihr Fährbetreiber oder Shortsea-Reederei hat diesbezüglich die aktuellen Informationen.
- Die Beschreibung der benötigten Daten kann sich je nach Buchungsportal unterscheiden.

		Wer liefert die Daten?	
		Fährbetreiber/ Shortsea-Reederei	Buchende Partei
Buchung	Sie führen pro Transporteinheit eine Fähr- oder Shortsea-Buchung durch.		
Buchungs-ID	Individuelle Identifikationsnummer einer Buchung. Bei Fährbuchung: Die ersten vier Positionen sind immer der SCAC-Code des betreffenden Fährbetreibers. Bei einer Shortsea-Buchung kann dies auch eine persönliche (bereits verwendete) Buchungsnummer sein.	✓	
Transport Equipment ID	Individuelle Identifikationsnummer des Transport Equipment. Z.B. Trailernummer, Chassis-Nummer (VIN) oder Containernummer. Maximal 17 Positionen. Bei begleitetem Transport wurde vereinbart, dass hier das Kfz-Kennzeichen der Zugeinheit verwendet wird.		✓
Equipment Type	Klassifikation des Transport Equipment, gemäß UN/CEFACT-Standard. Erlaubte Werte sind: <ul style="list-style-type: none"> • Chassis (auch für LKWs und LWK-Kombis verwendet) • Container • Swap body • Trailer 	✓	
Full/Empty indicator	Angabe, ob das Transport Equipment voll oder leer ist.		✓

		Wer liefert die Daten?	
		Fährbetreiber/ Shortsea-Reederei	Buchende Partei
Consignment	Eine Fähr- oder Shortsea-Buchung hat mindestens ein Consignment (Sendung). Achtung! Wenn es sich um verschiedene Shipper-Consignee-Beziehungen (Versender-Empfänger-Beziehungen) handelt, kann für jede Kombination ein Consignment aufgeführt werden.		
Sendungs-ID	Max. 17 Positionen. Individuelle Identifikationsnummer einer Sendung. Ausgegeben vom Fährbetreiber oder Shortsea-Reederei. Erster Teil entspricht der Buchungs-ID (max. 14 Positionen, die letzten drei Stellen sind die laufende Nummer innerhalb der Buchung).	✓	
Customs status	Zollregelung, unter der die Sendung transportiert wird, wie auf dem Begleitdokument angegeben. Zulässige Werte sind: <ul style="list-style-type: none"> • (nicht ausgefüllt) Dies bedeutet, dass keine Zollregelung angewendet wird (= Einfuhr) • Unionswaren (C) • Unionswaren in Transshipment (N27) • Waren in Begleitung eines NCTS-Dokuments mit dem Status T1 (T1) • Waren in Begleitung eines NCTS-Dokuments mit dem Status T2 (T2) • Waren in Begleitung eines NCTS-Dokuments (T) • Waren aus Zollgebieten (u.a. die Kanarischen Inseln) (T2F) • Waren aus EVA-Ländern (u.a. Norwegen) (TV) 		✓
MRN (Transit)	Nummer des Zolldokuments, das die Sendung begleitet. Nur für Transitsendungen (Regelung gemeinschaftliche Versandverfahren)		✓
Original place of dispatch	Ladehafen	✓	
Final place of discharge	Löschhafen	✓	
Shipper EORI-Nummer und/oder Shipper Name und Adresse	EORI-Nummer des Versenders der Waren. Wenn nicht bekannt: Name und Adresse des Versenders (Definition Versender: Dies können mehrere Parteien in der Supply Chain sein. Die buchende Partei reicht aus.) Bei Sammelgutsendungen kann hier auch die Ladeadresse des Consolidators angegeben werden.		✓

Fortsetzung Consignment

		Wer liefert die Daten?	
		Fährbetreiber/ Shortsea-Reederei	Buchende Partei
Shipper contact details	Nur wenn keine EORI-Nummer angegeben ist: Kontaktdaten (Name, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) des Versenders (Definition Versender: Dies können mehrere Parteien in der Supply Chain sein. Die buchende Partei reicht aus.)		✓
Consignee EORI-Nummer und/oder Consignee Name und Adresse	EORI-Nummer des Empfängers der Waren. Wenn nicht bekannt: Name und Adresse des Empfängers (Definition Empfänger: Dies können mehrere Parteien in der Supply Chain sein. Die buchende Partei reicht aus.) Bei Sammelgutsendungen kann hier auch die Löschadresse des Consolidators angegeben werden.		✓
Consignee contact details	Nur wenn keine EORI-Nummer angegeben ist: Kontaktdaten (Name, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) des Empfängers. (Definition Empfänger: Dies können mehrere Parteien in der Supply Chain sein. Die buchende Partei reicht aus.)		✓
Optional			
Seal number	Siegelnummer des Transport Equipments, in dem die Sendung transportiert wird.		✓

Goods item

Die Zollbehörde verlangt eine Warenbeschreibung, die die Art der Waren ausreichend beschreibt.

Für jede (spezielle) Warenbeschreibung (Goods item) muss eine eigene Zeile begonnen werden.

Achtung! Ein Consignment (Sendung) hat mindestens ein Goods item.

		Wer liefert die Daten?	
		Fährbetreiber/ Shortsea-Reederei	Buchende Partei
Goods description	Beschreibung der Waren, aus der die Zollbehörde die Art der Waren erkennen kann. Die Zollbehörde hat eine Liste (nur auf Niederländisch verfügbar) der nicht erlaubten Warenbeschreibungen angefertigt (klicken Sie hier).		✓
Sequence number	Laufende Nummer von Goods Items innerhalb des Consignment.		✓
Type of packages (UN-code)	2-Buchstaben-Code: Klassifikation der sichtbaren Verpackung (Umverpackung) der Waren, gemäß ISO-Standard (Recommendation 21).		✓
Number of packages	Anzahl Verpackungen je Goods Item.		✓
Item gross weight (KG)	Bruttogewicht der Waren je Goods Item.		✓
Optional			
Shipping marks und labels	Marken und Nummern, an denen die Waren zu erkennen sind.		✓
HS-code	Klassifikation der Waren gemäß harmonisiertem System.		✓
UN number	Vorgeschrieben, wenn Waren einen Gefahrstoff enthalten. Die UN-Nummer dieses Stoffs, gemäß IMDG-Gesetzgebung.		✓
Hazard Class	Nur zutreffend, wenn eine UN-Nummer angegeben wurde. Die IMO-Gefahrenklasse dieses Stoffs. Kann zur Meldung von Gefahrstoffen an den Hafenmeister verwendet werden.		✓
Flashpoint	Nur zutreffend, wenn eine UN-Nummer angegeben wurde. Die Zündtemperatur des Stoffs. Kann zur Meldung von Gefahrstoffen an den Hafenmeister verwendet werden.		✓
Packing group danger level	Nur zutreffend, wenn eine UN-Nummer angegeben wurde. Die Verpackungsgefahrenklasse dieses Stoffs. Kann zur Meldung von Gefahrstoffen an den Hafenmeister verwendet werden.		✓

Gemeinsames Versandverfahren

Gemeinsames Versandverfahren

Unabhängig von allen politischen Unklarheiten über den Brexit hat Großbritannien mit der Europäischen Union bereits eine Vereinbarung über die zukünftige Anwendung des Gemeinsamen Versandverfahrens getroffen. Insbesondere für Sammelsendungen und Transport von Ladung über das Hoheitsgebiet Großbritanniens nach und aus Irland ist diese Regelung eine Alternative für reguläre Import- und Exportanmeldungen.

Bei Anwendung des Gemeinsamen Versandverfahrens stehen Waren ab dem Verladeort bis zum Bestimmungsort unter der Aufsicht der Zollbehörde. Zollerklärungen werden am Ladeort der Waren abgegeben. Dies ist möglich, indem die Waren bei einer Abgangszollstelle angeboten werden oder einfacher am eigenen Standort durch eine Genehmigung Zulässiger Absender. Zum Überqueren der Grenzen (d.h. der Terminals) ist anschließend keine extra Aus- oder Einfuhrerklärung nötig. Der Zolltransport verläuft bis zum vorher angegebenen Bestimmungsort. Wichtig ist jedoch, dass der Empfänger die Ladung hier immer abmeldet. In der Regel geschieht dies bei der Bestimmungszollstelle. In einem vereinfachten Verfahren ist dies möglich über eine Genehmigung Zulässiger Adressat.

Findet die Abmeldung nicht statt, wird die Zollbehörde beim Angebenden nachforschen und wenn nötig eine Nachforderung stellen.

Bekannte bestehende Regelung

Erklärungen für das Gemeinsame Versandverfahren werden im NCTS-System der Zollbehörde eingereicht. Als aktuelles EU-Mitglied ist Großbritannien bereits an dieses System angeschlossen. Durch die neue Vereinbarung mit der EU bleibt dies auch nach dem Brexit so. Das Verfahren kann sowohl für den Transport aus und nach Großbritannien als auch für Transporte über das Hoheitsgebiet von Großbritannien aus und nach Irland genutzt werden.

Vorteile

Das Gemeinsame Versandverfahren hat nach dem Brexit vor allem Vorteile für:

- Anmeldungen von Sammelsendungen; die Anwendung des Verfahrens verhindert, dass für jede in einem Container oder Trailer befindliche Sendung eine extra Einfuhr- oder Ausfuhrerklärung an der Grenze benötigt wird.
- Transporte über das Hoheitsgebiet von Großbritannien aus und nach Irland; die Anwendung des Verfahrens ermöglicht die Überquerung mehrerer Landesgrenzen ohne jeweils neue Zollformalitäten erledigen zu müssen.

Wie kann man teilnehmen

An die Teilnahme am Gemeinsamen Versandverfahren stellt die Zollbehörde strenge Bedingungen. Es wird eine extra Zollgenehmigung benötigt, Software muss installiert werden und es müssen Sicherheiten zur Deckung eventuell

entstehender Steuerschulden gestellt werden. Für die Berechnung dieser Sicherheiten wird der Wert der Güter zugrunde gelegt.

Diese Vorbereitungen nehmen einige Monate in Anspruch. Häufig ist es für einen Importeur oder Exporteur praktischer, stattdessen die spezialisierte Dienstleistung eines Spediteurs oder Zollagenten in Anspruch zu nehmen.

Nutzung der Portbase-Dienste

Der Importeur/Exporteur (oder sein Vertreter) meldet die Anwendung des Gemeinsamen Versandverfahrens über den Portbase-Dienst Notification Import Documentation oder Notification Export Documentation beim Shortsea- oder Fährterminal vorher an. Der Fuhrunternehmer kontrolliert außerdem vor der Abfahrt zum Terminal über den Dienst Import Status oder Track & Trace Export, ob dieser Zollstatus beim Terminal bekannt ist.

Achtung! Beim Buchen der Ladung bei einem Fährbetreiber braucht dieser im Exportfall für das Ausfuhrmanifest bzw. im Importfall für die Entry Summary Declaration (ENS) und die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung (ATO) die gleichen Daten wie für eine reguläre Ein- oder Ausfuhranmeldung (siehe Seite 26).

Weitere Details über das Gemeinsame Versandverfahren finden Sie [hier](#) und [hier](#) auf der (niederländischen) Website der Zollbehörde.

Werden Sie aktiv!

Egal, welche Rolle Sie in der Logistikkette mit Großbritannien einnehmen: Die Zeit bis zum Brexit ist knapp! Machen Sie sich (wenn nötig) bei der Zollbehörde bekannt und melden Sie sich jetzt für die für Sie wichtigen Portbase-Dienste an.



„Die Verknüpfung von Ketten spart enorm viel Zeit bei der Abfertigung und beschleunigt den Durchstrom in den Häfen.“

Wie schließen Sie sich an




Terminals, Reedereien, Schifffahrtsagenturen und Fährbetreiber können für genauere Absprachen über den Anschluss an die niederländische Kettenlösung direkt Kontakt zu Portbase aufnehmen. Dies ist über sales@portbase.com möglich.

Exporteure, Importeure, Spediteure, Zollagenten und Fuhrunternehmer melden sich über die Website von [Portbase](#) einfach online für die Dienste [Notification Export Documentation](#) (inklusive Track & Trace Export), [Notification Import Documentation](#) und [Import Status](#) an.

Auch für den Bulksektor eine Lösung

Für die einfache Erledigung von Zollformalitäten im Bulksektor steht ebenfalls eine passende Brexit-Lösung zur Verfügung. Für weitere Informationen können Sie unter sales@portbase.com Kontakt mit Portbase aufnehmen.

Checkliste für Unternehmen, die Geschäfte mit Großbritannien machen

- Sorgen Sie dafür, dass Sie eine EORI-Nummer besitzen..... 
- Sorgen Sie dafür, dass Sie Ihre Meldungen in den Systemen der Zollbehörde machen können.
 - Melden Sie sich bei einer Zollagentur oder einem Spediteur an.
 - Oder holen Sie sich die nötige Software ins Haus und fordern Sie eine Registrierung für elektronischen Datenaustausch bei der Zollbehörde an (nur wenn Sie selbst Ihre Angaben machen) 
- Sind Sie genehmigungspflichtig? Dann kümmern Sie sich um die entsprechenden Zertifikate bei der NVWA und der ILT.
- Kontrollieren Sie, ob für Sie zusätzliche Zollregelungen oder -genehmigung zur Anwendung kommen.
- Melden Sie sich bei Portbase für die Dienste Notification Export Documentation (inklusive Track & Trace Export), Notification Import Documentation und/oder Import Status über Internet oder EDI an.* 
- Prüfen Sie Ihre Incoterms.
- Nehmen Sie Ihre laufenden Verträge mit Zulieferern unter die Lupe.

* Bei Notification Import Documentation wird außerdem mit jedem Ankunftsterminal ein Terminalvertrag benötigt. Portbase unterstützt Sie dabei. Sie bekommen den Terminalvertrag während des Ausfüllens des Online-Antragsformulars zur Unterzeichnung angeboten.

Get Ready for Brexit

Weitere Informationen über die niederländische Kettenlösung finden Sie auf www.getreadyforbrexit.eu. Die Website zeigt unter anderem, wie Sie sich mit 5 Schritten auf den Brexit in den niederländischen Häfen vorbereiten.

„Ready for Brexit“-Stempel

Sobald Sie an die für Sie wichtigen Dienste angeschlossen sind, können Sie über info@getreadyforbrexit.eu uns den digitalen „Ready for Brexit“-Stempel anfragen. Diesen können Sie anschließend in all Ihrer Kommunikation verwenden, um zu zeigen, dass Sie gut auf den Brexit vorbereitet sind.



Indem Sie uns über dieselbe E-Mail-Adresse Ihr Logo senden (mindestens 400 Pixel breit und/oder hoch), erwähnen wir Sie auch auf der Get Ready for Brexit-Website.



Die Portbase-Dienste für den Brexit von A bis Z

- Cargo Declaration Export Container: Einreichen von Ausfuhrmanifesten bei der Zollbehörde durch die Reederei, Schiff-fahrtsagentur oder Fährgesellschaft.
- Cargo Declaration Import: summarische Eingangsanmeldung (ATO) bei der Zollbehörde machen.
- Cargo Information: sofort Zugang zu den eigenen Bills of Lading (B/Ls) an Bord eines eintreffenden Containerschiffes.
- Clearance NCTS Export Containers: Abmeldung von NCTS-Dokumenten für Ausfuhrladung (T1 und T2) bei der Zollbehörde durch das Terminal.
- Import Status: Echtzeitüberblick über Importladung.
- Inspection Portal: alle Kontrollen (Scan und direkt) auf einen Blick.
- Loading List: Verschicken von Ladelisten an Containerterminals durch die Reederei oder Schifffahrtsagentur.
- Notification Crew and Passengers: Praktische Möglichkeit Besatzungs- und Passagierlisten anzuliefern.
- Notification Dangerous Goods: effizient die Gefahrstoffe an Bord an den Hafenmeister melden.
- Notification Export Documentation: einfache Voranmeldung aller Exportzolldokumente beim Terminal.
- Notification Import Documentation: einfache Voranmeldung von Importzolldokumenten beim Terminal.
- Notification Local Clearance: Optimale Nutzung der vereinfachten Zollregelungen.
- Notification of Arrival Export Containers: Einfach die Ankunft von Exportcontainern aus dem (europäischen) Binnenland auf dem Seeterminal melden.
- Notification Ship's Stores: elektronische Meldung von Schiffsvorräten bei der Zollbehörde.
- Notification Waste Disposal: effizient die Abfälle an Bord angeben.
- Pre-arrival Cargo Declaration Import (4h): Entry Summary Declarations (ENS) bei der Zollbehörde einreichen.
- Track & Trace Export: Echtzeitüberblick über alle Exportcontainer.
- Vessel Notification: der zentrale Zugang für alle Schiffsmeldungen.

Weitere Informationen über die verschiedenen Portbase-Dienste finden Sie **hier**.

Sie können sich auch direkt an Portbase wenden:

T +31 (088) 625 25 34
E sales@portbase.com
W www.portbase.com





GET READY FOR BREXIT

Schnell über die niederländischen Häfen



Initiatoren Get Ready for Brexit

Führende Branchenorganisationen und Portbase als nationales Port Community System haben ihre Kräfte gebündelt, um dem Shortsea- und dem Fährsektor eine kettenweite Brexit-Lösung zu bieten. Wenn Sie sich nun anschließen, stellen Sie sicher, dass Sie auch nach dem Brexit ungehindert aus und nach Großbritannien transportieren können.

Unter Mitwirkung von:

Die Kettenlösung für den Brexit in den niederländischen Häfen ist in enger Zusammenarbeit mit der niederländischen Zollbehörde, der niederländischen Behörde für Lebensmittel- und Warensicherheit, der Hafenbehörde von Amsterdam, der Hafenbehörde von Rotterdam, den Fährbetreibern, Shortsea-Terminals und dem Verband der Rotterdamer Schifffahrtsagenturen zustande gekommen. Die Lösung befindet sich in Übereinstimmung mit der europäischen Gesetzgebung.

www.getreadyforbrexit.eu