



# BHT – Dokumentation – BHT-Schnittstelle –

Version: 4.0 – Stand: März 2015

## Versionsübersicht

Datum	Version	Änderung	Autor
18.03.2015	4.0	Überarbeitung der Version 3.6 im Zuge der Umstellung auf BHT 2.0	Alexander Schumacher

### Welche Inhalte zur letzten Version haben sich geändert:

Folgende Änderungen haben sich ergeben:

- In der Nachricht RÜCKMELDUNG sind die Segmente „BHT-Stammdaten (BHST)“ und „Nachrichten-Verteiler (NAVE)“ entfallen.
- In der Nachricht FREISTELLUNG sind die Segmente „Adresse (ADRE)“ und „Status-Zeile (STZE)“ entfallen.
- Die Datengruppe „Überweisung“ im Segment Auftragskopf (AUKO) ist nicht mehr nutzbar.
- Alle Attribute zum Thema „Monitoren“ sind nicht mehr nutzbar.
- Alle Attribute zum Thema „Packen von / auf Palette“ sind nicht mehr nutzbar.
- Einige Attribute haben in der Spalte „Art“ eine andere *Ausprägung* erhalten.

### Welche Inhalte in der aktuellen Version sind neu:

Da eine **grundsätzliche** Überarbeitung des gesamten Inhalts der Dokumentation stattgefunden hat, werden in diesem Fall die Einzelheiten nicht weiter ausgeführt.

dbh Logistics IT AG | Martinistraße 47-49 | D-28195 Bremen  
Tel: +49 421 30902-0 | info@dbh.de | www.dbh.de

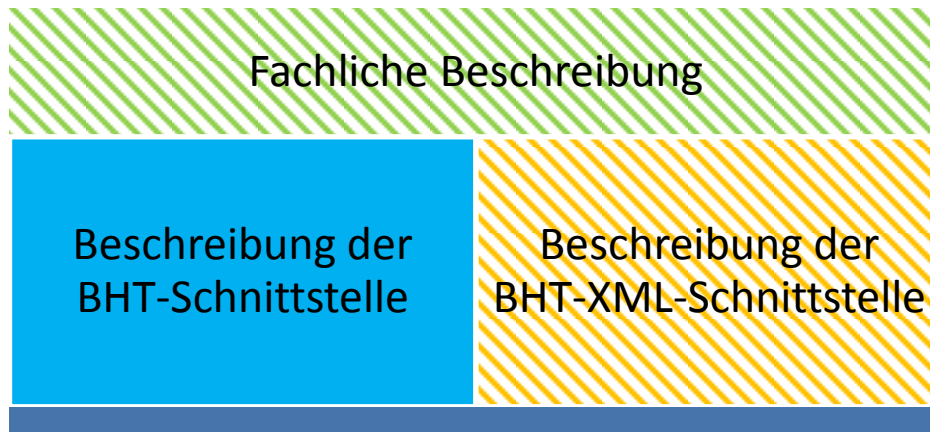
# Inhalt

<b>Versionsübersicht .....</b>	<b>2</b>
<b>1. Dokumentation zur BHT-Schnittstelle.....</b>	<b>5</b>
1.1. Inhalt und Umfang .....	5
<b>2. Allgemeines zu den Nachrichten.....</b>	<b>6</b>
2.1. File Transfer Dateistruktur .....	6
2.2. BHT-Nachricht .....	6
2.3. Segmente der BHT-Nachricht .....	7
2.4. Attribute / Datenelemente.....	8
2.5. Datengruppen.....	9
2.6. Inhalte .....	9
2.7. Prüfungen .....	10
2.8. Zugriffsberechtigung.....	10
2.9. Segment File Transfer Kopf – FTKO.....	12
2.10. Segment File Transfer Ende – FTEN .....	13
<b>3. Nachricht Auftrag.....</b>	<b>14</b>
3.1. Darstellung der Nachricht Auftrag .....	14
3.2. Systematik Auftragskopf und Auftragsposition.....	16
3.3. Segment Nachrichtenkopf – NAKO.....	17
3.4. Segment Auftragskopf – AUKO.....	18
3.5. Segment Hauptmärk – HAMA .....	35
3.6. Segment Statuszeile (des Auftragskopfes) – STZE.....	36
3.7. Segment Auftragspositions-Zuordnung – APZU .....	38
3.8. Segment Gruppe-Position – GRPO .....	43
3.9. Segment Position-Container – POCO.....	45
3.10. Segment Position – POSI.....	48
3.11. Segment Temperaturangaben – TEAN.....	51
3.12. Segment Position-Gefahrgut – POGE.....	53
3.13. Segment Container-Bewegung – COBE .....	64
3.14. Segment LCL-Verweis – LCVE .....	68
3.15. Segment Statuszeile (der Auftragspositions-Zuordnung) – STZE .....	74
3.16. Segment Positionsmärk – POMA.....	76
3.17. Segment Positions-Inhalt – POIN.....	77
3.18. Segment Zoll-Positionsdaten – ZOPD .....	78
3.19. Segment Zoll-AES-Positionsdaten – AESZ .....	86

3.20.	Segment Nachrichtenende – NAEN.....	96
<b>4.</b>	<b>Nachricht Rückmeldung.....</b>	<b>97</b>
4.1.	Darstellung der Nachricht Rückmeldung.....	97
4.2.	Segment Nachrichtenkopf – NAKO.....	99
4.3.	Segment Statuskopf – STKO .....	100
4.4.	Segment Statuszeile – STZE .....	104
4.5.	Segment Auftragspositions-Zuordnung – APZU .....	113
4.6.	Segment AES-Kontrollmaßnahme – CTLZ .....	115
4.7.	Segment AES-Fehlermeldung – FEHZ .....	117
4.8.	Segment AES-Ausfuhranmeldungsdaten – DATZ.....	119
4.9.	Segment Nachrichtenende – NAEN.....	121
<b>5.</b>	<b>Nachricht Freistellung .....</b>	<b>122</b>
5.1.	Darstellung der Nachricht Freistellung .....	123
5.2.	Segment Nachrichtenkopf – NAKO.....	124
5.3.	Segment Auftragskopf-Freistellungsangaben – AKFM.....	125
5.4.	Segment Auftragspositions-Zuordnung – APZU .....	127
5.5.	Segment Nachrichtenende – NAEN.....	129

## 1. Dokumentation zur BHT-Schnittstelle

Die Dokumentation zur BHT-Schnittstelle besteht aus drei Dokumenten. Dabei sind in jedem Dokument Beschreibungen zu den Inhalten: Auftrag, Statusmeldungen und Freistellung enthalten.



### **Hinweis:**

*Da die von der dbh betriebene Wilhelmshaven Telematik (WHT) auf der BHT basiert, wird der Einfachheit halber in der Dokumentation immer nur von BHT und nicht BHT / WHT gesprochen.*

### 1.1. Inhalt und Umfang

In diesem Dokument finden Sie die Beschreibung der einzelnen Nachrichten (AUFTRAG, RÜCKMELDUNG und FREISTELLUNG) sowie deren einzelne Bestandteile zur BHT-Schnittstelle. Jeder Bestandteil beinhaltet wiederum eine allgemeingültige und eine detaillierte Regelbeschreibung. Letztere bezieht sich dabei immer auf die im Bestandteil enthaltenen Datenelemente / Attribute.

Die Dokumentation des fachlichen Teils der BHT-Schnittstelle und der BHT-XML-Schnittstelle mit den XML-Strukturen sowie den dazugehörigen Regelbeschreibungen steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung

<http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/bhtpcs-wilhelmshaven/dokumentation/>.

## 2. Allgemeines zu den Nachrichten

Die Übermittlung von Daten zwischen den einzelnen *Beteiligten* (DV-Systemen) am Hafenumschlag findet im File Transfer über definierte Datenschnittstellen der BHT statt. Die BHT nimmt dabei Inhalte zu Hafenaufträgen und Statusmeldungen entgegen, prüft, verarbeitet und verteilt diese wieder an die entsprechenden Empfänger. Während dieser Arbeitsschritte auftretende Fehler werden an den Sender zurückgemeldet.

Die Beteiligten können Freistellungen nicht im File Transfer an die BHT übermitteln. Eine Freistellung kann in der BHT nur über eine von der dbh zur Verfügung gestellte Dialoganwendung erfasst werden. Die BHT erzeugt und verteilt danach lediglich die Freistellung an die entsprechenden Empfänger.

Zum Transport der Daten stellt die BHT die Nachrichten AUFTRAG, RÜCKMELDUNG und FREISTELLUNG im **BHT-Format** zur Verfügung, die in dieser Dokumentation beschrieben sind.

### 2.1. File Transfer Dateistruktur

Jede Datei, die im File Transfer (ugs. FT) an die BHT gesendet wird, muss ein FT-Kopf-Segment und ein FT-Ende-Segment haben. Diese beiden Segmente kommen je Übertragung nur genau einmal vor und begrenzen die physische Übertragungsdatei. Dabei eröffnet das FT-Kopf-Segment die physische Übertragungsdatei und das FT-Ende-Segment beschließt diese. Das FT-Kopf-Segment identifiziert den Empfänger, ferner wird eine Datenaustausch-Referenz übermittelt, die dazu dient, eventuelle Fehlermeldungen auf Dateiebene identifizierbar zu machen.

Jede File Transfer Datei besteht aus einer oder mehreren gleichen oder verschiedenen BHT-Nachrichten.

#### Beispiel – FT-Datei mit 3 Nachrichten:

```
FTKO01000099985001012 06
NAKO0100009998RUECK ←
...
NAEN0100009998RUECK20150130083854000007
NAKO0100009998RUECK ←
...
NAEN0100009998RUECK20150130083855000007
NAKO0100009998RUECK ←
...
NAEN0100009998RUECK20150130083856000007
FTEN012015013008385700003
```

### 2.2. BHT-Nachricht

Die Nachrichten in der BHT sind nach dem Baukastensystem erstellt worden. D.h., dass immer nur die Bestandteile einer Nachricht genutzt werden müssen, die zur Abwicklung eines bestimmten Geschäftsfalls notwendig sind. Vorteil an diesem System ist, dass Bestandteile die eben *nicht* notwendig sind, auch *nicht* erstellt und an die BHT gesendet werden müssen. Bspw. müssen bei einem Containerauftrag andere Bestandteile als bei einem konventionellen Auftrag an die an die BHT übermittelt werden.

Der Bestandteil einer Nachricht wird in der BHT auch Segment genannt. Ein Segment in einer Nachricht stellt immer eine Zusammenstellung von Datenelementen / Attributen nach fachlichen Gesichtspunkten dar. Eine Nachricht besteht immer mindestens aus den dort festgelegten Muss-Segmenten der jeweiligen Nachricht.

Die Nachricht beginnt mit dem Segment Nachrichtenkopf, der den Nachrichtentyp (AUFTRAG, RÜCKMELDUNG oder FREISTELLUNG) identifiziert. Dem Nachrichtenkopf folgen ein oder mehr Segmente, die die eigentliche Nachricht beschreiben. Abgeschlossen wird die Nachricht durch das Segment Nachrichtenende.

Durch den Nachrichtentyp wird deutlich,

- welche Segmente benötigt werden und
- in welcher Häufigkeit diese maximal in der Nachricht auftreten können.

Der Nachrichtentyp legt also die Nachrichtenstruktur fest. Jede Nachricht besitzt eine definierte Hierarchiestruktur, die die Abhängigkeit der Segmente untereinander und damit zwingend die notwendige Reihenfolge der Segmente in der (sequentiellen) Datei beschreibt.

### Beispiel – Nachricht AUFTRAG (Datenausschnitt):

```
FTKO01000099985001012 06
NAKO0100009998AUFTR
AUKO02E0000000001125
APZU020001XXXU0256594 000001000000000000000000000000 00 00000002222
GRPO010001N0003
POCO0242G1 000000000 1
COBE01
AESZ0200115CZ1200003HV77Q13J000 00 00000N0000000000000000000000000000000000
NAEN0100009998AUFTR20150130083856000008
FTEN012015013008385700001
```

### 2.3. Segmente der BHT-Nachricht

Die in der BHT-Nachricht enthaltenen einzelnen Segmente stellen eine Zusammenstellung von Datenelementen nach fachlichen Gesichtspunkten dar.

Jedes Segment beinhaltet zur Identifizierung in der BHT die Datenelemente SEGMENT-ID (= Kurzname des Segments) und SEGMENT-VERSIONS-NR (= Benutzte Version des Segments), sowie einer Anzahl von fachlich beschreibenden Datenelementen. Diese können wiederum in logisch zusammenhängenden Datengruppen zusammengefasst sein, die die Regelbeschreibung vereinfacht.

Jedes Datenelement bzw. Attribut besteht aus einem Namen, der Angabe des Formats sowie der Angabe ob es sich um ein Muss- oder Kann-Attribut handelt. Ferner beinhaltet es eine Kurzbeschreibung.

Gleichzeitig ist den einzelnen Segmenten eine Regelbeschreibung beigefügt. Diese Regelbeschreibung dient zur Darstellung der Abhängigkeit einzelner Attribute eines Segmentes untereinander. D.h., dass einzelne Attribute in Abhängigkeit von der Ausprägung anderer Attribute eines Segments eine bestimmte Ausprägung haben müssen. Dies ist bei der programmtechnischen Umsetzung der BHT-Schnittstelle unbedingt zu beachten.



## 2.4. Attribute / Datenelemente

Die Attributbeschreibung beinhaltet neben der eigentlichen Beschreibung folgende weitere Informationen:

Information	Bedeutung
Ausprägungen	Nur die hier aufgeführten Attribut- <i>Ausprägungen</i> sind als gültige Werte in der BHT erlaubt. Soll in dem Feld kein Wert übermittelt werden, so ist der dem Format entsprechende Initialwert anzugeben (SPACE oder „0“).
Codeliste	Der im Attribut enthaltene Wert wird in der BHT gegen hinterlegte Stammdaten geprüft. Die möglichen Werte können anhand der genannten <i>Codeliste</i> im Kundeninformationssystem (KIS) auf der dbh-Web-Seite eingesehen werden.
Hinweis / Beispiel	Weitere Informationen zum Inhalt des Attributs bzw. warum ein Attribut keine Beachtung mehr findet.
Ehemals	Gibt die Attributbezeichnung an, die vor der Umstellung auf das Release 2.0 gültig war. Ist diese Information nicht hinterlegt, so hat sich die Attributbezeichnung auch <b>nicht</b> geändert.
Weitergabe	Angabe über den Wert, der bei der Verteilung der BHT-Nachricht an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten von der BHT in das Attribut eingestellt wird.

Einzelne Attribute der BHT-Nachrichten dürfen seit geraumer Zeit nicht mehr verwendet werden oder kommen aus fachlicher Sicht nicht mehr zum Tragen. Im BHT-Format müssen diese Attribute weiterhin vorgehalten werden, um die vorhandene Nachrichtenstruktur nicht zu verändern. Diese Attribute dürfen aber keinesfalls in der Nachricht vom Sender weggelassen werden, auch wenn der Inhalt in der BHT nicht mehr betrachtet wird. In der neuen BHT-XML-Schnittstelle sind diese Attribute dagegen bereits nicht mehr enthalten.

Um Auskunft über die Verwendung von Attributen in der BHT zu geben, sind die Attribute in der Dokumentation mit entsprechenden Kennzeichen versehen worden (Spalte „Art“). Die Ausprägungen der Spalte lauten:

Ausprägungen der Spalte „Art“	Bedeutung:
<b>K</b>	Diese Angabe bedeutet, dass es sich um ein Kann-Attribut handelt. D. h., dass hier nur bei Bedarf ein Wert übermittelt werden muss.  Durch eine entsprechende Anwendungsregel ist es allerdings möglich, dass in einem bestimmten Kontext aus einem Kann-Attribut ein Muss-Attribut wird.
<b>M</b>	Diese Angabe bedeutet, dass es sich um ein Muss-Attribut handelt. D. h.,



Ausprägungen der Spalte „Art“	Bedeutung:
	dass hier <b>immer</b> ein Wert angegeben werden muss.
<b>X</b>	<p><b>Inaktives Attribut</b></p> <p>Werden in dem Attribut Daten an die BHT übermittelt, so werden diese von der BHT <b>nicht</b> verarbeitet, sondern ignoriert.</p> <p>Bei der Verteilung des Hafenauftrags an die Hafenauftragsbeteiligten werden <b>keine</b> Werte von der BHT in dieses Attribut eingestellt. D. h., es behält immer seinen, dem Format entsprechenden, Initialwert (Space oder „0“).</p>
<b>W</b>	<p><b>Konstanter-Wert –Attribut</b></p> <p>Werden in dem Attribut Daten an die BHT übermittelt, so werden diese von der BHT <b>nicht</b> verarbeitet, sondern ignoriert.</p> <p>Anders als bei einem inaktiven Attribut werden bei der Verteilung des Hafenauftrags an die Hafenauftragsbeteiligten <b>konstante</b> Werte von der BHT in dieses Attribut eingestellt.</p> <p>Innerhalb der Attributbeschreibung erfolgt die Angabe des konstanten Wertes unter der Information <i>Weitergabe</i>.</p>
<b>V</b>	<p><b>Vorhandene-Daten-Attribut</b></p> <p>Werden in dem Attribut Daten an die BHT übermittelt, so werden diese von der BHT <b>nicht</b> verarbeitet, sondern ignoriert.</p> <p>Bei der Verteilung des Hafenauftrags an die Hafenauftragsbeteiligten werden ggf. in der BHT <b>vorhandene/vorliegende</b> Werte zum Auftrag in dieses Attribut eingestellt.</p>

## 2.5. Datengruppen

„Datengruppen“ besitzen in der Dokumentation die Abkürzung "DG-...". Die Datengruppen haben die Aufgabe, die Dokumentation übersichtlicher und damit leichter lesbar zu gestalten. Ist die DG als „**Muss**“ gekennzeichnet, so muss mindestens ein Attribut der DG gefüllt sein. Ist die DG als „**Kann**“ gekennzeichnet, so gilt dies nicht. In der Darstellung der Segmente sind die **DG** hervorgehoben. Die dazugehörigen Attribute sind eingerückt. Es handelt sich ausschließlich um eine semantische Darstellung, die keinen Einfluss auf den technischen Aufbau der Nachrichtenstruktur hat. In der Nachricht folgen die einzelnen Datenelemente aufeinander, unabhängig von ihrer Gruppierung.

## 2.6. Inhalte

Der Zeichensatz für die Übermittlung von Daten ist: **ISO-8859-15**. Der Default Wert für alphanumerische Felder lautet „SPACE“ und für numerische Felder „0“.

Datumfelder sind immer alphanumerische Felder und müssen immer komplett ausgefüllt werden. Dabei ist das Datum im Format **JJJJMMTT** und die Zeit je nach Feldinhalt 4-, 6-, oder 8-stellig im Format **HHMMSShh** anzugeben. In Datumfeldern steht das Datum immer vorne.

Dezimalangaben in Feldern werden immer ohne „.“ und „.“ angegeben.

Die an die BHT übermittelten Aufträge und Statusmeldungen werden in der BHT durch weitere Angaben ergänzt, bevor sie an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt werden. Grund dafür ist, dass bestimmte Daten nur bei der dbh vorgehalten werden bzw. nur bei der dbh zeitaktuell sind. Die Ergänzung der Daten sorgt beim Empfänger dafür, dass dieser z. B. Schiffsinformationen aus SIS in seinem System nicht vorhalten muss.

## 2.7. Prüfungen

Alle in der BHT eingehenden Nachrichten werden auf

- richtige Segmentstruktur innerhalb der Nachricht
- richtige Nachrichtenstruktur
- zulässige Version des Segments
- vollständiges Ausfüllen aller Muss-Felder
- plausibel ausgefüllte Kann-Felder
- Einhaltung der Regeln der Nachricht / Segmente
- in der BHT vorhandene Stammdaten
- Zugriffsberechtigung

geprüft.

Eine Übersicht aller vorhandenen Stammdaten (Codelisten), die in der BHT zu Prüfungen herangezogen werden und die in der Beschreibung zu den einzelnen Attributen vorkommen, steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung

<http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/codelisten-bht-20/>.

Fehlermeldungen der BHT zu eingehenden Aufträgen und Statusmeldungen werden in der Regel mit dem Status „MOB“ von der BHT an den Sender der Nachricht übermittelt. Bei technischen Fehlern wie z. B. einer fehlerhaften Segmentstruktur wird die Nachricht allerdings mit dem Status „FEH“ zurückgewiesen.

### Beispiel – Status „FEH“:

```
FTK001000099985001012 06  
NAK00100009998RUECK  
STK001000000000000000FEH00009999  
STZE01FNA0010SIS-NR:47568865  
STZE01FNA002012 Segmentstruktur fehlerhaft  
STZE01FNA003012 Dateiname:  
STZE01FNA004012 XXX.BHT.150130.083757  
NAEN0100009998RUECK20150130083854000007  
FTEN012015013008385400001
```

## 2.8. Zugriffsberechtigung

Als berechtigter Nutzer der BHT muss im Auftrag als auch in Statusmeldungen eine eindeutige Identifizierung des Nutzers angegeben werden. Die Identifizierung erfolgt über einen von der dbh vergebenden Code (ugs. dbh-Code) in den entsprechenden

Attributen im Auftrag (Auftraggeber) und der Statusmeldung (Statusgeber). Der dbh-Code wird ausschließlich bei der Einrichtung eines Kunden in der BHT von der dbh vergeben. Ohne bzw. ohne einen gültigen dbh-Code werden in der BHT keine Aufträge oder Statusmeldungen angenommen.

Jeder Beteiligte an der BHT hat nur Zugriff auf seine eigenen Daten, d. h. er kann nur die Aufträge ändern, die er auch selbst an die BHT übermittelt hat.

## 2.9. Segment File Transfer Kopf – FTKO

Der FT-Kopf dient dazu, eine physische Übertragungsdatei zu eröffnen und den Empfänger zu identifizieren. Ferner wird eine Datenaustausch-Referenz übermittelt, die dazu dient, eventuelle Fehlermeldungen auf Dateiebene identifizierbar zu machen.

### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	"FTKO"
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	"01"
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	Je nach Nachricht kann es sich hierbei um den dbh-Code des: Auftraggebers, Statusgebers oder Freistellgebers handeln.
VERFAHRENS-ID	X 4	M	File Transfer Verfahren – Wird durch den Sender der Nachricht vergeben. <i>Hinweis:</i> "0001" = Standardwert
DATENAUSTAUSCHREFERENZ	X 6	M	Wird durch den Sender der Nachricht vergeben.
KOMMUNIKATIONS-TELEFON-NR	X 20	X	Telefonnummer des Senders
FT-DATEINAME	X 38	X	Gewünschter Dateiname für das Empfangen von Nachrichten.
TRANSPORT-QUITTUNG	X 1	X	Transportquittung für die FT-Übertragung <i>Ausprägungen:</i> "J" = Ja "N" = Nein
QUITTUNGS-CODE	X 4	X	Wird vom dbh-System gesetzt.

Gesamtlänge: 87 Byte

## 2.10. Segment File Transfer Ende – FTEN

Das FT-Ende dient dazu, eine physische Übertragungsdatei zu schließen.

### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	" <b>FTEN</b> "
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	" <b>01</b> "
DATUM-ERSTELLUNG	X 8	M	Erstellungsdatum des Senders.
ZEIT-ERSTELLUNG	X 8	M	Erstellungszeit des Senders
ANZAHL-NACHRICHTEN	N 3	M	Anzahl der innerhalb dieser Übertragung enthaltenen Nachrichten

Gesamtlänge: 25 Byte

### 3. Nachricht Auftrag

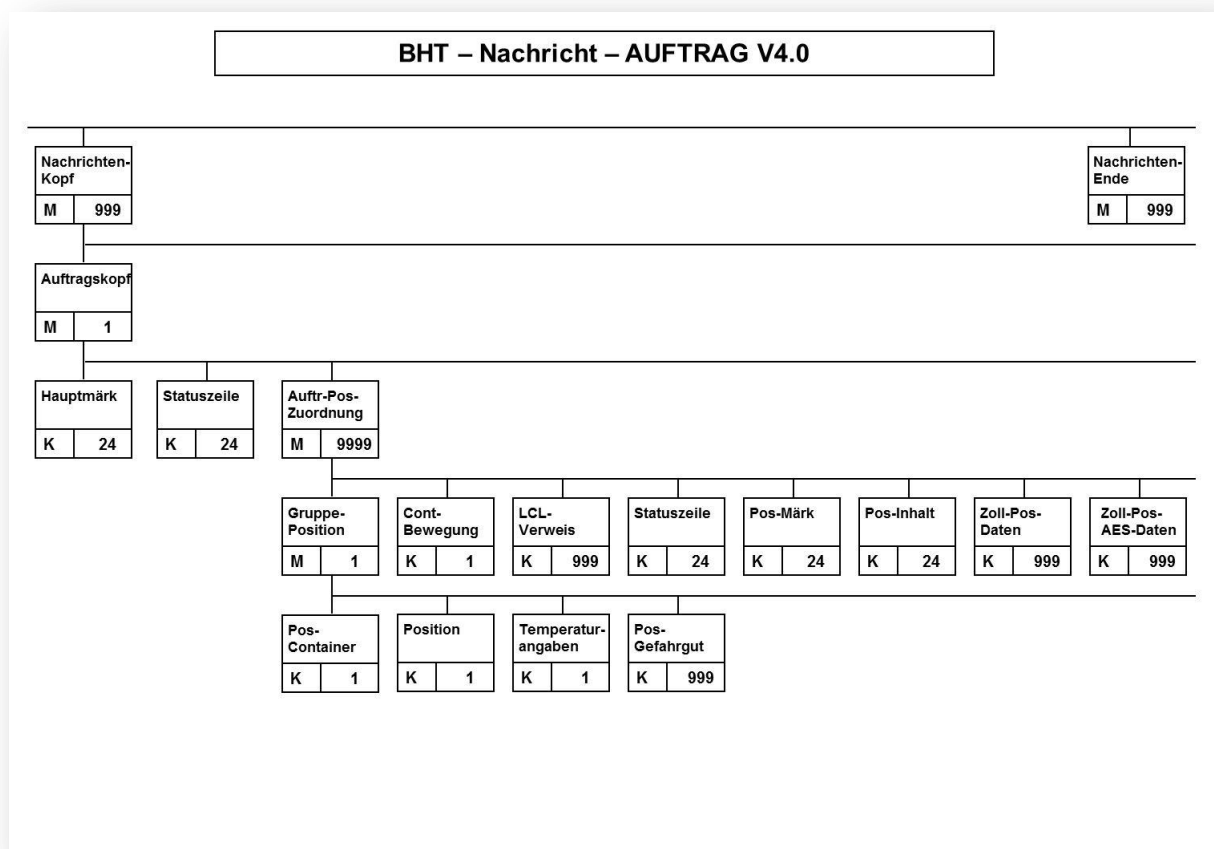
Ein Hafenauftrag (ugs. auch Auftrag genannt) ist in erster Linie ein Arbeitsauftrag an den Umschlagsbetrieb, um eine operative Durchführung zu veranlassen. Dem Umschlagsbetrieb dient der Auftrag als Grundlage für die Planung und Abrechnung der durchzuführenden Arbeiten.

Neben den Informationen für den Umschlagsbetrieb können im Auftrag auch Angaben über Gefahrgüter oder Zoll-Ausfuhrerklärungen enthalten sein. D. h., dass es je nach Auftragskonstellation bzw. Auftragsinhalt neben dem Umschlagbetrieb weitere Hafenauftragsbeteiligte gibt, an die die BHT den Auftrag übermittelt.

*Weitere detaillierte Angaben sind in der BHT-Dokumentation – Fachlicher Teil im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben.*

Die Nachricht **Auftrag** dient dazu, die o. g. Angaben des Auftrags an die BHT zu übermitteln. Die Daten werden von der BHT geprüft, verarbeitet und an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten, wiederum im Format der Nachricht Auftrag, verteilt.

#### 3.1. Darstellung der Nachricht Auftrag



Die Segmente AUKO für generelle Auftragsinformationen sowie APZU für Angaben zur Ware sind **immer** anzugeben. Je nachdem welchen Waren-Verkehr der Auftrag abbildet, sind entsprechende weitere Segmente mindestens anzugeben bzw. optional:

- Containerauftrag
  - Muss
    - GRPO, POCO, COBE, ZOPD und/oder AESZ
  - Optional
    - STZE (zum Auftrag), TEAN, POGE, STZE (zur Auftragsposition) und POIN
- Konventioneller Auftrag / Automobil-Auftrag
  - Muss
    - GRPO und POSI
  - Optional
    - STZE (zum Auftrag), HAMA, TEAN, POGE, STZE (zur Auftragsposition), POMA, POIN, ZOPD und/oder AESZ
- Packauftrag
  - Muss
    - GRPO, POCO, COBE und LCVE
  - Optional
    - STZE (zum Auftrag), TEAN, POGE, STZE (zur Auftragsposition) und POIN

Die Segmente ZOPD und/oder AESZ dürfen **nur** bei Export-Aufträgen angegeben werden. Bei Import-Aufträgen sind beide Segmente **nicht** zulässig. Das Segment LCVE ist ebenso im Export eine Pflichtangabe, hingegen im Import optional. Die Segmente NAKO und NAEN sind **immer** anzugeben.

In den nachfolgenden Kapiteln sind die einzelnen Segmente und Regelbeschreibungen der Nachricht „Auftrag“ beschrieben.



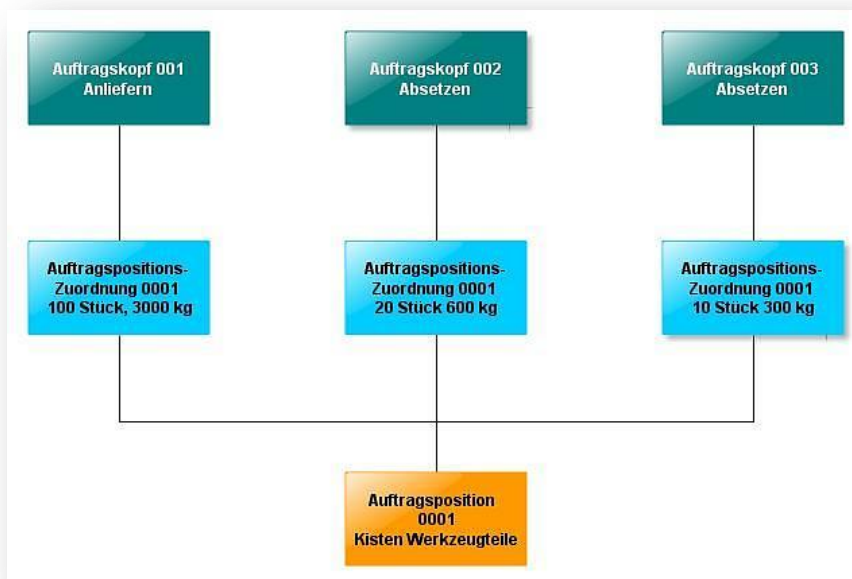
### 3.2. Systematik Auftragskopf und Auftragsposition

An dieser Stelle soll, bevor es zu den Beschreibungen der einzelnen Segmente geht, die Systematik hinsichtlich des Auftragskopfs und der Auftragsposition erläutert werden.

Der Spediteur beauftragt den Umschlagsbetrieb zur Durchführung von operativen Tätigkeiten, in Bezug auf seine Ware. Die einzelnen Tätigkeiten entsprechen dabei jeweils einem Hafenauftrag, wobei es sich immer um dieselbe Ware handelt.

Die Tätigkeit wird über die Auftragsart im Hafenauftragskopf angegeben und die Wareneigenschaften in der Auftragsposition. Hierbei handelt es sich um nicht veränderliche Angaben (z. B. Warenart). Jeder einzelne Arbeitsschritt wird in einem eigenen Auftragskopf abgebildet. Daraus ergibt sich, dass jeder Auftragskopf zwar immer dieselbe Ware angibt, aber letztlich aus der Sicht der zu erbringenden Tätigkeit nur die veränderlichen Angaben verwendet (z. B. Anzahl und Gewicht). Diese Auftragsart auf die Ware wird in der BHT in der Auftragspositionszuordnung abgelegt.

Durch die Verwendung von Auftragspositionen in mehreren Auftragsköpfen entsteht eine m:n-Beziehung. Diese wurde in der BHT durch die Auftragspositionszuordnung aufgelöst, so dass zwischen dem Auftragskopf und der Auftragspositionszuordnung sowie der Auftragsposition und der Auftragspositionszuordnung eine 1:n-Beziehung entsteht.



Bei der Erstanlage einer Auftragsposition werden die Wareneigenschaften festgelegt. In der BHT gibt es auch immer nur **diese** eine Auftragsposition, unabhängig davon, wie viele Aufträge auf diese Bezug nehmen.

### 3.3. Segment Nachrichtenkopf – NAKO

Der Nachrichtenkopf dient dazu, eine Nachricht zu eröffnen und den Nachrichtentyp zu identifizieren. Dem Nachrichtenkopf folgen ein oder mehrere Segmente, die die eigentliche Nachricht beschreiben – hier AUFTRAG (= Hafenauftrag).

#### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>"NAKO"</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"01"</b>
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Auftraggebers
NACHRICHTEN-TYP	X 5	M	<b>"AUFTR"</b>

Gesamtlänge: 19 Byte

### 3.4. Segment Auftragskopf – AUKO

Im Auftragskopf sind neben den Angaben über den Kunden / Auftraggeber, auch Angaben über die vom Umschlagsbetrieb/Terminal durchzuführende operationelle Tätigkeit („Auftragsart“) anzugeben. Weiterhin sind Details über die zur Anlieferung und Abholung der Waren notwendigen Verkehrsmittel, sowie die für den Ex- und Import benötigten Schiffsangaben enthalten. Im Auftragskopf befinden sich keine warenbezogenen Daten. Allerdings kann hier die Art der Hauptmarkierung angegeben werden.

Im Auftragskopf werden folgende Daten von der BHT ergänzt. Wenn die Daten bereits enthalten sein sollten, so können diese u. U. auch von der BHT überschrieben werden.

- Allgemeine Angaben des Auftrags
- Angaben zur Schiffsreise
- Zusatzangaben zum Hafen
- Zusatzangaben zum Schiff

#### Allgemeine Regelbeschreibung

*Die im nachfolgenden verwandten Ausdrücke wie Erst- und Folgeauftrag oder Auftragsanlage und Auftragsänderung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben. Dies gilt gleichermaßen für alle weiteren Segmente.*

In der BHT werden zusammenhängende Aufträge unter einer „Auftragsreferenz“ verwaltet. Bei der Auftragsreferenz handelt es sich um eine 7-stellige Ziffernfolge, die das oberste Ordnungskriterium für einen Auftrag darstellt und ausschließlich von der BHT vergeben wird. Unter einer Auftragsreferenz kann es bis zu 999 Aufträge (bzw. Auftragsköpfe) geben. Zusammen mit dieser fortlaufenden Auftragsnummer identifiziert die Auftragsreferenz genau **einen** BHT-Auftrag. Während die Auftragsreferenz von der BHT vergeben wird, muss die laufende Nummer bei der Anlage von Aufträgen zu einer Referenz vom **Auftraggeber** aufsteigend angegeben werden.

Eine neue Auftragsreferenz wird in der BHT immer durch einen Erstauftrag angelegt. Dazu muss zwingend die Kundenreferenznummer des Auftraggebers als eindeutiges Kriterium angegeben werden, da diese in der BHT immer *eindeutig* in Bezug zu einer Auftragsreferenz steht. Bei Folgeaufträgen ist die Kundenreferenz, sofern noch keine Auftragsreferenz vorliegt, ebenfalls immer anzugeben. Weiterhin muss bei Folgeaufträgen der Erstauftrag in der BHT bereits existieren. Folgeaufträge, die sich auf bereits erledigte Auftragsreferenzen beziehen, werden von der BHT fehlerhaft abgewiesen. Erst- und Folgeaufträge können nur mit dem Status „AUA“ (= „Auftragsanlage“) in der BHT angelegt werden.

Bei der Anlage von Folgeaufträgen, die sich auf eine Auftragsposition beziehen, und Auftragsänderungen wird grundsätzlich eine Statusfolgeprüfung durchgeführt. Details zur Statusfolgeprüfung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben.

Die im Erstauftrag angegebene Warenrichtung (Export oder Import) muss in allen nachfolgenden Aufträgen zur Auftragsreferenz identisch sein.

Auftragsänderungen können in der BHT mit dem Status „GEA“ oder „GZA“ (nur Zollangaben zu ATL@S-AES können abgeändert werden) erfolgen. Eine Auftragsänderung setzt voraus, dass der zu ändernde Auftrag in der BHT bereits existiert. Auftragsänderungen werden mit der Nachricht AUFTRAG und Auftragsstornierungen mit der Nachricht RÜCKMELDUNG durchgeführt.

*Details zur Auftragsänderung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Kapitel „Auftragsänderung“ beschrieben.*

Über die Auftragsart des BHT-Auftrags teilt der Auftraggeber dem Umschlagsbetrieb/ Terminal mit, welche Leistung durchzuführen ist. Diese Leistungen sind jeweils einer der Kategorien „Anliefern“, „Absetzen“, „Aufsetzen“, „Ausliefern“ und „Bearbeiten“ zugeordnet (in der BHT als „Auftragsartgruppen“ bezeichnet und in den BHT-Stammdaten hinterlegt).

Die Auftragsart spezifiziert die Leistung dann genauer (bspw.):

022 = Anliefern / Entladen

023 = Anliefern Selbstentladen / -anliefern

050 = Laden / Absetzen

125 = Anliefern / Entladen (Container)

Einige Prüfungen in der BHT zielen nicht explizit auf eine einzelne Auftragsart ab, sondern auf die Auftragsarten-Gruppe. Eine Änderung der Auftragsart darf nur innerhalb derselben Auftragsarten-Gruppe stattfinden. Ferner wird anhand der Auftragsart festgemacht, ob es sich um einen bestands erhöhenden, bestandsneutralen oder bestandsmindernden Auftrag handelt.

Bei bestandsmindernden Folgeaufträgen muss die Auftragsart des Erstauftrags mit der Auftragsart des Folgeauftrags korrespondieren. D. h., dass in der BHT nur zulässige Kombinationen von Auftragsarten gültig sind. Ungültige Kombinationen werden als Fehler abgewiesen.

In der BHT werden u.a. Prüfungen zur Schiffsreise in Bezug auf die Auftragsarten-Gruppen durchgeführt.

Die Angabe einer Schiffsreise ist bei Verladeaufträgen Pflicht. Der Auftraggeber kann bei der Angabe einer Schiffsreise zwischen zwei Alternativen und den damit im Auftrag anzugebenden Daten wählen:

- Schiffsreiseidentifikationsart = „A“
  - Es wird die 7-stellige Schiffsnummer zur Identifikation einer Schiffsreise erwartet. Diese kann entweder dem Schiffsinformationssystem (SIS) der dbh oder aus veröffentlichten Schiffslisten entnommen werden.
- Schiffsreiseidentifikationsart = „D“
  - Statt der 7-stelligen Schiffsnummer werden die alternativen Schiffsreiseangaben zur Identifikation einer Schiffsreise erwartet. Diese können, je nachdem ob es sich um einen Export- oder Importauftrag handelt, unterschiedlich sein. Anhand der Schiffsreiseangaben ermittelt die BHT in SIS die entsprechende Schiffsnummer bzw. Schiffsreise.

*Das Schiffsinformationssystem (SIS) der dbh ist eine Software zur Anlage von Schiffsreisedaten und Schiffsanmeldungen.*

Die Schiffsreise in SIS beinhaltet u. a. Angaben über: den Schuppen, die Beteiligten Makler/Reeder sowie den Tallybetrieb, den Abgangs- und Bestimmungsort des Schiffes. Deshalb werden auch einige Daten der Schiffsreise in SIS in den Auftrag übernommen, damit diese mit der Verteilung der Auftragskopie auch den weiteren Hafenauftragsbeteiligten vorliegen. In der Auftragskopie wird die Schiffsreiseidentifikationsart dann auf „S“ (= Senden an Empfänger) abgeändert.

Eine nachträgliche Änderung der Schiffsnummer im Auftrag ist nicht zulässig, d. h. der Auftrag muss storniert und erneut an die BHT erteilt werden. Export-Aufträge werden von der BHT als fehlerhaft abgewiesen, wenn das genannte Schiff bereits den Hafen verlassen hat.

Um die Verteilung des Hafenauftrags an das Terminal bzw. den Umschlagsbetrieb vornehmen zu können, ist die Angabe eines Schuppens immer zwingend erforderlich.

Bleibt die Schiffsreiseidentifikationsart *leer* (z. B. bei der Anlieferung von Waren) und somit auch eine Angabe der Schiffsnummer, so **muss** der Auftraggeber einen Schuppen im Auftrag eintragen. In den Fällen wo der Auftraggeber keine Angabe des Schuppens vornimmt, aber die Schiffsreiseidentifikationsart gefüllt ist, wird in der BHT über die Schiffsnummer oder die alternativen Schiffsreiseangaben im Auftrag eine entsprechende Schiffsreise in SIS ermittelt, die wiederum die benötigte Schuppenangabe beinhaltet. Dieser Inhalt wird dann auch in den Auftrag sowie die Auftragskopie übernommen.

Zusätzliche Angaben des Auftraggebers zur Schiffsreise über den Abgangs- und Bestimmungsort bzw. Häfen sowie den Makler und seine Kundennummer beim Umschlagsbetrieb sind erlaubt. Die Umschlagskundennummer des Maklers im Auftrag wird in der BHT gegen vorhandene Daten in SIS als auch den BHT-Stammdaten geprüft.

Containeraufträge, die über die Auftragsart in den BHT-Stammdaten als *Container-*Auftragsarten gekennzeichnet sind, dürfen nur an Umschlagsbetriebe/Terminals gestellt werden, die über die Schuppenangabe im Auftrag wiederum als *Container-*Umschlagsbetrieb in den BHT-Stammdaten vermerkt wurden. Für Aufträge mit konventioneller Ware oder Automobilen gilt dieses Verfahren gleichermaßen.

In den BHT-Stammdaten werden *spezielle* Auftragsarten geführt, die mittels Schuppenangabe im Auftrag nur an vorgegebene Umschlagsbetriebe/Terminals gestellt werden dürfen. Einige Auftragsarten dürfen dabei wiederum nur von einem bestimmten Kundenkreis genutzt werden. Ebenso gibt es Umschlagsbetriebe/Terminals die nur zuvor *festgelegte* Auftragsarten akzeptieren.

Mit dem Umschlagbetrieb „CFS“ – Container Freight Station der Eurogate (Schuppencode „CF“) wurde ein spezielles Verfahren für die Auftragserteilung vereinbart. Bei Aufträgen mit der Auftragsart „702“ können im Attribut „TRUCKER-FIRMA“ die *regulären* bekannten Auftragsarten angegeben werden. Weiterhin dürfen Aufträge mit den Auftragsarten „701“ und „702“ nicht mehr geändert werden.

Im Containerverkehr muss im Auftrag ein Reeder (3-stellig) angegeben werden, damit beim Terminal eine eindeutige Zuordnung von Containern zu Reeder-

Beständen erfolgen kann. Bei konventionellen und Automobil-Aufträgen hingegen darf keine Angabe erfolgen. Die Angabe eines Reeders im Auftrag erfolgt zumeist direkt durch den Auftraggeber. Wenn der Auftraggeber keine Angabe vornimmt, wird in der BHT über die Schiffsnummer oder die alternativen Schiffsreiseangaben im Auftrag eine entsprechende Schiffsreise in SIS ermittelt. Die Schiffsreise beinhaltet wiederum die benötigte Reeder-Angabe, die dann im Auftrag sowie der Auftragskopie ergänzt wird. Die Angabe einer Schiffsreise ist bei Containeraufträgen Pflicht.

Die im Auftrag von Auftraggeber, abweichendem Auftraggeber und Rechnungsempfänger angegebenen Kundennummern werden ebenso in der BHT geprüft, wie die Angabe der Offerten von Auftraggeber und Rechnungsempfänger. Im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ sind die Details hierzu ausführlich beschrieben.

Eine weitere wichtige Angabe im konventionellen Auftrag ist die Art der Hauptmarkierung, d. h. ob es sich um eine **B**estands- oder **V**erlademarkierung handelt. Details zur Hauptmarkierung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ und im Segment HAMA beschrieben.

## Detallierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Bei der Übermittlung eines Erstauftrags muss die Kundenreferenz angegeben sein, da die Auftragsreferenz erst bei Auftragsanlage von der BHT vergeben wird. Die Anlage kann immer nur mit dem Status (CODE) = „AUA“ und der laufenden Auftragsnummer „001“ erfolgen.

Wenn CODE	= "AUA"
und LFD-NR	= "001"
muss REFERENZ	= LEER
und KUNDENREFERENZ	= GEFÜLLT

### Regel 2

Werden der Erstauftrag und der Folgeauftrag innerhalb eines File Transfers an die BHT übermittelt, so muss beim Folgeauftrag zwingend die Kundenreferenz angegeben sein. Der Erstauftrag muss vor dem Folgeauftrag in der Datei vorliegen. Der Folgeauftrag kann nur angelegt werden, wenn der Erstauftrag von der BHT akzeptiert wurde. Weiterhin muss der Status (CODE) = „AUA“ lauten und die laufende Auftragsnummer muss größer „001“ sein.

Wenn CODE	= "AUA"
und LFD-NR	> "001"
muss "AUFTRAG-001"	= VORHANDEN
und REFERENZ	= LEER
und KUNDENREFERENZ	= GEFÜLLT

### Regel 3

Bei der Übermittlung eines Folgeauftrags muss zwingend die Auftragsreferenznummer angegeben sein. Der Erstauftrag muss in der BHT bereits vorhanden sein. Weiterhin muss der Status (CODE) = „AUA“ lauten und die laufende Auftragsnummer muss größer „001“ sein.

Wenn CODE	= "AUA"
und LFD-NR	> "001"
muss "AUFTRAG-001"	= VORHANDEN
und REFERENZ	= GEFÜLLT

### Regel 4

Eine Auftragsänderung kann immer nur unter Angabe der Auftragsreferenz und der entsprechenden laufenden Auftragsnummer erfolgen. Ferner muss der Status (CODE) = „GEA“ lauten.

Wenn CODE	= "GEA"
muss REFERENZ	= GEFÜLLT
und LFD-NR	= GEFÜLLT



### Regel 5

Eine Auftragsänderung, die nur die ATL@S-AES-Zollangaben betrifft, kann immer nur unter Angabe der Auftragsreferenz und der entsprechenden laufenden Auftragsnummer erfolgen. Ferner muss der Status (CODE) = „GZA“ lauten.

Wenn CODE	= "GZA"
muss REFERENZ	= GEFÜLLT
und LFD-NR	= GEFÜLLT

### Regel 6

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Anliefern“ handelt, so muss die Warenrichtung „Export“ lauten.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "ANLIEFERN"
muss WARENRICHTUNG	= "E"

### Regel 7

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Aufsetzen“ handelt, so muss die Warenrichtung „Import“ lauten.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUFSETZEN"
muss WARENRICHTUNG	= "I"

### Regel 8

Aufträge aus der Gruppe „Aufsetzen“ dürfen immer nur die laufende Auftragsnummer „001“ beinhalten.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUFSETZEN"
muss LFD-NR	= "001"

### Regel 9

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Aufsetzen“ handelt, so muss immer eine BL-Nummer vorhanden sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUFSETZEN"
muss BL-NUMMER	= GEFÜLLT

### Regel 10

Wenn es sich um einen bestandsneutralen Auftrag aus der Gruppe „Ausliefern“ handelt, so muss immer eine BL-Nummer vorhanden sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUSLIEFERN"
und "AUFTRAG"	= "BESTANDSNEUTRAL"
muss BL-NUMMER	= GEFÜLLT

### Regel 11

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Absetzen“ oder „Aufsetzen“ handelt, so muss immer eine Schiffsreiseidentifikationsart vorhanden sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "ABSETZEN"
oder "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUFSETZEN"
muss REISE-ID-ART	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 12

Wenn es sich um einen bestandsneutralen Auftrag aus der Gruppe „Anliefern“ oder „Aufsetzen“ handelt, so muss immer eine Schiffsreiseidentifikationsart vorhanden sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "ANLIEFERN"
oder "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUFSETZEN"
und "AUFTRAG"	= "BESTANDSNEUTRAL"
muss REISE-ID-ART	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 13

Gibt der Auftraggeber die Schiffsreiseidentifikationsart „A“ an, so ist die Angabe einer **Schiffsnummer** Pflicht. Alle anderen Angaben zur Schiffsreise sind leer zu lassen.

Wenn REISE-ID-ART	= "A"
muss SIS-NR	= <i>GEFÜLLT</i>
und ABGANGSORT	= <i>LEER</i>
und BESTIMMUNGSORT	= <i>LEER</i>
und MAKLER-DBH-CODE	= <i>LEER</i>
und FUNKRUFZEICHEN	= <i>LEER</i>
und REISENUMMER	= <i>LEER</i>
und KUNDEN-SCHIFFS-REFERENZ	= <i>LEER</i>

### Regel 14

Gibt der Auftraggeber bei einem Export-Auftrag die Schiffsreiseidentifikationsart „D“ an, so muss er statt der **Schiffsnummer** die **alternativen Schiffsreiseangaben** zur Identifikation einer Schiffsreise angeben.

Wenn WARENRICHTUNG	= "E"
und REISE-ID-ART	= "D"
muss SIS-NR	= <i>LEER</i>
und ABGANGSORT	= <i>LEER</i>
und BESTIMMUNGSORT	= <i>GEFÜLLT</i>
und MAKLER-DBH-CODE	= <i>GEFÜLLT</i>
und IMO-NR	= <i>GEFÜLLT</i>
und FUNKRUFZEICHEN	= <i>LEER</i>
und REISENUMMER	= <i>GEFÜLLT</i>
und ETS	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 15

Gibt der Auftraggeber bei einem Import-Auftrag die Schiffsreiseidentifikationsart „D“ an, so muss er statt der **Schiffsnummer** die **alternativen Schiffsreiseangaben** zur Identifikation einer Schiffsreise angeben.

Wenn REISE-ID-ART	= "D"
und WARENRICHTUNG	= "I"
muss SIS-NR	= LEER
und ABGANGSORT	= GEFÜLLT
und BESTIMMUNGSORT	= LEER
und MAKLER-DBH-CODE	= GEFÜLLT
und IMO-NR	= GEFÜLLT
und FUNKRUFZEICHEN	= LEER
und REISENUMMER	= GEFÜLLT
und ETS	= GEFÜLLT

### Regel 16

Wenn es sich **nicht** um einen Auftrag aus der Gruppe „Absetzen“ oder „Aufsetzen“ handelt und Angaben zur Schiffsreise sind **nicht** enthalten, so muss immer ein Schuppen angegeben sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	nicht = "ABSETZEN"
oder "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	nicht = "AUFSETZEN"
und REISE-ID-ART	= LEER
und SIS-NR	= LEER
und ABGANGSORT	= LEER
und BESTIMMUNGSORT	= LEER
und MAKLER-DBH-CODE	= LEER
und FUNKRUFZEICHEN	= LEER
und REISENUMMER	= LEER
und KUNDEN-SCHIFFS-REFERENZ	= LEER
muss SCHUPPEN-CODE	= GEFÜLLT

### Regel 17

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Anliefern“ oder „Ausliefern“ handelt, so muss immer eine Angabe des Verkehrsmittels (CODE) erfolgen.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "ANLIEFERN"
oder "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUSLIEFERN"
muss CODE	= GEFÜLLT

### Regel 18

Handelt es sich bei dem Verkehrsmittel (CODE) im Auftrag um ein Binnenschiff, so muss entweder der Name des Schiffes oder die europaweit einheitliche Registrierungsnummer (ENI-NUMMER) angegeben werden.

Wenn CODE	= "BINNENSCHIFF"
muss BINNENSCHIFF-NAME	= GEFÜLLT
oder ENI-NUMMER	= GEFÜLLT

### Regel 19

Wenn es sich um einen Import-Auftrag aus der Gruppe „Anliefern“ **oder** einen bestandsneutralen Import-Auftrag aus der Gruppe „Aufsetzen“ handelt, der entweder das Verkehrsmittel (CODE) Lkw oder Chassis beinhaltet, so muss immer das Abholkennwort angegeben sein. Die Regel findet bei Auftragsart „134“ keine Anwendung.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUSLIEFERN"
<b>oder</b>	
Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUFSETZEN"
und "AUFTRAG"	= "BESTANDSNEUTRAL"
und WARENRICHTUNG	= "I"
und ART	nicht = "134"
und CODE	= "LKW"
oder CODE	= "CHASSIS"
muss KENNWORT-ABHOLER	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 20

Handelt es sich bei dem Verkehrsmittel (CODE) im Auftrag um die Bahn, so dürfen keine Angaben zum Lkw-Kennzeichen, dem Trucker, der europaweit einheitlichen Registrierungsnummer (ENI-NUMMER) und dem Binnenschiffnamen im Auftrag enthalten sein. Die Regel findet bei den Auftragsarten „701“, „702“, „711“ und „712“ keine Anwendung.

Wenn CODE	= "BAHN"
und ART	nicht = "701"
und ART	nicht = "702"
und ART	nicht = "711"
und ART	nicht = "712"
muss LKW-KNZ	= <i>LEER</i>
und TRUCKER-DBH-CODE	= <i>LEER</i>
und TRUCKER-FIRMA	= <i>LEER</i>
und ENI-NUMMER	= <i>LEER</i>
und BINNENSCHIFF-NAME	= <i>LEER</i>

### Regel 21

Handelt es sich bei dem Verkehrsmittel (CODE) im Auftrag um einen Lkw, so dürfen keine Angaben zur europaweit einheitlichen Registrierungsnummer (ENI-NUMMER), dem Binnenschiffnamen und den Zug- und Wagendaten im Auftrag enthalten sein.

Wenn CODE	= "LKW"
muss ENI-NUMMER	= <i>LEER</i>
und BINNENSCHIFF-NAME	= <i>LEER</i>
und ZUG-NUMMER	= <i>LEER</i>
und ZUG-DATUM	= <i>LEER</i>
und GATTUNG	= <i>LEER</i>
und NUMMER	= <i>LEER</i>
und BESTELL-NR	= <i>LEER</i>
und BESTELL-NR-ZUSATZ	= <i>LEER</i>
und FRACHTBRIEF-NR	= <i>LEER</i>

### Regel 22

Handelt es sich bei dem Verkehrsmittel (CODE) im Auftrag um ein Binnenschiff, so dürfen keine Angaben zum Lkw-Kennzeichen, dem Trucker und den Zug- und Wagendaten im Auftrag enthalten sein. Die Regel findet bei den Auftragsarten „701“, „702“, „711“ und „712“ keine Anwendung.

Wenn CODE	= "BINNENSCHIFF"
und ART	nicht = "701"
und ART	nicht = "702"
und ART	nicht = "711"
und ART	nicht = "712"
muss LKW-KNZ	= LEER
und TRUCKER-DBH-CODE	= LEER
und TRUCKER-FIRMA	= LEER
und ZUG-NUMMER	= LEER
und ZUG-DATUM	= LEER
und GATTUNG	= LEER
und NUMMER	= LEER
und BESTELL-NR	= LEER
und BESTELL-NR-ZUSATZ	= LEER
und FRACHTBRIEF-NR	= LEER

### Regel 23

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Anliefern“ oder „Ausliefern“ handelt, so muss das Avisdatum größer oder gleich dem aktuellen Tagesdatum sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "ANLIEFERN"
oder "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE"	= "AUSLIEFERN"
muss DATUM	>= "TAGESDATUM"

### Regel 24

Die Auftragsarten „858“ und „865“ dürfen nur in Kombination mit den Schuppenangaben „CP“ und „CPL“ genutzt werden.

Wenn ART	= "858"
oder ART	= "865"
muss SCHUPPEN-CODE	= "CP"
oder SCHUPPEN-CODE	= "CPL"

### Regel 25

Die Auftragsart „859“ darf nur in Kombination mit der Schuppenangabe „TN“ genutzt werden.

Wenn ART	= "859"
muss SCHUPPEN-CODE	= "TN"

### Regel 26

Die Auftragsarten „832“ und „833“ dürfen nur in Kombination mit den Schuppenangaben „PC“, „PCV“, „DL“ und „DC“ genutzt werden.

Wenn ART	= "832"
oder ART	= "833"
muss SCHUPPEN-CODE	= "PC"
oder SCHUPPEN-CODE	= "PCV"
oder SCHUPPEN-CODE	= "DL"
oder SCHUPPEN-CODE	= "DC"

### Regel 27

Die Auftragsarten „701“, „702“, „711“ und „712“ dürfen nur in Kombination mit der Schuppenangabe „CF“ genutzt werden.

Wenn ART	= "701"
oder ART	= "702"
oder ART	= "711"
oder ART	= "712"
muss SCHUPPEN-CODE	= "CF"

### Regel 28

An den Umschlagsbetrieb mit dem Schuppen „NK“ dürfen Aufträge nur mit den Auftragsarten „022“ und „050“ gestellt werden.

Wenn SCHUPPEN-CODE	= "NK"
muss ART	= "022"
oder ART	= "050"

### Regel 29

Die Auftragsart „866“ darf nur in Kombination mit der Schuppenangabe „PC“ genutzt werden.

Wenn ART	= "866"
muss SCHUPPEN-CODE	= "PC"

### Regel 30

Die Auftragsart „810“ darf nur in Kombination mit den Schuppenangaben „KH“, „NH“, „N1“ und „N2“ genutzt werden.

Wenn ART	= "810"
muss SCHUPPEN-CODE	= "KH"
oder SCHUPPEN-CODE	= "NH"
oder SCHUPPEN-CODE	= "N1"
oder SCHUPPEN-CODE	= "N2"

### Regel 31

Die Auftragsart „888“ darf nur in Kombination mit den Schuppenangaben „C20“, „C21“, „C22“, „C23“, „C24“, „C31“, „C34“ und „PCC“ genutzt werden.

Wenn ART	= "888"
muss SCHUPPEN-CODE	= "C20"
oder SCHUPPEN-CODE	= "C21"
oder SCHUPPEN-CODE	= "C22"
oder SCHUPPEN-CODE	= "C23"
oder SCHUPPEN-CODE	= "C24"
oder SCHUPPEN-CODE	= "C31"
oder SCHUPPEN-CODE	= "C34"
oder SCHUPPEN-CODE	= "PCC"

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	„ <b>AUKO</b> “
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	„ <b>02</b> “
WARENRICHTUNG	X 1	M	Richtung eines Warengeschäftes Ausprägungen: "I" = Import "E" = Export <i>Ehemals: WARENRICHTUNGS-CODE</i>
REFERENZ	N 7	K	Vom BHT-System vergebene eindeutige Referenznummer (ugs. auch BHT- oder WHT-Referenz). <i>Ehemals: AUFTR-REFERENZ-NR</i>
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer eines Auftrags(-kopfes) innerhalb einer Referenznummer. <i>Ehemals: AUFTR-KOPF-LFD-NR</i>
ART	X 3	M	Beantragte Leistung beim Umschlagsbetrieb <i>Codeliste: Auftragsarten (AART)</i> <i>Ehemals: AUFTR-ART-CODE</i>
DISPO-OHNE-FREISTELLUNG	X 1	K	Die Willenserklärung des Auftraggebers, ob der Umschlagsbetrieb einen Kunden-Auftrag trotz fehlender Freistellung disponieren und durchführen darf. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein Space = Keine Angabe <i>Ehemals: AUFTR-DURCHF-OHNE-FREISTELL</i>
KENNWORT-ABHOLER	X 15	K	Kennwort zur Identifizierung eines Abholers (z. B. Trucker) bei Auslieferungsaufträgen. <i>Ehemals: AUFTR-KENNWORT-ABHOLER</i>
BL-NUMMER	X 22	K	Identifizierende Konnossement-Nummer <i>Ehemals: BL-NR</i>
CTOS-REEDER-CODE	X 4	K	Angabe des Containerreeders als Code <i>Codeliste: Reeder-Codes (CTOS_REED)</i> <i>Ehemals: CONT-REEDER-CODE</i> <i>Hinweis: Der Inhalt ist immer nur 3-stellig anzugeben.</i>



Attributname	Format	Art	Beschreibung
BREMEN-LADUNG-CODE	X 1	X	Hinweis, eine Ware nach dem Löschen zu dem im BL bestimmten Löschhafen weiter zu transportieren (Transport Bremerhaven - Bremen). Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein Space = Keine Angabe
AUSSENBORD-CODE	X 1	K	Kennzeichen für den Umschlag, dass die Ware außerbords gelöscht werden soll/kann. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein Space = Keine Angabe
BEMERKUNG	X 132	K	Bemerkungen zu der mit diesem Auftragskopf beantragten Leistung. Ehemals: AUFTR-KOPF-BEMERKUNG
<b>UEBERWEISUNG-VON-AN</b>	<b>DG</b>	X	Angaben zum Überweisungsgeber und Überweisungsempfänger
UEBERW-AN-DBH-CODE	X 8	X	Identifiziert den Überweisungsnehmer (als neuen Auftraggeber).
UEBERW-AN-KOSTEN-UMS-KD-NR	X 4	X	Hinweis für die Kostenberechnung zu einem Auftrag.
UEBERW-AN-LAGERGELD-DATUM	D 8	X	Datum, bis zu dem der Überweisungsgeber Lagergeld übernimmt.
UEBERW-AN-REEDER-CODE	X 3	X	Identifiziert den Überweisungsnehmer.
UEBERW-VON-DBH-CODE	X 8	X	Verweis auf den Überweisungsgeber.
UEBERW-VON-KOSTEN-UMS-KD-NR	X 4	X	Hinweis für die Kostenberechnung zu einem Auftrag.
UEBERW-VON-LAGERGELD-DATUM	D 8	X	Datum, ab dem der Überweisungsnehmer Lagergeld bezahlt.
UEBERW-VON-REEDER-CODE	X 3	X	Identifiziert den Überweisungsnehmer.
<b>AUFTRAGGEBER</b>	<b>DG</b>	M	Angaben zum Auftraggeber
DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Auftraggebers Ehemals: AUFTR-GEGER-DBH-CODE
KD-NR-UMSCHLAG	X 4	M	Kundennummer bei einem Umschlagsbetrieb Ehemals: UMSCHLAG-KD-NR
KUNDENREFERENZ	X 35	K	Interne Referenznummer des Auftraggebers Ehemals: KUNDEN-REFERENZ
ABTEILUNG	X 5	M	Interne Abteilung des Auftraggebers Ehemals: AUFTR-GEGER-ABTEILUNG
POSITION	X 10	M	Interne Position des Auftraggebers Ehemals: AUFTR-GEGER-POSITION
BEARBEITER	X 15	M	Name des Sachbearbeiters Ehemals: AUFTR-GEGER-SACHBEARBEITER
TELEFON	X 14	M	Telefonnummer des Sachbearbeiters Ehemals: AUFTR-GEGER-TELEFON-NR
RECHNUNGSWECHSEL	X 2	K	Information des Auftraggebers über die Zusammenfassung von beantragten Leistungen auf einer Rechnung bei einem Umschlagsbetrieb.
OFFERTE-NR	X 4	M	Abrechnungsmodalitäten zwischen einem Umschlagsbetrieb und dessen Kunden. Hinweis: "0000" = Keine Offerte vorhanden
<b>ABW-AUFTR-GEGER</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zum abweichenden Auftraggeber
KD-NR-UMSCHLAG	X 4	M	Kundennummer des abweichenden Auftraggebers bei einem Umschlagsbetrieb. Ehemals: ABW-AUFTR-GEGER-UMS-KD-NR

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>RECHNUNGS-EMPFAENGER</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zum abweichenden Rechnungsempfänger
DBH-CODE	X 8	K	dbh-Code des Rechnungsempfängers <i>Ehemals: RECHNUNGSEMPF-DBH-CODE</i>
KD-NR-UMSCHLAG	X 4	M	Kundenummer des Rechnungsempfängers bei einem Umschlagsbetrieb. <i>Ehemals: RECHNUNGSEMPF-UMS-KD-NR</i>
ABTEILUNG	X 5	M	Interne Abteilung des Rechnungsempfängers <i>Ehemals: RECHNUNGSEMPF-ABTEILUNG</i>
POSITION	X 10	M	Interne Position des Rechnungsempfängers <i>Ehemals: RECHNUNGSEMPF-POSITION</i>
RECHNUNGSWECHSEL	X 2	K	Information des Rechnungsempfängers über die Zusammenfassung von beantragten Leistungen auf einer Rechnung bei einem Umschlagsbetrieb. <i>Ehemals: RECHNUNGSEMPF-REWE</i>
OFFERTE-NR	X 4	M	Abrechnungsmodalitäten zwischen einem Umschlagbetrieb und dem Rechnungsempfänger. <i>Hinweis:</i> "0000" = Keine Offerte vorhanden <i>Ehemals: RECHNUNGSEMPF-OFFERTE-NR</i>
<b>SCHIFF-IDENTIFIKATION</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zur Identifikation einer Schiffsreise
REISE-ID-ART	X 1	M	Art der Identifikation einer Schiffsreise Ausprägungen: "A" = Angabe der 7-stelligen Schiffsnummer "D" = Alternative Angaben statt der 7-stelligen Schiffsnummer SPACE = Keine Angabe (z. B. bei Anlieferaufträgen) <i>Weitergabe:</i> "S" = Bei der Übermittlung des Hafenauftrags von der BHT an die Hafenauftragsbeteiligten. <i>Ehemals: SCHIFFS-IDENTIFIKATIONS-ART</i>
SIS-NR	X 7	K	Angabe einer Schiffsnummer zur Identifizierung einer Schiffsreise in SIS. <i>Ehemals: SIS-LFD-NR-SCHIFF (X 4), SIS-LFD-NR-HAFEN (X 2), SIS-LFD-NR-MAKLER (X 1)</i>
ABGANGSORT	X 5	K	Angabe von Land und Ort, in dem der BL-Abgangshafen liegt. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-BL-HAF-ABG-CODE (X 2), UN-LOCATION-BL-HAF-ABG-CODE (X 3)</i>
BESTIMMUNGSORT	X 5	K	Angabe von Land und Ort, in dem der BL-Bestimmungshafen liegt. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-BL-HAF-BEST-CODE (X 2), UN-LOCATION-BL-HAF-BEST-CODE (X 3)</i>
MAKLER-DBH-CODE	X 8	K	dbh-Code des Schiffsmaklers
FUNKRUFZEICHEN	X 7	K	Internationales Funkrufzeichen des Schiffes <i>Ehemals: SCHIFF-RUF-CODE</i>
REISENUMMER	X 6	K	Reeder-Referenz für einen Fahrplanzyklus eines Schiffes. <i>Ehemals: SCHIFFS-REISE-NR</i>
KUNDEN-SCHIFFS-REFERENZ	X 15	K	Interne Schiffsnummer des Auftragsgebers. <i>Ehemals: KUNDEN-INTERNE-SCHIFF-REF</i>
<b>ZUSATZANGABEN-HAFEN</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zum tatsächlichen Lade-/Löschhafen

Attributname	Format	Art	Beschreibung
ABW-LADEHAFEN	X 5	K	Angabe von Land und Ort des vom BL- Abgangshafen abweichenden Ladehafens. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-ABW-HAF-LADE-CODE (X 2), UN-LOCATION-ABW-HAF-LAD-CODE (X 3)</i>
ABW-LOESCHHAFEN	X 5	K	Angabe von Land und Ort des vom BL- Bestimmungshafen abweichenden Löschhafens. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-ABW-HAF-LOE-CODE (X 2), UN-LOCATION-ABW-HAF-LOE-CODE (X 3)</i>
<b>ZUSATZANGABEN-SCHIFF</b>	<b>DG</b>	K	Zusatzangaben zum Schiff
KUNDEN-NR-MAKLER- UMSCHLAG	X 4	K	Kundennummer des Maklers bei einem Umschlagsbetrieb. <i>Ehemals: UMSCHLAG-KD-MAKLER-NR</i>
MAKLER-BUCHUNGS-NR	X 15	K	Buchungsnummer des Maklers <i>Ehemals: MAKLER-BUCHUNGSNUMMER</i>
SCHIFFSNAME	X 18	K	Schiffsname in SIS <i>Ehemals: SCHIFF-NAME</i>
SCHUPPEN-CODE	X 3	K	Angabe des Soll-Leistungsorts (ugs. Schuppen) als Code <i>Codeliste: Schuppencodes (SCHP)</i>
RELATIONS-NR	X 2	K	Traditionelles Handels- und Fahrtgebiet <i>Codeliste: Relationen/Fahrtgebiete (RELA)</i>
<b>WARE-ABGANG-ZIEL</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zu Abgangs- und Bestimmungsorten
ZIEL	X 5	K	Angabe von Land und Ort, in dem das endgültige Warenziel liegt. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-WARE-FINAL-CODE (X 2), UN-LOCATION-WARE-FINAL-CODE (X 3)</i>
ZIEL-ORT	X 35	K	Langbezeichnung des Zielortes einer Ware <i>Ehemals: ORT-BESTIMMUNG-NAME</i>
ABGANG	X 5	K	Angabe von Land und Ort des ursprünglichen Warenabgangs. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-WARE-ABGANG-CODE (X 2), UN-LOCATION-WARE-ABGANG-CODE (X 3)</i>
ABGANG-ORT	X 35	K	Langbezeichnung des Abgangsortes einer Ware <i>Ehemals: ORT-ABGANG-NAME</i>
<b>VERKEHRSMITTEL</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zum eingesetzten Verkehrsmittel der Warenbeförderung
CODE	X 1	K	Identifiziert das eingesetzte Verkehrsmittel als Code Ausprägungen: "1" = Waggon "2" = LKW "3" = Binnenschiff "4" = Chassis "5" = Seeschiff <i>Ehemals: VERKEHRSMITTEL-CODE</i>
LKW-KNZ	X 17	K	LKW-Kennzeichen <i>Ehemals: LKW-KENNZEICHEN</i>
LKW-ANHAENGER-KNZ	X 17	K	LKW-Kennzeichen des Anhängers <i>Ehemals: LKW-ANHAENGER-KENNZEICHEN</i>
NATIONALITAET	X 3	K	Nationalität des Verkehrsmittels <i>Ehemals: NAT-TRANSPORTMITTEL-CODE</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
TRUCKER-DBH-CODE	X 8	K	dbh-Code der Truckerfirma <i>Hinweis:</i> <i>Derzeit liegt hierfür in der BHT keine Codierung vor.</i>
TRUCKER-FIRMA	X 12	K	Name der Truckerfirma
ENI-NUMMER	X 7	K	Identifizierung eines Binnenschiffs anhand einer <b>europaweit</b> einheitlichen Registrierungsnummer (ENI = European Number of Identification). <i>Hinweis:</i> <i>Bei der ENI handelt es sich um eine 8-stellige Angabe. In diesem BHT-Schnittstellenformat kann aber <b>nur</b> eine 7-stellige Angabe (ehemals EURO-Nummern) eingetragen werden.</i> <i>Ehemals: EURO-NUMMER</i>
BINNENSCHIFF-NAME	X 18	K	Name des Binnenschiffs
<b>ZUG-EINGANG</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zum Zug-Eingang
ZUG-NUMMER	N 6	K	Zug-Eingangs-Nummer <i>Ehemals: ZUG-EINGANG-NR</i>
ZUG-DATUM	X 12	K	Beinhaltet das Solleingangsdatum und -Uhrzeit eines Zuges <i>Ehemals: ZUG-SOLL-EINGANG-AM (D 8), ZUG-SOLL-EINGANG-UM (U 4)</i>
<b>WAGENDATEN</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zum Wagen
GATTUNG	X 12	K	Angabe der Wagengattung als Code <i>Codeliste: Waggon-Gattungen (WG_GATT)</i> <i>Ehemals: WAGEN-GATTUNG-CODE</i>
NUMMER	N 12	K	Wagennummer <i>Ehemals: WAGEN-NR</i>
BESTELL-NR	N 6	K	Leerwagen-Bestell-Nummer <i>Ehemals: WAGEN-BESTELL-NR</i>
BESTELL-NR-ZUSATZ	N 3	K	Zusatz zur Leerwagen-Bestellnummer <i>Ehemals: WAGEN-BESTELL-NR-ZUSATZ</i>
FRACHTBRIEF-NR	N 9	K	Nummer eines Frachtbriefes <i>Ehemals: FBR-NR</i>
<b>AVIS</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zur Avisierung der beim Umschlagbetrieb beantragten Leistung
DATUM	X 12	M	Beinhaltet Datum und Uhrzeit der beantragten Leistungserledigung <i>Ehemals: AUFTR-AVIS-AM (D 8), AUFTR-AVIS-UM (U 4)</i>
SCHICHT-NR	X 2	K	Beantragter Arbeitszeitraum der Leistungserledigung
LKW-UMSCHLAG-NR	X 6	K	Avis-Nummer eines LKW an einem Umschlagsbetrieb <i>Ehemals: LKW-UMSCHLAG-AVIS-NR</i>
<b>AUFTR-KOPF-STEUER-INFO</b>	<b>DG</b>	K	Steuerinformationen
HAUPTMAERK-ART	X 1	K	Kennzeichen der Arten einer Hauptmarkierung Ausprägungen: "B" = Bestandsmarkierung "V" = Verlademarkierung SPACE = Keine Angabe einer Hauptmarkierung
FOLGEAUFTR-VERFAHREN	X 1	<b>W</b>	<i>Auftragsübermittlungsverfahren</i> <i>Weitergabe:</i> <i>"1" = Alle enthaltenen Auftragsdaten werden übermittelt</i>
CODE	X 3	M	Bearbeitungszustand eines Auftrages Ausprägungen: "AUA" = Auftragsanlage "GEA" = Auftragsänderung "GZA" = Nur Änderung der AES-Zollangaben <i>Ehemals: AUFTRAGS-STATUS-CODE</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
ZUSATZANGABEN-SCHIFF-2	DG	K	Zusätzliche Angaben zur Art der Schiffsreise-Identifikation "D"
IMO-NR	X 9	M	Identifizierung eines Schiffes anhand einer von der IMO (= International Maritime Organization) herausgegebenen einheitlichen Registrierungsnummer. Die ehemalige eindeutige Nummer der Klassifizierungsgesellschaft Lloyds Register ist in dieser aufgegangen. <i>Ehemals: LLOYDS-REG-CODE</i>
ETS	D 8	M	Schiffs-Abfahrtsdatum <i>Ehemals: SCHIFFS-ETS</i>

Gesamtlänge: 747 Byte

### 3.5. Segment Hauptmärk – HAMA

Das Hauptmärk beinhaltet eine für alle Auftragspositionen eines Auftrags(-kopfes) geltende Markierung. Es kann sich aus maximal 24 Zeilen zusammensetzen.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Markierungsangaben können **nur** bei konventionellen Hafenaufträgen oder im Autoverkehr angegeben werden. Die Angabe einer Hauptmarkierung bei einem Containerauftrag ist nicht erlaubt.

Das Hauptmärk (Segment HAMA) und das Positionsmärk (Segment POMA) ergeben zusammen die vollständige Markierung einer Auftragsposition. Ist kein Hauptmärk im Auftrag angegeben, so muss ein Positionsmärk angegeben werden. Ist ein Hauptmärk vorhanden, so ist die Angabe einer Positionsmarkierung optional.

Die Hauptmarkierung muss zeilenweise fortlaufend aufsteigend von 1 bis 24 an die BHT übermittelt werden. Das gilt auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Wenn eine Hauptmarkierung angegeben wurde, dann muss auch das Bestands- oder Verlademärk-Kennzeichen im Auftragskopf angegeben sein. Umgekehrt gilt, dass bei Angabe des Kennzeichens im Auftragskopf auch mindestens eine Hauptmarkierungszeile angegeben sein muss.

Die erste Anlage des Hauptmärk muss mit dem Kennzeichen "B" (=Bestandsmärk) erfolgen. Nur in bestandsmindernden Folgeaufträgen können Verlademarkierungen mit dem Kennzeichen "V" (=Verlademärk) angegeben werden. Wenn bei Folgeauftragsanlagen oder Auftragsänderungen an Folgeaufträgen keine Hauptmarkierung im Auftrag an die BHT übermittelt wird, dort aber bereits ein Bestandsmärk vorliegt, so ist dies nicht korrekt, und wird mit einem Fehler durch die BHT abgewiesen.

*Weitere Details zu Markierungsangaben können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“HAMA”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
LFD-NR	N 2	M	Fortlaufende Zeilennummer <i>Ehemals: HAUPTMAERK-ZEILE-NR</i>
MAERK	X 18	M	Angabe des Hauptmarkierungsinhalts <i>Ehemals: HAUPTMAERK-UMSCHLAG-ZEILE</i>

Gesamtlänge: 26 Byte

### 3.6. Segment Statuszeile (des Auftragskopfes) – STZE

Die Statuszeile beinhaltet Zusatzinformationen zum Auftrag und wird vom Auftraggeber als codierte Informationen oder als freier Text angegeben. Es können maximal 24 Zeilen an Zusatzinformationen übermittelt werden.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Die Statuszeilen müssen fortlaufend aufsteigend von 1 bis 24 an die BHT übermittelt werden. Dies gilt auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Jede Statuszeile muss einen gültigen (Meldungs-)Typen zur Identifikation des Inhalts aufweisen. Eine Auflistung aller zur Verfügung stehenden Typen steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung <http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/codelisten-bht-20/>.

Wenn die Zusatzinformationen beim Empfänger des Auftrags für den Ausdruck eines Beförderungspapieres genutzt werden, kann die erforderliche **verantwortliche Erklärung** im Sinne des Container-Packzertifikates in den Statuszeilen angegeben werden. Der Ausdruck erfolgt im jeweiligen Empfangs-System!

Zur Übermittlung der Daten wurde der Typ „CPZ“ vereinbart.

#### Beispiel:

TYP	LFD-NR	INFO
CPZ	001	IT IS DECLARED THAT THE PACKING OF
CPZ	002	CONTAINER HAS BEEN CARRIED OUT IN
CPZ	003	ACCORDANCE WITH THE PROVISIONS
CPZ	004	OF PAR. 12.3.7 OF SECTION 12 AND
CPZ	005	PAR. 17.7.7 OF THE GENERAL INTRO
CPZ	006	DUCTION TO THE IMDG CODE

Für das von der dbh angebotene Produkt „Pro Alert E-Mails“ (siehe Fachteil der BHT-Dokumentation – Abschnitte „Auftrag“ und „Zusätzliche Beschreibungen“) kann hier die E-Mail-Adresse des Empfängers angegeben werden. Folgende Typen stehen für die Angabe zur Verfügung:

- EMA = Zur Übertragung einer kompletten E-Mail-Adresse
- EM1 = Bei einer E-Mail-Adresse, die mehr als fünfunddreißig Zeichen umfasst, werden hier die **ersten** fünfunddreißig Zeichen übertragen
- EM2 = Bei einer E-Mail-Adresse, die mehr als fünfunddreißig Zeichen umfasst, werden hier die **restlichen** Zeichen übertragen

Maximal stehen somit sieben Zeichen für die Angabe der E-Mail-Adresse zur Verfügung.

### Beispiel:

TYP	LFD-NR	INFO
EMA	001	Max.Mustermann@Test.de
EM1	001	Maximilian.Mustermann@Musterspediti
EM2	002	on.de

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>"STZE"</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"01"</b>
TYP	X 3	M	Art der zusätzlichen Information zum Auftrag <i>Codeliste: Statuszeilen-Meldetexte (STAT_MLDT)</i> <i>Ehemals: STATUS-MELDUNGS-TYP</i>
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Zeilennummer <i>Ehemals: STATUS-ZEILEN-NR</i>
INFO	X 35	M	Angabe der zusätzlichen Information <i>Ehemals: STATUS-MELDUNGS-ZEILE</i>

Gesamtlänge: 47 Byte



### 3.7. Segment Auftragspositions-Zuordnung – APZU

Im Containerverkehr dient dieses Segment zur Übermittlung der Containernummer und ggfs. der Container-Buchungsnummer. Gewichte werden im Containerverkehr nicht an dieser Stelle, sondern in den weiteren Containersegmenten angegeben.

Für konventionelle Ware und Automobile werden vom Auftraggeber hier die SOLL-Mengen zu Anzahl und Gewicht der Auftragsposition in Bezug zum aktuellen Auftrag angegeben. Es handelt sich dabei um die Mengenangaben zur Ware, die der Umschlagsbetrieb zur Durchführung seiner operativen Tätigkeiten benötigt. Dabei kann es sich bei der Verladung auch um Teilmengen der ursprünglich angelieferten Menge handeln.

Weitere Detaildaten zur Auftragsposition sind in den nachfolgenden Segmenten enthalten.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Ein Auftrag kann sich auf bis zu 9999 Auftragspositionen beziehen. Der Auftraggeber muss an die BHT jede Auftragsposition mit einer jeweils eindeutigen laufenden Nummer übermitteln. Die laufende Nummer ist bei der Anlage von Auftragspositionen aufsteigend anzugeben. Eine Auftragsposition darf in einem Auftrag nicht mehrfach angegeben werden.

Bei der Anlage von Folgeaufträgen, die sich auf eine Auftragsposition beziehen, und Auftragsänderungen wird grundsätzlich eine Statusfolgeprüfung durchgeführt. Details zur Statusfolgeprüfung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben.

Jeder weitere bestandserhöhende Folgeauftrag zu einer Auftragsreferenz muss mit **neuen** Auftragspositionen erfolgen. Weitere Anlieferungsaufträge zu bereits bestehenden Auftragspositionen sind nicht zulässig. Eine Erhöhung oder Verminderung des Bestandes einer vorhandenen Auftragsposition kann nur durch eine Auftragsänderung erreicht werden. Das Entfernen von angelegten Auftragspositionen in der BHT ist generell nicht möglich.

Auftragsänderungen können in der BHT mit dem Status „GEA“ oder „GZA“ (nur Zollangaben zu ATL@S-AES können abgeändert werden) erfolgen. Eine Auftragsänderung setzt voraus, dass die zu ändernde Auftragsposition in der BHT bereits existiert. Zusätzliche Auftragspositionen können nur durch bestands erhöhende Folgeaufträge und nicht durch Auftragsänderungen in der BHT hinzugefügt werden.

Generell kann in der BHT bei einer Auftragsänderung aus einer konventionellen Auftragsposition keine Container-Auftragsposition und umgekehrt werden. Hingegen kann eine konventionelle Auftragsposition zu einer Automobil-Auftragsposition und umgekehrt abgeändert werden.

Bei Export-Automobilaufträgen darf die angegebene Anzahl an Automobilen innerhalb einer Auftragsposition nicht größer als „1“ sein. Gleiches gilt für die Anzahl von Containern in Ex- und Import-Containeraufträgen.

Wenn es sich um einen konventionellen Auftrag handelt, dann müssen Kolli die mehr als 5999 kg wiegen, in jeweils einer separaten Auftragsposition angegeben werden

(ugs. Schwergut). Dies dient dem Umschlag zur Planung der Ressourcen und dem Handling der Ware. Zu dieser Prüfung wird das sog. *Schnittgewicht* ermittelt. Dabei wird das angegebene Gewicht durch die angegebene Anzahl geteilt. Bei einem Schnittgewicht ab 6000 kg darf die Anzahl nur „1“ betragen. Weitere Prüfungen zum Schnittgewicht erfolgen im Segment POSI.

Bei konventionellen Auslieferungen kann es durchaus vorkommen, dass der Auftraggeber die auf das Verkehrsmittel zu ladende, Warenmenge nicht im Auftrag angeben kann. Das Verkehrsmittel soll entsprechend seiner Kapazität vom Umschlagsbetrieb entsprechend „ausgelastet“ werden. Es handelt sich hierbei um Aufträge mit „offener“ Mengenangabe, bei denen die Angaben über Anzahl und Gewicht nicht enthalten sind. Der Auftraggeber muss für das „Auslasten von Verkehrsträgern“ ein entsprechendes Kennzeichen setzen. Es ist zulässig, mehrere Aufträge mit „offener“ Mengenangabe, bezogen auf eine Auftragsposition, zu stellen.

Bei mehrstufigen Aufträgen findet in der BHT eine Bestandsverwaltung /-prüfung statt. Sie stellt sicher, dass nicht mehr Waren verladen oder ausgeliefert werden können, als in der Anlieferung enthalten waren. Diese Prüfung sorgt im Vorfeld dafür, dass der Umschlagsbetrieb nicht Aufträge von der BHT übermittelt bekommt, die dort nicht korrekt abgearbeitet werden können. Ausführliche Details hierzu sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ enthalten.

Wenn es sich um einen Container- oder Packauftrag handelt, so ist die Angabe der Containernummer Pflicht. Die Containernummer wird max. 12-stellig übermittelt. Sie wird in der BHT nicht durch ein Prüfziffernverfahren geprüft. Ggf. erfolgt eine Prüfung erst durch das Terminal, da die Containernummer dort ein Ordnungsbegriff ist. Sonderzeichen und Leerstellen werden in der BHT entfernt und entfallen somit bei der Weitergabe der Auftragskopie an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten (der Zeichensatz umfasst Klein- und Großbuchstaben von „A“ bis „Z“ und Ziffern von „0“ bis „9“).

Für das Terminal in Wilhelmshaven ist neben der Containernummer auch die Container-Buchungsnummer anzugeben, wenn es sich nicht um einen Seedurchführungsauftrag handelt.

Im Export kann eine Containernummer im Auftrag nicht mehr geändert werden.

Bei Export-Containern muss der Auftraggeber für den Zoll weitere Details zum Container angeben. Es handelt sich hierbei um die Angabe, ob es sich um einen Sammel-, Voll- oder Leer-Container handelt.

Eine Containernummer darf innerhalb der aktuellen Auftragsreferenz nur 1x genannt werden. Bereits stornierte Auftragspositionen werden dabei nicht berücksichtigt.

Der Zoll verlangt für die Prüfung seiner Export-Zollerfordernisse, dass im Auftragsbestand der BHT ein Container nur 1x **aktuell** vorhanden sein darf. D. h., der Container darf auf Grund von Auftragskonstellationen, Auftragsstatuswerten (wie z. B. Sperre durch den Zoll) und bisher noch nicht durchgeführten Intervall-Reorganisationen generell zwar mehrfach im Auftragsbestand vorhanden sein, doch darf es nur einen „aktiven“ Auftrag zu diesem Container geben. Um dies zu gewährleisten wird bei der Anlage einer Auftragsposition in der BHT eine Prüfung anhand der Containernummer durchgeführt, ob der im Auftrag genannte Container bereits im Auftragsbestand vorkommt oder nicht. Befindet sich der Container im Auftragsbestand, so wird der ermittelte Containerauftrag nach verschiedenen

Kriterien untersucht. Anhand dieser kann festgestellt werden, ob der in der BHT vorhandene Container noch als aktuell angesehen werden kann. Ist dies der Fall, wird der Auftrag als fehlerhaft von der BHT zurückgewiesen.

Eine weitere wichtige Angabe im Auftrag ist die Art der Positionsmarkierung, d. h. ob es sich um eine **B**estands- oder **V**erlademarkierung handelt. Details zur Positionsmarkierung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ und im Segment POMA beschrieben.

## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Bei Angabe einer Containernummer dürfen keine Gewichtsangaben und Angaben über die Art der Positionsmarkierung angegeben sein.

Wenn NUMMER	= GEFÜLLT
muss SOLL-GEWICHT / GEWICHT-BRUTTO	= LEER
und MAERK-ART-CODE	= LEER

### Regel 2

Bei Export-Containern muss für den Zoll angegeben werden, ob es sich um einen Sammel-, Voll- oder Leer-Container handelt.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und NUMMER	= GEFÜLLT
muss CONTAINER-ZOLL	= "1111" (Sammel-Container)
oder CONTAINER-ZOLL	= "2222" (Voll-Container)
oder CONTAINER-ZOLL	= "3333" (Leer-Container)

### Regel 3

In Export-Containeraufträgen, die an den Schuppen „CTW“ gestellt werden und nicht die Auftragsart „910“ beinhalten, muss neben der Containernummer auch die Container-Buchungsnummer angegeben sein.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und SCHUPPEN-CODE (Segment AUKO)	= "CTW"
und ART (Segment AUKO)	nicht = "910"
und NUMMER	= GEFÜLLT
muss CONTAINER-BUCHUNGS-NR	= GEFÜLLT

#### Regel 4

Wenn es sich um einen Auftrag aus der Gruppe „Ausliefern“ und zusätzlich um den Sonderfall „Auslasten Verkehrsträger“ handelt, dann dürfen keine Mengenangaben angegeben werden. Ebenso muss das Kennzeichen „Auslasten“ entsprechend gesetzt sein.

Wenn "AUFTRAGSARTEN-GRUPPE" = "AUSLIEFERN"  
 und SOLL-ANZAHL = LEER  
 und SOLL-GEWICHT / GEWICHT-BRUTTO = LEER  
 muss AUSLASTEN-VERKEHRSTRAEGER = "0001"

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	"APZU"
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	"02"
LFD-NR	N 4	M	Fortlaufende Nummer einer Auftragsposition <i>Ehemals: AUFTR-POSITION-LFD-NR</i>
<b>CONTAINER-IDENTIFIKATION</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zur Identifikation eines Containers
NUMMER	X 12	K	Eindeutige Identifikation eines Containers <i>Ehemals: CONTAINER-NR</i>
CONTAINER-BUCHUNGS-NR	X 12	K	Weitere, vom Kunden selbst verwaltete, Identifikation eines Containers. <i>Ehemals: CONT-BUCHUNGSNR</i>
<b>AUFTR-POS-ZUORD-SOLL-MENGEN</b>	<b>DG</b>	M	Angabe der Soll-Mengen durch den Auftraggeber
SOLL-ANZAHL	N 6	K	An dieser Stelle werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei konventionellen Aufträgen die Soll-Kollo-Anzahl</li> <li>• bei Fahrzeug-Aufträgen die Anzahl der Fahrzeuge</li> </ul> eingetragen. <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-ANZ-SOLL</i>
SOLL-GEWICHT oder GEWICHT-BRUTTO	N 7	K	An dieser Stelle werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei konventionellen Aufträgen das Soll-Umschlagsgewicht der Ware</li> <li>• bei Fahrzeug-Aufträgen das Bruttogewicht der Fahrzeuge</li> </ul> eingetragen. <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-GEW-SOLL</i>
<b>AUFTR-POS-ZUORD-IST-MENGEN</b>	<b>DG</b>	X	Angabe der Ist-Mengen durch den Umschlag
AUFTR-POS-ZUORD-ANZ-IST	N 6	X	Ist-Kollo-Anzahl
AUFTR-POS-ZUORD-GEW-IST	N 7	X	Tatsächlich umgeschlagenes Ist-Gewicht
<b>ZOLL-POS-GB-NR-AUSLIEFERN</b>	<b>DG</b>	X	Angabe der Gestellungsbuchnummer bei der Auslieferung von Waren. <i>Hinweis: Der Zoll kann keine Daten zum Import-Anlieferauftrag in der BHT angeben und somit werden auch keine Daten in die Auslieferungsaufträge übernommen und weitergegeben.</i>
DIENSTSTELLE	N 4	X	Dienststellennummer des Gestellungsbucheintrages <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-DIENSTSTELLE-AUS</i>
ABFERTIGUNGSSTELLE	N 1	X	Abfertigungsstelle des Gestellungsbucheintrages <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-ABFERTIGUNG-AUS</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
QUARTAL	X 1	X	Unterteilung Buchnummernkreis Ehemals: ZOLL-GB-NR-QUARTAL-AUS
JAHR	N 2	X	Jahr des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-JAHRESZAHL-AUS
TEIL-NR	X 3	X	Unterteilung Buchnummer Ehemals: ZOLL-GB-NR-TEIL-NR-AUS
LFD-NR	N 7	X	Lfd. Nummer des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-LFD-NR-AUS
CONTAINER-ZOLL oder AUSLASTEN- VERKEHRSTRAEGER	N 4	K	An dieser Stelle erfolgen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Containeraufträgen die notwendigen Angaben für den Zoll Ausprägungen: "1111" = Sammelcontainer "2222" = Vollcontainer "3333" = Leercontainer</li> <li>• bei konventioneller Ladung die Angaben über das Auslasten des Verkehrsträgers Ausprägungen: "0000" = Kein Auslasten des Verkehrsträgers "0001" = Auslasten des Verkehrsträgers</li> </ul> Ehemals: FREIGABE-AUS-MANIF-POS
MAERK-ART-CODE	X 1	K	Kennzeichen der Arten einer Positionsmarkierung Ausprägungen: "B" = Bestandsmarkierung "V" = Verlademarkierung SPACE = Keine Angabe einer Positionsmarkierung
POS-INHALT-ART	X 1	W	Kennzeichen, ob eine ausführliche Warenbeschreibung dem Auftrag beigefügt wurde. Weitergabe (wenn eine Warenbeschreibung – Segment POIN – vorliegt): "A" = Auftragsinhalt

Gesamtlänge: 84 Byte

### 3.8. Segment Gruppe-Position – GRPO

An dieser Stelle werden die übergeordneten Auftragspositionsdaten angegeben. Es handelt sich hierbei um eine Zusammenfassung von warenbezogenen Positionsangaben, die sowohl für den konventionellen Verkehr, als auch für den Automobil- und Containerverkehr gelten. Zusätzlich wird hier angegeben, ob die betreffende Auftragsposition auch Gefahrgutangaben beinhaltet.

Verkehrsbezogene Detaildaten sind in den nachfolgenden Segmenten (POSI und POCO) zur Auftragsposition enthalten.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Die fortlaufende Nummer der Auftragsposition in diesem Segment muss **immer** der fortlaufenden Nummer der Auftragsposition im Segment APZU entsprechen.

Wenn eine Gefahrgutposition (Segment POGE) zur Auftragsposition angegeben wurde, dann muss auch das Gefahrgutmerkmal mit „J“ angegeben werden. Umgekehrt gilt, dass bei Angabe des Gefahrgutmerkmals mit „J“ auch mindestens **eine** Gefahrgutposition angegeben sein muss. Beinhaltet das Gefahrgutmerkmal ein „N“ so darf **keine** Gefahrgutposition angegeben sein.

Bei den folgenden Warenarten muss das Gefahrgutmerkmal immer „J“ lauten und somit auch mindestens **eine** Gefahrgutposition angegeben sein:

- von "0125" bis "0130"
- von "0132" bis "0137"
- von "0139" bis "0146"
- von "1139" bis "1141"
- von "1150" bis "1151"

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“GRPO”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
AUFTR-POSITION-LFD-NR	N 4	M	Fortlaufende Nummer einer Auftragsposition
GEFAHRGUT-MERKMAL	X 1	M	Kennzeichen, ob Gefahrgutdaten dem Auftrag beigefügt wurden. Ausprägungen: “J” = Ja “N” = Nein <i>Ehemals: AUFTR-POS-GEFAHRGUT-MERKMAL</i>
WARENART-CODE	X 4	M	Angaben zu einer Ware als Code <i>Codeliste: Warencodes (WACO)</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
BTN-CODE	X 7	X	<i>“Brussels Tariff Nomenclature” Internationales Klassifizierungssystem von Waren</i>
HARMONIZED-CODE	X 15	K	Internationaler Standard für die Klassifizierung von Gütern (ugs. HS-Code).

Gesamtlänge: 37 Byte

### 3.9. Segment Position-Container – POCO

Wenn es sich bei dem Hafenauftrag um einen Containerauftrag handelt, so müssen an dieser Stelle die für die Abwicklung des Containers notwendigen Angaben genannt werden.

Die Daten dieses Segments ergänzen die bereits in den Segmenten APZU und GRPO enthaltenen Angaben zur Container-Auftragsposition. Weitere zusätzliche Details zum Container sind im Segment COBE enthalten und sind der dortigen Beschreibung zu entnehmen.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Das Segment POCO muss bei Containeraufträgen oder Aufträgen, die lt. BHT-Stammdaten bei der Auftragsart einen Containerbezug besitzen (z. B. Packauftrag), angegeben werden.

Ist der ISO-Code des Containers angegeben und zusätzlich noch weitere Container-Detailangaben (Länge, Höhe und Bauart), so müssen diese mit den hinter dem ISO-Code befindlichen BHT-Stammdaten-Details übereinstimmen.

Wird der ISO-Code des Containers nicht angegeben, so müssen Detailangaben zu den Größenmaßen vorgenommen werden. Ggfs. auch, weil es für den Container keinen zutreffenden ISO-Code gibt, weil dieser nicht der Norm entspricht. Die Container-Detailangaben, die unbedingt gemacht werden müssen, sind die Länge, Höhe und Bauart.

Nicht nur die Größenmaße, sondern auch das Gewicht des Containers spielt im operationalen Ablauf eine Rolle. Bestimmte Container-Typen müssen deshalb beim Tara-Gewicht ein vorgegebenes *Mindestgewicht* einhalten, das anhand der Container-Länge ausgemacht wird.

In einem Hafenauftrag dürfen entweder nur Voll-Container oder Leer-Container angegeben werden. Eine Mischform ist hier nicht erlaubt.

#### Hinweis:

Der Beladezustand des (Voll-)Containers sagt nichts darüber aus, ob es sich um einen FCL- oder LCL-Container handelt. Bei einem Leercontainer handelt es sich zwar um einen *leeren* Container, wobei der Auftraggeber an dieser Stelle aber keine Angabe darüber macht, ob der Container nur *leer* ist oder nicht auch selbst die *Ware* darstellt. Letzteres ist allerdings für die in der BHT vorhanden Zoll-Prozesse relevant.



## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Sind der ISO-TYP-CODE und weitere Container-Detailangaben angegeben, so müssen die Detailangaben mit den hinter dem ISO-TYP-CODE befindlichen BHT-Stammdaten-Details übereinstimmen.

Wenn	ISO-TYP-CODE	=	GEFÜLLT	
und	BAUART-CODE	=	GEFÜLLT	
und/oder	LAENGE	=	GEFÜLLT	
und/oder	HOEHE	=	GEFÜLLT	
muss	ISO-TYP-CODE (Stammdaten-Details)	=	BAUART-CODE	und/oder
		=	LAENGE	und/oder
		=	HOEHE	

### Regel 2

Wird der ISO-TYP-CODE des Containers nicht angegeben, so müssen Container-Detailangaben zu den Größenmaßen vorgenommen werden.

Wenn	ISO-TYP-CODE	=	LEER
muss	BAUART-CODE	=	GEFÜLLT
und	LAENGE	=	GEFÜLLT
und	HOEHE	=	GEFÜLLT

### Regel 3

Wenn sich die Container-Längenangabe des ISO-TYP-CODE (aus den BHT-Stammdaten-Details) oder die Container-Länge innerhalb eines bestimmten Längenbereiches befinden, so muss das Tara-Gewicht ein vorgegebenes Mindestgewicht einhalten, insofern dies angegeben wurde.

Wenn	ISO-TYP-CODE (Längenangabe)	>	"09" und < "40"
oder	LAENGE	>	"09" und < "40"
und	TARA	>	"0"
muss	TARA	>=	"1400" (in kg)

### Regel 4

Wenn sich die Container-Längenangabe des ISO-TYP-CODE (aus den BHT-Stammdaten-Details) oder die Container-Länge innerhalb eines bestimmten Längenbereiches befinden, so muss das Tara-Gewicht ein vorgegebenes Mindestgewicht einhalten, insofern dies angegeben wurde.

Wenn	ISO-TYP-CODE (Längenangabe)	>	"39" und < "51"
oder	LAENGE	>	"39" und < "51"
und	TARA	>	"0"
muss	TARA	>=	"2500" (in kg)

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“POCO”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“02”
<b>CONTAINER-TYP</b>	<b>DG</b>	M	Angaben zur Bauart eines Containers
ISO-TYP-CODE	X 4	K	ISO-Typ - Gemäß internationaler Norm <i>Codeliste: Container-ISO-Codes (CONT_ISO)</i> <i>Ehemals: CONTAINER-ISO-CODE</i>
BAUART-CODE	X 2	K	Bauart eines Containers <i>Codeliste: Container-Bauarten (CONT_BART)</i> <i>Ehemals: CONTAINER-BAUART-CODE</i>
LAENGE	N 2	K	Länge eines Containers in Fuß <i>Codeliste: Container-Längen (CONT_LAEN)</i> <i>Ehemals: CONTAINER-LAENGE-NR</i>
HOEHE	N 2	K	Höhe eines Containers in Fuß <i>Codeliste: Container-Höhen (CONT_HOEH)</i> <i>Ehemals: CONTAINER-HOEHE-NR</i>
TARA	N 5	K	Eigengewicht eines Containers <i>Ehemals: CONT-GEWICHT-TARA</i>
BEMERKUNG-REEDER	X 15	K	Bemerkungsfeld für den Schiffsagenten
LADE-ZUSTAND	X 1	M	Beladezustand eines Containers Ausprägungen: “0” = Leercontainer “1” = Vollcontainer <i>Ehemals: CONTAINER-ZUSTAND</i>

Gesamtlänge: 37 Byte

### 3.10. Segment Position – POSI

Wenn es sich bei dem Hafenauftrag um einen Auftrag mit Stückgütern oder Fahrzeugen handelt, so müssen an dieser Stelle die notwendigen Angaben für die Abwicklung angegeben werden.

Die Daten dieses Segments ergänzen die bereits in den Segmenten APZU und GRPO enthaltenen Angaben zur Stückgut-/Automobil-Auftragsposition.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Das Segment POSI darf bei Container- oder Packaufträgen **nicht** angegeben werden.

Die Fahrgestellnummer (ugs. VIN - Vehicle Identification Number) gilt in der BHT als Identifikationsmerkmal eines Fahrzeugs und wird deshalb mit der Containernummer gleichgesetzt. Handelt es sich beim Auftrag um einen Automobilauftrag, so muss die Fahrgestellnummer angegeben werden.

Bei Export-Automobilaufträgen verlangt der Zoll für die Prüfung seiner Export-Zollerfordernisse, dass im Auftragsbestand der BHT ein Automobil nur 1x **aktuell** vorhanden sein darf. D. h., das Automobil darf auf Grund von Auftragskonstellationen, Auftragsstatuswerten (wie z. B. Sperre durch den Zoll) und bisher noch nicht durchgeführten Intervall-Reorganisationen generell zwar mehrfach im Auftragsbestand vorhanden sein, doch darf es nur einen „aktiven“ Auftrag zu diesem Automobil geben. Um dies zu gewährleisten wird (nur) bei der Anlage einer Auftragsposition in der BHT eine Prüfung anhand der Fahrgestellnummer durchgeführt, ob das im Auftrag genannte Automobil bereits im Auftragsbestand vorkommt oder nicht. Befindet sich das Automobil im Auftragsbestand, so wird der ermittelte Automobilauftrag nach verschiedenen Kriterien untersucht. Anhand dieser kann festgestellt werden, ob das in der BHT vorhandene Automobil noch als aktuell angesehen werden kann. Ist dies der Fall, wird der Auftrag als fehlerhaft von der BHT zurückgewiesen.

Ebenso darf bei Export-Automobilaufträgen die im Segment APZU angegebene Anzahl an Automobilen nicht größer als „1“ sein.

Der Auftraggeber kann entweder den BLG-Verpackungscode oder den UN-Rec-21-Verpackungscode an die BHT übermitteln. Allerdings kann derzeit nur der BLG-Verpackungscode von den Umschlagbetrieben verarbeitet werden. In der BHT wird deshalb der UN-Code in den BLG-Code übersetzt. Dieser ersetzt in der Schnittstelle dann auch den vom Auftraggeber übermittelten Code bei der Verteilung der Auftragskopie an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten.

Aus Sicht des Umschlagbetriebes ist es wichtig, dass der Auftraggeber sinnvolle Kombinationen verschiedener Wareneigenschaften übermittelt. So soll sichergestellt werden, dass das Handling der Stückgüter vorab besser geplant werden kann. Bei den nachfolgenden Prüfungen werden die Warenart (Segment GRPO), das Schnittgewichtskennzeichen (in den zur Warenart hinterlegten BHT-Stammdaten-Details enthalten), der USP-Code sowie das Durchschnittsgewicht der Waren pro Auftragsposition miteinander in Beziehung gesetzt. Dazu wird zuerst das Gewicht

durch die Anzahl (Angaben jeweils im Segment APZU) geteilt. Dieser Wert wird im Folgenden als „**Schnittgewicht**“ bezeichnet. Die Prüfungen lauten:

- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „B“ ist, sind alle Angaben im USP-Code zulässig.
- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „1“ ist und das Schnittgewicht > 10.000 kg, dann muss der USP-Code = „08“ angegeben werden.
- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „3“ ist, dann darf kein USP-Code angegeben werden.
- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „4“ ist und das Schnittgewicht >= 800 kg, dann muss der USP-Code = „35“ angegeben werden.
- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „5“ ist und das Schnittgewicht <= 15 kg, dann muss der USP-Code = „01“ angegeben werden.
- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „8“ ist und das Schnittgewicht > 1.800 kg, dann ist die angegebene Warenart falsch.
- Wenn das Schnittgewichtskennzeichen = „9“ ist und das Schnittgewicht <= 1.800 kg, dann ist die angegebene Warenart falsch.
- Wenn das Schnittgewicht <= 500 kg ist, darf der USP-Code **nicht** „05“ oder „11“ sein.
- Wenn das Schnittgewicht <= 1.000 kg ist, darf der USP-Code **nicht** „17“ sein.

## Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“ <b>POSI</b> ”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“ <b>02</b> ”
USP-CODE	X 2	K	Angaben über die Handling-Eigenschaften einer Ware als Code (ugs. Umschlagsspezifikation) <i>Codeliste: (USP)</i>
RAUMMASS	N 6.3	K	Beinhaltet das Raumaß in cbm
KFZ-FAHRGESTELL-NR	X 20	K	Eindeutige Identifikationsnummer eines Fahrzeugs (ugs. VIN)
<b>VERPACKUNG</b>	<b>DG</b>	M	Angaben zur Verpackung einer Ware

Attributname	Format	Art	Beschreibung
VERPACKUNGSART-CODE	X 2	M	Angabe der Verpackung als Code <i>Codeliste: Verpackungscodes (VC)</i> <i>Weitergabe:</i> <i>Bei der Angabe eines alphanumerischen Verpackungscodes (gemäß UN-Rec.21) wird dieser durch einen numerischen Verpackungscode (gemäß der in der BHT gültigen Codeliste) ersetzt.</i>
MANIFEST-VERPACKUNG-TEXT	X 20	K	Angabe der Verpackung als Text
<b>POSITION-AUFTEILUNG</b>	<b>DG</b>	<b>X</b>	Angaben zur Aufteilung von Auftragspositionen <i>Hinweis:</i> <i>In der BHT gibt es derzeit keine gültige Auftragsart, über die eine Aufteilung von Auftragspositionen durchgeführt werden kann.</i>
<i>AUFTR-POS-AUFGETEILT-AUS</i>	<i>N 4</i>	<i>X</i>	<i>Positions-Nummer vor Aufteilung</i>
<i>AUFTR-POS-AUFGETEILT-IN-1</i>	<i>N 4</i>	<i>X</i>	<i>Positions-Nummern nach Aufteilung</i>
<i>AUFTR-POS-AUFGETEILT-IN-2</i>	<i>N 4</i>	<i>X</i>	<i>Positions-Nummer nach Aufteilung</i>
<b>UMSCHLAGSHINWEISE</b>	<b>DG</b>	<b>K</b>	Angaben über Umschlagshinweise zu einer Ware
HINWEIS-1-CODE	X 3	M	Umschlagshinweise zur Ware <i>Codeliste: Umschlagshinweise (UMSH)</i> <i>Ehemals: UMSCHLAGSHINWEIS1-CODE</i>
HINWEIS-2-CODE	X 3	K	Umschlagshinweise zur Ware <i>Codeliste: Umschlagshinweise (UMSH)</i> <i>Ehemals: UMSCHLAGSHINWEIS2-CODE</i>
HINWEIS-3-CODE	X 3	K	Umschlagshinweise zur Ware <i>Codeliste: Umschlagshinweise (UMSH)</i> <i>Ehemals: UMSCHLAGSHINWEIS3-CODE</i>
KONV-LCL-CODE	X 1	M	Kennzeichen, ob es sich um LCL- oder konventionelle Ware oder eine Barge (= antriebsloser, schwimmender Ladungsbehälter) handelt. <i>Ausprägungen</i> <i>“L” oder “l” = LCL</i> <i>“B” oder “b” = BARGE</i> <i>“K” oder “k” = KONVENTIONELL</i> <i>Ehemals: KONV-ODER-LCL-CODE</i>

Gesamtlänge: 81 Byte

### 3.11. Segment Temperaturangaben – TEAN

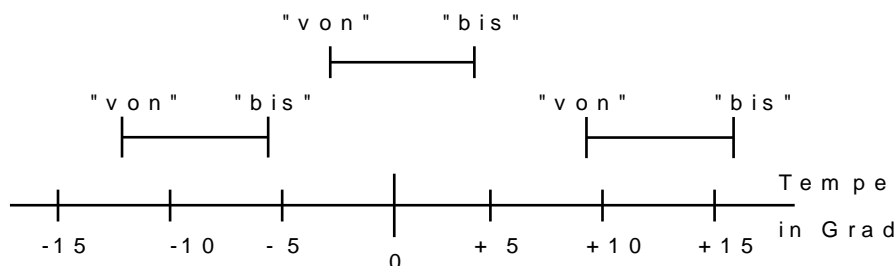
Zur Auftragsposition können Angaben zu Temperaturbereichen-/grenzen für konventionelle Güter oder Spezialcontainer an dieser Stelle angegeben werden.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Bei der Angabe einer unteren oder zusätzlich einer oberen Temperaturgrenze muss ein gültiges Vorzeichen den Werten vorangestellt werden. Als Vorzeichen sind “-” und “+” erlaubt. Die Werte der einzelnen Temperaturgrenzen müssen numerisch sein. Werte kleiner “10” sind dabei mit einer führenden “0” anzugeben (z. B. 05). Innerhalb der Werte können auch Dezimalstellen angegeben werden.

Sind im Fall einer Auftragsänderung bei der Auftragsposition Temperaturangaben enthalten und werden bei dem Auftrag, der die Auftragsposition in der BHT angelegt hat, hierbei Angaben hinzugefügt oder weggelassen, dann prüft die BHT ob bereits Folgeaufträge zur Auftragsposition vorhanden sind. In diesem Fall wird der Auftrag als fehlerhaft abgewiesen, da die bereits an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten, übermittelten Folgeaufträge diese Angaben nicht enthalten. Um hier die Angaben abzuändern, müssen zuerst alle vorhandenen Folgeaufträge storniert und nach der Auftragsänderung erneut gestellt werden.

#### Beispiel:



Bei Angabe einer unteren Temperaturgrenze und einer oberen Temperaturgrenze sind die entsprechenden Attribute wie folgt zu füllen:

SOLL-VON				SOLL-BIS			
Stelle 1	Stelle 2	Stelle 3	Stelle 4	Stelle 1	Stelle 2	Stelle 3	Stelle 4
-	1	2	0	-	0	4	9
-	0	3	5	+	0	4	8
+	0	9	8	+	1	6	0

## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Bei Angabe einer oberen Temperaturgrenze (SOLL-BIS) muss diese größer oder gleich der unteren Temperaturgrenze (SOLL-VON) sein.

Wenn SOLL-BIS  
muss SOLL-BIS

= GEFÜLLT  
>= SOLL-VON

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	"TEAN"
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	"01"
ART	X 1	M	Temperierungsart eines Containers oder konventioneller Ware Ausprägungen: "K" oder "k" = Kühler "H" oder "h" = Heizer "C" oder "c" = Conair <i>Ehemals: KUEHLART</i>
EINHEIT	X 1	M	Temperatureinheit Ausprägungen: "F" oder "f" = Fahrenheit "C" oder "c" = Celsius "K" oder "k" = Kelvin <i>Ehemals: MASS-KUEHLTEMP</i>
SOLL-VON	X 4	M	Untere Temperaturgrenze <i>Ehemals: TEMP-SOLL-VON</i>
SOLL-BIS	X 4	K	Obere Temperaturgrenze <i>Ehemals: TEMP-SOLL-BIS</i>

Gesamtlänge: 16 Byte

### 3.12. Segment Position-Gefahrgut – POGE

An dieser Stelle können alle gefahrgutrelevanten Daten zu einer Auftragsposition mit identischen Gefahrguteigenschaften angegeben werden. Besitzt die Auftragsposition mehrere Gefahrguteigenschaften, so müssen entsprechend viele Gefahrgut-segmente zu dieser Auftragsposition übermittelt werden.

Das Containerpackzertifikat kann innerhalb mehrerer Statuszeilen (Segment STZE) mit dem Meldungstypen „CPZ“ im Auftrag angegeben werden.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Liegen dem Auftraggeber Informationen über Gefahrgüter vor, so kann er diese im Auftrag bei der jeweiligen Auftragsposition entsprechend angeben. Es besteht die Möglichkeit bis zu 999 (unterschiedliche) Gefahrgutpositionen pro Auftragsposition einzutragen. Der Auftraggeber muss an die BHT jede Gefahrgutposition mit einer jeweils eindeutigen laufenden Nummer übermitteln. Die laufende Nummer ist bei der Anlage von Gefahrgutpositionen aufsteigend anzugeben. Dies gilt auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Wenn eine Gefahrgutposition zur Auftragsposition angegeben wurde, dann muss auch das Gefahrgutmerkmal (Segment GRPO) mit „J“ angegeben werden. Umgekehrt gilt, dass bei Angabe des Gefahrgutmerkmals mit „J“ auch mindestens **eine** Gefahrgutposition angegeben sein muss. Beinhaltet das Gefahrgutmerkmal ein „N“ so darf **keine** Gefahrgutposition angegeben sein.

Sind im Fall einer Auftragsänderung bei der Auftragsposition Angaben über Gefahrgüter enthalten und werden bei dem Auftrag, der die Auftragsposition in der BHT angelegt hat, hierbei Angaben hinzugefügt oder weggelassen, dann prüft die BHT ob bereits Folgeaufträge zur Auftragsposition vorhanden sind. In diesem Fall wird der Auftrag als fehlerhaft abgewiesen, da die bereits, an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten, übermittelten Folgeaufträge diese Angaben nicht enthalten. Um hier die Angaben abzuändern, müssen zuerst alle vorhandenen Folgeaufträge storniert und nach der Auftragsänderung erneut gestellt werden.

Je nach Warenrichtung (Export oder Import) sind unterschiedliche Angaben erforderlich. So wird für Export-Gefahrgutaufträge die Gefahrgut-Deklaration "See" gefordert, bei Import Hafenaufträgen (und Auslieferungsaufträgen) wird die jeweils infrage kommende "Land"-Deklaration benötigt. Weiterhin sind unterschiedliche Angaben Pflicht, wenn es um explosive und radioaktive Stoffe geht.

Wird für die Maßeinheit des Flammpunkts keine Angabe vom Auftraggeber geliefert, so nimmt die BHT automatisch „C“ für Celsius an und trägt dies im Auftrag sowie der Auftragskopie für die weiteren Hafenauftragsbeteiligten ein.

Der Flammpunkt ist mit Angabe des Vorzeichens linksbündig zu füllen.

Beispiel	Stelle 1	Stelle 2	Stelle 3	Stelle 4
11 Grad Celsius	+	1	1	
oder	+	0	1	1
- 4 Grad Celsius	-	4		
oder	-	0	0	4



Der Auftraggeber kann für Gefahrgüter entweder den BLG-Verpackungscode oder den UN-Rec-21-Verpackungscode an die BHT übermitteln. Allerdings kann derzeit nur der BLG-Verpackungscode von den Umschlagbetrieben verarbeitet werden. In der BHT wird deshalb der UN-Code in den BLG-Code übersetzt. Dieser ersetzt in der Schnittstelle dann auch den vom Auftraggeber übermittelten Code bei der Verteilung der Auftragskopie an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten.

In Absprache mit den Terminals wurde für Container festgelegt, dass die Angabe über Limited Quantity (LQ) und Excepted Quantity (EQ) unter Bemerkungen einzutragen sind. Die Angaben sind in den ersten 8-Stellen zu hinterlegen, z. B. LQ=JEQ=N. Werden zu einem Container mehrere Gefahrgutangaben mit dem demselben UN-Code und IMDG-Code an die BHT übermittelt, müssen die Angaben für Limited Quantity und Excepted Quantity in jedem dieser Gefahrgutpositionen eingetragen werden und identisch sein.

Unter Listengut wird normalerweise der Hinweis auf bestimmte Vorschriften für den Transport besonders gefährlicher Güter im Straßenverkehr eingetragen. Wenn eine Ausnahmegenehmigung für den Landtransport vorliegt, muss hier der Hinweis auf die jeweilige Ausnahmegenehmigung z. B. Nr. 32 vorgenommen werden.

Die vom Auftraggeber getätigten Angaben zu Limited Quantity und Excepted Quantity sowie zur Ausnahmegenehmigung werden in der BHT **nicht** geprüft, so dass die Verantwortung für die Richtigkeit der Daten beim Auftraggeber liegt.

## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Im Export-Auftrag sind bestimmte Gefahrgutangaben für den Seetransport Pflicht.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
muss IMDG-CODE	= GEFÜLLT
und UN-NR	= GEFÜLLT
und MEERWASSERGEFAEHRDUNG	= GEFÜLLT
und VERPACKUNGS-GRUPPE-NR	= GEFÜLLT

### Regel 2

Wenn das Primärlabel in einem Export-Auftrag angegeben wurde, so muss die **erste** Stelle des IMDG-Codes der **ersten** Stelle des Primärlabels entsprechen.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und PRIMAER-LBL	= GEFÜLLT
muss IMDG-CODE (1. Stelle)	= PRIMAER-LBL (1. Stelle)

### Regel 3

Bei einem Export-Auftrag muss das Bruttogewicht angegeben werden, wenn die **erste** Stelle des IMDG-Codes ungleich „1“ ist.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und IMDG-CODE (1. Stelle)	nicht = "1"
muss GEWICHT-BRUTTO	= GEFÜLLT

### Regel 4

Wenn bei einem Export-Auftrag die **erste** Stelle des IMDG-Codes gleich „1“ ist, sind bestimmte Gefahrgutangaben für **explosive** Stoffe Pflicht.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und IMDG-CODE (1. Stelle)	= "1"
muss GEWICHT-BRUTTO	= GEFÜLLT
und EXPLOSIV-GEWICHT	= GEFÜLLT
und SPRENGSTOFFSCHEIN	= GEFÜLLT

### Regel 5

Wenn bei einem Export-Auftrag die **erste** Stelle des IMDG-Codes gleich „7“ und die UN-NR ungleich „2910“ ist, sind bestimmte Gefahrgutangaben für **radioaktive** Stoffe Pflicht.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und IMDG-CODE (1. Stelle)	= "7"
und UN-NR	nicht = "2910"
muss VERPACKUNGSTYP-CODE	= GEFÜLLT
und TRANSPORT-INDEX	= GEFÜLLT
und AKTIV-BQ	= GEFÜLLT
und KATEGORIE	= GEFÜLLT
und MASS-EINHEIT-CODE	= GEFÜLLT

### Regel 6

Der Kritikalitäts-Index muss bei einem Export-Auftrag gefüllt sein, wenn die UN-NR bestimmte Nummern enthält.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und UN-NR	= "2977", "3324", "3325", "3326", "3327", "3328", "3329", "3330", "3331" oder "3333"
muss KRITIKALITAETS-INDEX	> "0"

### Regel 7

Der Transportindex darf bei einem Export- Auftrag **nicht** gefüllt sein, wenn die Kategorie die Werte „FREIG“ oder „I-W“ enthält.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und KATEGORIE	= "I-W" (Weiß I)
oder KATEGORIE	= "FREIG" (Freigestellt)
muss TRANSPORT-INDEX	= "0"

### Regel 8

Der Transportindex muss bei einem Export- Auftrag gefüllt sein, wenn die Kategorie die Werte „II-G“ oder „III-G“ enthält.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "E"
und KATEGORIE	= "II-G" (Gelb II)
oder KATEGORIE	= "III-G" (Gelb III)
muss TRANSPORT-INDEX	> "0"

### Regel 9

Bei einem Import-Auftrag muss angegeben werden, ob eine Gefahrgutdeklaration auch für den Landtransport erforderlich ist.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
muss LAND-KNZ	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 10

Bei einem Import-Auftrag muss eine entsprechende Klassifizierung für den Landtransport erfolgen wodurch bestimmte Angaben zur Pflicht werden.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
und LAND-KNZ	= "J"
muss GGVS-E-B-KLASSE	= <i>GEFÜLLT</i>
und GGVS-E-B-ZIFFER	= <i>GEFÜLLT</i>
und STOFF-NR	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 11

Bei einem Import-Auftrag liegt eine entsprechende Klassifizierung für den Landtransport mit Ausnahmegenehmigung vor, wodurch bestimmte Angaben zur Pflicht werden.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
und LAND-KNZ	= "A"
muss GGVS-E-B-KLASSE	= <i>GEFÜLLT</i>
und LISTENGUT	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 12

Bei einem Import-Auftrag muss keine gesonderte Angabe für den Landtransport erfolgen.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
und LAND-KNZ	= "N"
muss GGVS-E-B-KLASSE	= LEER
und GGVS-E-B-ZIFFER	= LEER
und STOFF-NR	= LEER

### Regel 13

Bei einem Import-Auftrag muss, wenn die **erste** Stelle der GGVS-E-B-Klasse ungleich „1“ ist, das Bruttogewicht gefüllt sein, insofern GGVS-E-B-Klasse gefüllt ist.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
und GGVS-E-B-KLASSE	= GEFÜLLT
und GGVS-E-B-KLASSE (1.Stelle)	nicht = "1"
muss GEWICHT-BRUTTO	= GEFÜLLT

### Regel 14

Bei einem Import-Auftrag sind, wenn die **erste** Stelle des Feldes GGVS-E-B-Klasse gleich „1“ ist, bestimmte Gefahrgutangaben für **explosive** Stoffe Pflicht, insofern GGVS-E-B-Klasse gefüllt ist.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
und GGVS-E-B-KLASSE	= GEFÜLLT
und GGVS-E-B-KLASSE (1.Stelle)	= "1"
muss GEWICHT-BRUTTO	= GEFÜLLT
und EXPLOSIV-GEWICHT	= GEFÜLLT
und SPRENGSTOFFSCHEIN	= GEFÜLLT

### Regel 15

Bei einem Import-Auftrag sind, wenn die **erste** Stelle des Feldes GGVS-E-B-Klasse gleich „7“ ist, bestimmte Gefahrgutangaben für **radioaktive** Stoffe Pflicht, insofern GGVS-E-B-Klasse gefüllt ist.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)	= "I"
und GGVS-E-B-KLASSE	= GEFÜLLT
und GGVS-E-B-KLASSE (1.Stelle)	= "7"
muss VERPACKUNGSTYP-CODE	= GEFÜLLT
und TRANSPORT-INDEX	= GEFÜLLT
und AKTIV-BQ	= GEFÜLLT
und KATEGORIE	= GEFÜLLT
und MASS-EINHEIT-CODE	= GEFÜLLT

### Regel 16

Der Kritikalitäts-Index muss bei einem Import-Auftrag gefüllt sein, wenn die UN-NR bestimmte Nummern enthält.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO)  
und UN-NR = "I"  
= "2977", "3324", "3325",  
"3326", "3327", "3328",  
"3329", "3330", "3331"  
oder "3333"  
muss KRITIKALITAETS-INDEX > "0"

### Regel 17

Der Transportindex darf bei einem Import- Auftrag **nicht** gefüllt sein, wenn die Kategorie die Werte „FREIG“ oder „I-W“ enthält.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO) = "I"  
und KATEGORIE = "I-W" (Weiß I)  
oder KATEGORIE = "FREIG" (Freigestellt)  
muss TRANSPORT-INDEX = "0"

### Regel 18

Der Transportindex muss bei einem Import- Auftrag gefüllt sein, wenn die Kategorie die Werte „II-G“ oder „III-G“ enthält.

Wenn WARENRICHTUNG (Segment AUKO) = "I"  
und KATEGORIE = "II-G" (Gelb II)  
oder KATEGORIE = "III-G" (Gelb III)  
muss TRANSPORT-INDEX > "0"

### Regel 19

Der Kritikalitäts-Index darf den Wert „99,99“ (009999) nicht übersteigen.

Wenn KRITIKALITAETS-INDEX = GEFÜLLT  
muss KRITIKALITAETS-INDEX <= "009999"

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>"POGE"</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"03"</b>
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer einer Gefahrgutangabe innerhalb einer Auftragsposition. <i>Ehemals: AUFTR-POS-GEFGUT-LFD-NR</i>
<b>GEF-SEE</b>	<b>DG</b>	K	Gefahrgutangaben für den Seetransport

Attributname	Format	Art	Beschreibung
EMS-NR1	X 6	K	<p>EMS = EMERGENCY SCHEDULE FOR SHIPS CARRYING DANGEROUS GOODS (UNFALL-MERKBLATT)</p> <p>Angabe der Merkblattnummer über Maßnahmen im Schadensfall für Einsatzkräfte auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern. Es handelt sich hierbei um durchnummerierte Blätter, deren Identifikation sich bei der Grobunterteilung an der Gefahrgut-Klasse orientiert (1. und 2. Stelle). Die beiden folgenden Stellen entsprechen einer weiteren Feinunterteilung.</p> <p>Beispiel: 4.2-05</p>
EMS-NR2	X 6	K	EMS-Nummer, evtl. 2. Unfallmerkblattnummer
IMDG-CODE	X 4	K	<p>Nummer der Gefahrgutklasse laut IMDG-Code. (INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS-CODE).</p> <p>Anmerkung: Der IMDG-Code ist ein internationaler Code der IMO (International Maritime Organization) für die Beförderung gefährlicher Güter auf See und wird von vielen Staaten entweder in Originalfassung oder als Basis für nationale Regelungen (GGV-See) akzeptiert. Gefährliche Güter wurden in dem internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in Klassen von 1 - 9 unterteilt.</p> <p>Beispiel: 1.4S</p> <p><i>Codeliste: Gefahrgut-Klassen (IMDG)</i></p>
MFAG-TABLE-NR1	X 3	K	Merkblatt-Nummer für Erste-Hilfe-Maßnahmen im Schadensfall ("MEDICAL FIRST AID GUIDE FOR USE IN ACCIDENTS INVOLVING DANGEROUS GOODS").
MFAG-TABLE-NR2	X 3	K	Merkblatt-Nummer für Erste-Hilfe-Maßnahmen
MEERWASSERGEFAEHRDUNG	X 1	K	<p>Information ob Gefahrgut das Meerwasser gefährdet ("Marine Pollutant").</p> <p>Ausprägungen:          "J" = Ja          "N" = Nein</p>
PRIMAER-LBL	X 4	K	<p>Primärlabel (Erst-Kennzeichen), mit dem ein Gefahrgut entsprechend seiner von ihm ausgehenden Hauptgefahr gekennzeichnet sein muss. Die Hauptgefahr ist Kriterium für die Zuordnung in eine Gefahrgut-Klasse.</p> <p><i>Ehemals: PRIMAERLABEL</i></p>
SEKUNDAER-LBL1	X 4	K	<p>Beinhaltet die Identifikation des 1. Sekundärlabels (Zweit-Kennzeichen), mit dem ein Gefahrgut entsprechend den Gefahren, die zusätzlich von ihm ausgehen, gekennzeichnet sein muss. (Bezogen auf die bereits durch das Primärlabel dargestellte Hauptgefahr)</p> <p><i>Ehemals: SEKUNDAERLABEL1</i></p>
SEKUNDAER-LBL2	X 4	K	<p>Beinhaltet die Identifikation des 2. Sekundärlabels (Dritt-Kennzeichen), mit dem ein Gefahrgut entsprechend den Gefahren, die zusätzlich von ihm ausgehen, gekennzeichnet sein muss. (Bezogen auf die bereits durch das Primärlabel dargestellte Hauptgefahr)</p> <p><i>Ehemals: SEKUNDAERLABEL2</i></p>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
UN-NR	X 4	K	Nummer für einen Stoff gemäß der von den UNITED NATIONS erstellten Liste gefährlicher Güter. <i>Codeliste: Gefahrgut UN-Nummern (UNNR)</i>
VERPACKUNGS-GRUPPE-NR	X 1	K	Einteilung nach Festigkeit der Verpackung Ausprägungen: "0" = keine Angaben "1" = Verpackungsgruppe 1 "2" = Verpackungsgruppe 2 "3" = Verpackungsgruppe 3 <i>Ehemals: VERPACKUNGSGRUPPE-NR</i>
STAUMETHODE	X 1	K	Hinweis auf die Staumethode an Bord des Schiffes. In der Einleitung zur Klasse 1 des IMDG-Codes wird auf die Staumethode hingewiesen. Diese gibt verschlüsselt an, wo das Gut an Bord eines Schiffes gestaut werden darf. Bei Gütern der anderen Klassen kann eine Angabe zur Staukategorie (Staumethode) auf den entsprechenden Stoffseiten vorhanden sein. Beispiel: Bei Klasse 1 kann dies "A", "B" oder "C" sein.
<b>GEF-ALLG-V02</b>	<b>DG</b>	M	Allgemeine Gefahrgutangaben
FLAMMPUNKT	X 4	K	Flammpunkt einer Flüssigkeit. Die Angabe des Wertes erfolgt in Grad Celsius.
FLAMMPUNKT-EINHEIT	X 1	K	Maßeinheit für den Flammpunkt. Ausprägungen: "C" = Celsius "F" = Fahrenheit SPACE = Keine Angabe; Die BHT nimmt automatisch "C" als Maßeinheit an. <i>Ehemals: MASS-FLAMMPUNKT</i>
BEMERKUNG	X 130	K	Wenn eine Eigenschaft (z. B. ätzend, feuergefährlich etc.) angegeben werden muss, so ist diese Angabe hier vorzunehmen. Ansonsten ist dieses Feld verfügbar für Bemerkungen zur Gefahrgutposition. <i>Hinweis:</i> <i>Die Angabe von Limited Quantities hat in den ersten vier Stellen "LQ=J" oder "LQ=N" und die Angabe von Excepted Quantities in den Stellen fünf bis acht "EQ=J" oder "EQ=N" zu erfolgen.</i> <i>Ehemals: GEF-BEMERKUNG</i>
SPRENGSTOFFSCHEIN	X 1	K	Hinweis, ob zur Verladung / Bearbeitung eines Gefahrgutes ein Sprengstoffbefähigungsschein erforderlich ist. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein SPACE = keine Angabe <i>Ehemals: GEF-SPRENGSTOFFSCHEIN</i>
GEWICHT-BRUTTO	N 7.1	M	In diesem Feld ist das Bruttogewicht des bzw. der Gefahrgutpackstücke anzugeben. <i>Ehemals: GEF-NETTOGEWICHT</i>
EXPLOSIV-GEWICHT	N 7.1	K	Bei Gefahrgütern der Klasse 1 (Explosive Stoffe) muss in diesem Feld das Nettogewicht angegeben werden. <i>Ehemals: GEF-EXPLOSIVGEWICHT</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
TECHNISCHE-BEZ	X 130	M	<p>Genaueste technische Bezeichnung des Gutes gemäß Stoffblatt oder Gesamtverzeichnis des IMDG-CODES. Mehrere anerkannte technische Stoffnamen sind möglich. Abkürzungen und Handelsnamen sind nur dann erlaubt, wenn sie von der Internationalen Organisation für Normung (ISO) anerkannt sind. Mehrere technische Stoffnamen können einer UN-NR zugeordnet sein (N.A.G.-POSITION). Angaben in englischer Sprache sind zulässig.</p> <p>Der Name des Radionuklids ist hier anzugeben.</p> <p><i>Ehemals: TECHN-GEFAHRGUT-BEZ</i></p>
GEFAHR-AUSLOESER-BEZ	X 130	K	<p>Technische oder chemische Bezeichnung eines Stoffes, der als Gefahrenauslöser bei dem Transport eines Gefahrgutes anzugeben ist, wenn das Gut zu einer NAG-Position des IMDG-Codes gehört.</p> <p><i>Ehemals: GEFAHRAUSLOESER-BEZ</i></p>
WASSER-GEF-KLASSE	X 1	K	<p>Nummer der Wassergefährdungsklasse</p> <p>Ausprägungen:          "0" = im Allgemeinen nicht wassergefährdend          "1" = schwach wassergefährdend          "2" = wassergefährdend          "3" = stark wassergefährdend</p> <p><i>Ehemals: WASSERGEF-KLASSE-NR</i></p>
VERMERK	X 60	K	<p>Vermerke gemäß den Fußnoten der Stoffseiten aus dem IMDG-CODE Verzeichnis. Dabei kann es sich um Stauanweisungen oder Quervermerke zu anderen Gefahrgutklassen handeln.</p> <p><i>Ehemals: GEFAHRGUTVERMERK</i></p>
SOLL-ANZAHL	N 6	M	<p>Anzahl für Gefahrgutpackstücke, wenn zu einer Auftragsposition mehrere Gefahrgutangaben vorhanden sind.</p> <p><i>Ehemals: GEF-POS-ANZAHL-SOLL</i></p>
VERPACKUNGSART-CODE	X 4	M	<p>Angabe der Verpackungsart eines Gefahrgutpackstückes</p> <p><i>Weitergabe:</i>          Bei der Angabe eines alphanumerischen Verpackungscode (gemäß UN-Rec.21) wird dieser durch einen numerischen Verpackungscode (gemäß der in der BHT gültigen Codeliste) ersetzt.</p> <p><i>Codeliste: Verpackungscode Gefahrgut (VC_GEF)</i></p> <p><i>Ehemals: GEF-VERPACKUNGSART-CODE</i></p>
<b>GEF-LAND</b>	<b>DG</b>	<b>K</b>	<b>Gefahrgutangaben für den Landtransport</b>
LAND-KNZ	X 1	K	<p>Angabe, ob eine Gefahrgutdeklaration auch für den Landtransport angegeben werden muss.</p> <p>Ausprägungen:          "J" = Es muss eine entsprechende Klassifizierung für den Landtransport nach GGVS, GGVE oder GGVBinsch erfolgen          "A" = Es ist eine Angabe für Landtransport erforderlich, aber es ist nur die Angabe der Gefahrklasse vorhanden und der Hinweis auf die entsprechende Ausnahmegenehmigung.          "N" = Es ist keine gesonderte Angabe für den Landtransport erforderlich</p> <p><i>Ehemals: LAND-KZ</i></p>
STOFF-NR	X 4	K	<p>Angabe der UN-Nummer für den Landtransport, wenn diese abweichend ist zur UN-NUMMER der Gefahrgut Verordnung See</p>



Attributname	Format	Art	Beschreibung
LISTENGUT	X 130	K	Hinweise auf bestimmte Vorschriften für den Landverkehr.(§9, Abs1 der GGVS) Beispiel: Mengenbegrenzung für B8 - Güter bei Beförderung auf der Straße
GEFAHR-NR	X 4	K	Gefahrnummer eines Gefahrgutes (Kemmler-Zahl). (einheitlich für die Gefahrgut-Vorschriften GGVS, GGVE und ADNR).
GGVS-E-B-KLASSE	X 4	K	Nummer der Gefahrgut-Klasse nach der jeweiligen Verordnung GGVS, GGVE oder GGVBinsch zu Klassifizierung von Gefahrgütern nach den Gefahreigenschaften (z. B. Explosiv, brennbar, radioaktiv etc.). Zusätzlich ist bei Explosivstoffen (Gefahrgut-Klasse 1) die Angabe einer Verträglichkeitsgruppe mit anderen Explosivstoffen angehängt. <i>Ehemals: GEF-GGVS-E-B-KLASSE</i>
GGVS-E-B-ZIFFER	X 6	K	Die Gefahrgut-Ziffer ist eine zusätzliche Unterteilung zu einer Gefahrgut-Klasse unter Berücksichtigung von Stoffeigenschaften (Höhe des Siedepunktes, Flammpunktes etc.) oder Stoffbestandteilen des Gefahrgutes. Zusätzlich wird durch einen angehängten Buchstaben eine Klassifizierung der Gefahr, die von einem Gut ausgeht, ausgedrückt. (z. B. Giftigkeit, Grad der Gesundheitsschädigung, Entzündungsfähigkeit). <i>Ehemals: GEF-GGVS-E-B-ZIFFER</i>
<b>GEF-RADIOAKTIV</b>	<b>DG</b>	K	Gefahrgutangaben bei Klasse 7 (Radioaktiv)
VERPACKUNGSTYP-CODE	X 4	K	Verpackungstyp für radioaktives Gefahrgut, festgelegt von der IAEO (International Atom Energy Organization)  Ausprägungen: "FREI" = Freigestellte Versandstücke "IP-1" = Industrieverpackung Typ 1 "IP-2" = Industrieverpackung Typ 2 "IP-3" = Industrieverpackung Typ 3 "A" = Normale Verpackung Versandstück Typ A "B(U)" = Versandstück Typ B Unilaterale Zulassung "B(M)" = Versandstück Typ B Multilaterale Zulassung "C" = Versandstück Typ C <i>Ehemals: GEF-VERPACKUNGSTYP-CODE</i>
AKTIV-BQ	N 11	K	Aktivität eines radioaktiven Materials, in Becquerel. <i>Ehemals: GEF-AKTIV-BQ</i>
BFS-NR	X 15	K	Nummer des Transportgenehmigungsscheines des Bundesamtes für radioaktive Gefahrgüter. <i>Ehemals: GEF-BFS-NR</i>
KATEGORIE	X 5	K	Einteilung der radioaktiven Stoffe aufgrund der Dosis-Leistung.  Ausprägungen: "I-W" = Weiß I "II-G" = Gelb II "III-G" = Gelb III "FREIG" = Freigestellt <i>Ehemals: GEF-KATEGORIE</i>
GEF-BLATT-NUMMER	N 2	X	<i>Blatt-Nummer der Gefahrgutvorschriften für radioaktive Stoffe</i>
MASS-EINHEIT-CODE	X 1	K	Angabe der Maßeinheit  Ausprägungen: "T" = Tera Becquerel (TBq) "G" = Giga Becquerel (GBq) <i>Ehemals: GEF-MASS-RADIOAKT-CODE</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
TRANSPORT-INDEX	N 4.2	K	<p>Die Transportkennzahl ist eine Zahl, die einem Versandstück, einer Umverpackung, einem Tank oder Frachtcontainer zugeordnet wird und anhand derer sowohl die nukleare Kritikalität als auch die Strahlungsexposition überprüft werden kann. Es handelt sich hierbei um den höchsten Strahlungspegel in einem Abstand von 1 m von der Außenfläche des Versandstückes, der Umverpackung, des Tanks oder Frachtcontainers. (Angabe in MREM/H oder mSv/h).</p> <p><i>Ehemals: GEF-TRANSPORT-INDEX</i></p>
KRITIKALITAETS-INDEX	N 4.2	K	<p>Kritikalitätssicherheitsindex (CSI) Kennzahl für die Kritikalitätssicherheit, die Versandstücken, Umverpackungen oder Frachtcontainern mit spaltbaren Stoffen zugeordnet wird, ist eine Zahl, die dazu dient, die Kontrolle über die Ansammlung von Versandstücken, Umverpackungen oder Frachtcontainern mit spaltbaren Stoffen zu ermöglichen.</p> <p>Das Feld ist im Format numerisch 2.2 mit führenden Nullen zu füllen (aufgefüllt auf 4.2). Beispiel: 45,37 entspricht "004537" <i>Ehemals: GEF-KRITIKALITAETS-INDEX</i></p>
<b>Verarbeitungshinweis</b>	<b>DG</b>	<b>K</b>	Angabe eines Verarbeitungshinweises
SEGMENT-VERSION-KUNDE	N 2	<b>W</b>	<p><i>Dieses Feld hat in der BHT keine Bedeutung mehr.</i></p> <p><i>Weitergabe: Bei der Übermittlung des Hafenauftrags von der BHT an die Hafenauftragsbeteiligten wird immer die aktuelle Version des Segments eingetragen.</i></p>

Gesamtlänge: 734 Byte

### 3.13. Segment Container-Bewegung – COBE

Wenn es sich bei dem Hafenauftrag um einen Containerauftrag handelt, so müssen an dieser Stelle die für die Abwicklung des Containers notwendigen Angaben genannt werden.

Die Daten dieses Segments ergänzen die in den Segmenten APZU, GRPO und POCO bereits enthaltenen Angaben zur Container-Auftragsposition.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Das Segment COBE muss bei Containeraufträgen oder Aufträgen, die lt. BHT-Stammdaten bei der Auftragsart einen Containerbezug besitzen (z. B. Packauftrag), angegeben werden.

#### Detaillierte Regelbeschreibung

##### Regel 1

Bei einem vollen Container muss das Gesamtgewicht angegeben werden und sich zusätzlich innerhalb vorgegebener Gewichtsgrößen befinden. Allerdings nur, wenn sich die Container-Längenangabe des ISO-TYP-CODE (aus den BHT-Stammdaten-Details) oder die Container-Länge innerhalb eines bestimmten Längenbereiches befinden.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO)	= "1" (voll)
und ISO-TYP-CODE (Längenangabe Segment POCO)	> "09" und < "40"
oder LAENGE (Segment POCO)	> "09" und < "40"
muss GEWICHT-BRUTTO	= <i>GEFÜLLT</i>
und GEWICHT-BRUTTO	>= "1400" (in kg)
und GEWICHT-BRUTTO	<= "54000" (in kg)

##### Regel 2

Bei einem vollen Container muss das Gesamtgewicht angegeben werden und sich zusätzlich innerhalb vorgegebener Gewichtsgrößen befinden. Allerdings nur, wenn sich die Container-Längenangabe des ISO-TYP-CODE (aus den BHT-Stammdaten-Details) oder die Container-Länge innerhalb eines bestimmten Längenbereiches befinden.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO)	= "1" (voll)
und ISO-TYP-CODE (Längenangabe Segment POCO)	> "39" und < "51"
oder LAENGE (Segment POCO)	> "39" und < "51"
muss GEWICHT-BRUTTO	= <i>GEFÜLLT</i>
und GEWICHT-BRUTTO	>= "2500" (in kg)
und GEWICHT-BRUTTO	<= "54000" (in kg)

### Regel 3

Bei einem leeren Container müssen das Tara- und das Gesamtgewicht des Containers übereinstimmen. Zusätzlich muss das Tara-Gewicht kleiner oder gleich „10000“ kg sein.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO)	= "0" (leer)
muss TARA (Segment POCO)	= <i>GEWICHT-BRUTTO</i>
und TARA (Segment POCO)	<= "10000" (in Kg)

### Regel 4

Bei einem vollen Container muss das Tara-Gewicht kleiner als das Gesamtgewicht des Containers sein.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO)	= "1" (voll)
muss TARA (Segment POCO)	< <i>GEWICHT-BRUTTO</i>

### Regel 5

Bei einem vollen Container muss das Gesamtgewicht der Summe aus dem Tara- und dem Nettogewicht entsprechen, wenn das Nettogewicht angegeben wurde.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO)	= "1" (voll)
und TARA (Segment POCO)	> "0"
und GEWICHT-NETTO	> "0"
muss GEWICHT-BRUTTO	= <i>Summe aus</i> <i>TARA (Segment POCO)</i> <i>+ GEWICHT-NETTO</i>

### Regel 6

Bei einem vollen Container muss das Gesamtgewicht größer als das Nettogewicht sein, wenn das Nettogewicht angegeben wurde.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO)	= "1" (voll)
und GEWICHT-NETTO	> "0"
muss GEWICHT-BRUTTO	> <i>GEWICHT-NETTO</i>

### Regel 7

Wenn die Maßeinheit für die Übermaße angegeben wurde, so muss auch mindestens **eine** Übermaßangabe genannt sein.

Wenn MASSEINHEIT	= <i>GEFÜLLT</i>
muss LINKS	= <i>GEFÜLLT</i> und/oder
RECHTS	= <i>GEFÜLLT</i> und/oder
HOEHE	= <i>GEFÜLLT</i> und/oder
HINTEN	= <i>GEFÜLLT</i> und/oder
VORN	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 8

Die Bestimmung eines vollen angelieferten Containers darf nicht „Leerstock“ sein.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO) = "1" (voll)  
 darf STATUS-CODE nicht = "L" (Leerstock)

### Regel 9

Volle Container dürfen **nicht** zu einem Bündel zusammengefasst werden.

Wenn LADE-ZUSTAND (Segment POCO) = "1" (voll)  
 muss BUENDEL-IDENT = LEER

### Regel 10

Leere Container dürfen zu einem Bündel zusammengefasst werden.

Wenn BUENDEL-IDENT = GEFÜLLT  
 muss BUENDEL-IDENT = NUMERISCH  
 und BUENDEL-IDENT > "0"  
 und LADE-ZUSTAND (Segment POCO) = "0" (leer)

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>"COBE"</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"01"</b>
<b>CONTAINER-SIEGEL</b>	<b>DG</b>	K	Angabe zu den verschiedenen Siegelnummern des Containers  <i>Hinweis: Ab BHT Release 2.0 werden die Felder dieser Datengruppe nicht mehr anhand der laufenden Nummer, innerhalb des Attributnamens, unterschieden und erhalten deshalb alle den gleichen Attributnamen.</i>
NUMMER	X 12	M	Zeichenfolge einer Container-Plombe <i>Ehemals: CONTAINER-SIEGEL-NR-1</i>
NUMMER	X 12	K	Zeichenfolge einer Container-Plombe <i>Ehemals: CONTAINER-SIEGEL-NR-2</i>
NUMMER	X 12	K	Zeichenfolge einer Container-Plombe <i>Ehemals: CONTAINER-SIEGEL-NR-3</i>
NUMMER	X 12	K	Zeichenfolge einer Container-Plombe <i>Ehemals: CONTAINER-SIEGEL-NR-4</i>
NUMMER	X 12	K	Zeichenfolge einer Container-Plombe <i>Ehemals: CONTAINER-SIEGEL-NR-5</i>
<b>CONTAINER-UEBERMASSE</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zu Überbreiten bei Containerbeladungen
MASSEINHEIT	X 3	M	Angabe der Maßeinheit für die Übermaße des Containers  Ausprägungen: "cm" oder "CM" = CENTIMETER "f" oder "F" = FEET <i>Ehemals: CONT-MASS-UEBERMASS-CODE</i>
LINKS	N 3	K	Ladungsüberstand beim Container – links <i>Ehemals: CONT-UEBERBREITE-LINKS</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
RECHTS	N 3	K	Ladungsüberstand beim Container – rechts <i>Ehemals: CONT-UEBERBREITE-RECHTS</i>
HOEHE	N 3	K	Ladungsüberstand beim Container – oben <i>Ehemals: CONT-UEBERHOEHE</i>
HINTEN	N 3	K	Ladungsüberstand beim Container – hinten <i>Ehemals: CONT-UEBERLAENGE-HINTEN</i>
VORN	N 3	K	Ladungsüberstand beim Container – vorn <i>Ehemals: CONT-UEBERLAENGE-VORN</i>
GEWICHT-NETTO	N 5	K	Nettogewicht eines Containers in Kilogramm <i>Ehemals: CONT-GEWICHT-NETTO</i>
GEWICHT-BRUTTO	N 5	K	Bruttogewicht eines Containers in Kilogramm <i>Ehemals: CONT-GESAMTGEWICHT-ZAV</i>
VERLADEANWEISUNG	X 5	K	Verladeanweisung bezeichnet die Art, wie der Container verladen werden soll.  Beispiel: "TZB" = Tür zum Bock "TMA" = Tür nach außen "TZM" = Tür zur Mitte
SPREADERFAEHIG	X 1	K	Merkmal zur Eignung für den Spreader-Einsatz  Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein SPACE = keine Angabe <i>Ehemals: CONTAINER-SPREADERFAEHIG</i>
BEFOERDER-ART-CODE	X 3	K	Differenzierung von Containerladungen <i>Codeliste: Container-Beförderungsarten (CONT_BFAR)</i> <i>Ehemals: CONT-BEFOERDER-ART-CODE</i>
STATUS-CODE	X 1	M	Bestimmung des angelieferten Containers  Ausprägungen: "L" oder "l" = Leerstock "I" oder "i" = Import "E" oder "e" = Export <i>Ehemals: CONTAINER-STATUS-CODE</i>
STAUPLATZ-CODE	X 7	K	Stauposition eines Containers auf einem Schiff  <i>Hinweis:</i> <i>Der Stauplatz besteht aus:</i> <i>1. - 3. Stelle = Bay</i> <i>4. - 5. Stelle = Row</i> <i>6. - 7. Stelle = Tier</i> <i>Ehemals: STAUPLATZ-CONTAINER</i>
BUENDEL-IDENT	X 2	K	Im "Bündel" transportierte Container <i>Ehemals: CONT-BUENDEL-IDENT</i>

Gesamtlänge: 113 Byte

### 3.14. Segment LCL-Verweis – LCVE

Wenn es sich bei dem Hafenauftrag um einen Packauftrag handelt, so müssen an dieser Stelle die, für die Abwicklung des Packens, notwendigen Angaben gemacht werden. Über den LCL-Verweis werden Verknüpfungen zwischen den in der BHT vorliegenden (Einzel-) Aufträgen und dem Packauftrag hergestellt.

Die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Aufträgen gilt gleichermaßen auch für das Auspacken eines Containers. Im weiteren Verlauf dieser Beschreibung geht es aber vorrangig um den Packauftrag.

*Weitere detaillierte Angaben zum Packauftrag sind in der BHT-Dokumentation – Fachlicher Teil im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben.*

*Um die Beschreibung wie bereits im Fachteil allgemeingültig zu halten, wird im nachfolgenden vom LCL- oder Sammelauftrag gesprochen, statt vom „Pack- bzw. Auspackauftrag“ und von den zugeordneten Einzelaufträgen statt von „Absetz- bzw. Aufsetzaufträgen“.*

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Das Segment LCVE darf nur bei LCL-Aufträgen angegeben werden. Im Export ist die Angabe von LCL-Verweisen Pflicht. Im Import ist die Angabe dagegen optional. Es sind maximal 999 LCL-Verweis-Angaben möglich.

Über das Segment LCVE werden zu jedem Container (= Auftragsposition) des Sammelauftrags LCL-Verweise erstellt. Die LCL-Verweise stellen durch Angabe der Auftragsreferenz, der Auftragsnummer und der Auftragsposition des Einzelauftrages, der in den LCL-Container gepackt werden soll, eine Verknüpfung zwischen *Sammelauftrag* und *Einzelauftrag* her. Die Angabe der laufenden Auftragsnummer und der Auftragsposition des Einzelauftrags sind Pflicht. Die Angabe der Auftragsreferenz ist nur dann erforderlich, wenn entweder keine Kundenreferenz genannt wurde oder es sich um eine Änderung des Sammelauftrags handelt. Die Angabe einer Kundereferenz ohne Angabe einer Auftragsreferenz ist aber nur möglich, wenn der Auftraggeber des Sammel- und des Einzelauftrags identisch sind. Die Auftragsreferenz und die Kundenreferenz des Einzelauftrags im LCL-Verweis dürfen nicht der Auftragsreferenz und der Kundenreferenz des Sammelauftrags entsprechen, d. h. es darf kein Verweis auf sich selbst erstellt werden.

Ein im LCL-Verweis angegebener Einzelauftrag muss aktiv sein und darf nicht durch Dritte gesperrt sein. D. h., dass stornierte (Status „STA“) oder mit einem Zoll-Status (Status „SPZ“ oder „CPZ“) belegte Einzelaufträge nicht zugeordnet werden dürfen. Die im LCL-Verweis angegebene Auftragsposition des Einzelauftrags darf nur verwendet werden, wenn eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) des Zolls vorliegt. Beinhaltet diese Auftragsposition sowohl Zoll-Angaben zum papiergestützten als auch zum elektronischen Zoll-Ausfuhrverfahren, so müssen *beide* Stellen die Verladefreigabe erteilt haben. Bei Vorliegen des Status „SPZ“ oder „CPZ“ ist eine Angabe im LCL-Verweis nicht zulässig und wird von der BHT fehlerhaft abgewiesen.



Der LCL-Verweis darf sich nicht auf eine Container-Auftragsposition des Einzelauftrags beziehen.. Jeder LCL-Verweis muss zudem eindeutig sein und darf unter einer Sammel-Auftragsposition nur 1x vorkommen.

Die Containernummer wird max. 12-stellig übermittelt. Sie wird in der BHT nicht durch ein Prüfziffernverfahren geprüft. Sonderzeichen und Leerstellen werden in der BHT entfernt und entfallen somit bei der Weitergabe der Auftragskopie an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten (der Zeichensatz umfasst Klein- und Großbuchstaben von „A“ bis „Z“ und Ziffern von „0“ bis „9“).

Die Containernummer im LCL-Verweis muss immer der Containernummer aus dem Segment APZU entsprechen.

Der zugeordnete Einzelauftrag muss eine Auftragsart besitzen, die für eine Verwendung in LCL-Aufträgen geeignet ist. Daher müssen die Einzelaufträge folgende Merkmale aufweisen:

Im Export:

- Bestandsneutrale Erst- oder Folgeaufträge der Auftragsarten-Gruppe „Anliefern“
- Bestandsmindernde Folgeaufträge der Auftragsarten-Gruppe „Absetzen“

Im Import:

- Bestandserhöhende Erst- oder Folgeaufträge der Auftragsarten-Gruppe „Aufsetzen“
- Bestandsneutrale Erst- oder Folgeaufträge der Auftragsarten-Gruppe „Aufsetzen“
- Bestandsneutrale Erst- oder Folgeaufträge der Auftragsarten-Gruppe „Ausliefern“

Folgende Regeln im Zusammenspiel von Einzel- und Sammelauftrag sind zu beachten:

- Jeder der beteiligten Aufträge besitzt eine eigene Auftragsreferenz.
- Der Einzelauftrag muss vor dem Sammelauftrag in der BHT gestellt werden.
- Im Export muss eine Zollfreigabe für die Ware vorliegen, die in einen Container gepackt werden soll.
- Der Auftraggeber eines Sammelauftrags muss dazu berechtigt sein, den jeweiligen Einzelauftrag zuzuordnen. Die Berechtigung kann aufgrund folgender Kriterien gegeben sein:
  - Der Auftraggeber von Sammel- und Einzelauftrag ist identisch.
  - Der Auftraggeber des Sammelauftrags ist ein Makler/Reeder und ist selbst gleichzeitig der Makler/Reeder aus der Schiffsreise des Einzelauftrags.
  - Der Auftraggeber des Sammelauftrags ist ein Tally und ist selbst gleichzeitig der Tally aus der Schiffsreise des Einzelauftrags.



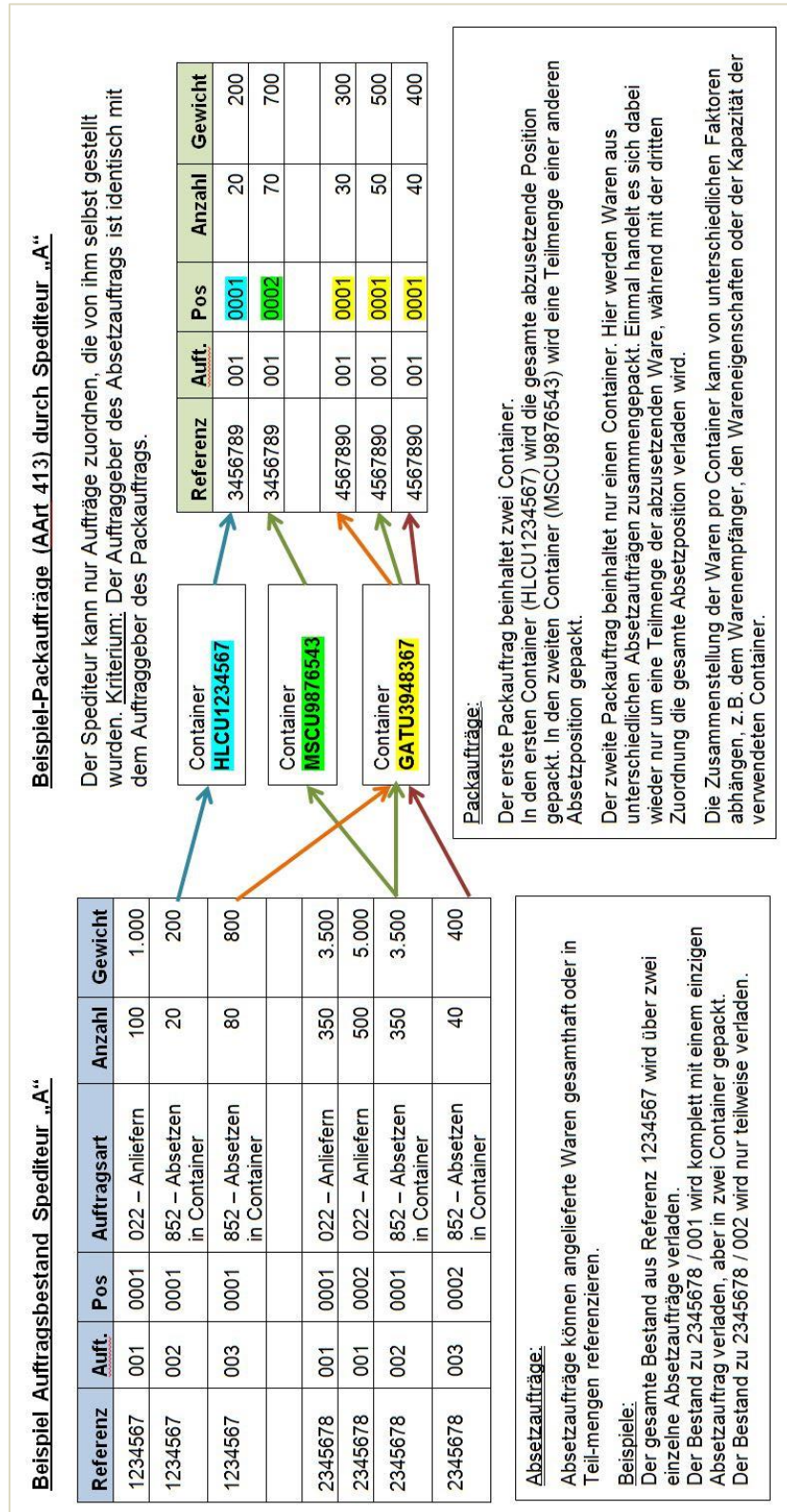
- Der Auftraggeber des Sammelauftrags ist explizit dazu berechtigt, Einzelaufträge Dritter zu verwenden (in den Stammdaten der BHT hinterlegt). Dies betrifft z. B. Umschlagsbetriebe mit Tally-Funktion.
- In einem Container können Waren aus unterschiedlichen Einzelaufträgen enthalten sein.
- Maximal 999 LCL-Verweise können derzeit zu einer Auftragsposition des Sammelauftrags zugeordnet werden.
- Ware, die einem Sammelauftrag zugeordnet wurde, ist gegen Änderungen gesperrt, wenn der Auftraggeber des Sammelauftrags nicht identisch mit dem Auftraggeber des Einzelauftrags ist.
- Dem Sammelauftrag können Teilmengen von abzusetzenden Warenpositionen zugeordnet werden.
- Der Sammelauftrag kann nicht über mehr Ware verfügen, als im Einzelauftrag bereitgestellt wurde.
- Die Ware kann auf mehrere Container verteilt werden.
- Bei Sammelaufträgen sind Gefahrgutangaben zulässig. Diese haben aber dann Vorrang vor den Gefahrgutangaben in den Einzelaufträgen. Befinden sich die Gefahrgutangaben ausschließlich beim Einzelauftrag, so werden diese dem Sammelauftrag in der BHT automatisch angefügt und auch mit der Auftragskopie an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt.
  - Wenn nur **eine** Gefahrgutangabe (homogene Ladung) in der Auftragsposition des Einzelauftrags vorhanden ist, dürfen auch Teilmengen im Sammelauftrag angegeben werden. Wenn **mehrere** Gefahrgutangaben zu der Auftragsposition des Einzelauftrags vorhanden sind, müssen Anzahl und Gewicht vollständig dem Sammelauftrag zugeordnet werden. Soll eine Auftragsposition mit Gefahrgut in mehrere Container gepackt werden, so ist zuvor vom Auftraggeber des Einzelauftrags ein Einzelauftrag mit entsprechenden Auftragspositionen zu erstellen.
- Durch die Erledigung des Sammelauftrags wird **keine** automatische Erledigung der Einzelaufträge in der BHT angestoßen. Alle beteiligten Aufträge müssen durch den Umschlagsbetrieb explizit erledigt werden.
- Für die Verladung eines gepackten Containers muss ein weiterer separater Containerauftrag erteilt werden.

*Details des Zusammenspiels von Einzel-, Sammel- und Packauftrag in Bezug auf Zollprozesse sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Kapitel „Zoll-Export“ beschrieben.*

Anhand eines Beispiels sollen nachfolgend der Zusammenhang zwischen Einzel- und Sammelauftrag in der BHT erklärt werden.

## Packauftrag – Beispiel

Packauftrag wird durch den Spediteur gestellt.



## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Werden der Sammelauftrag und der über die LCL-Verweise zugeordnete Einzelauftrag innerhalb eines File Transfers an die BHT übermittelt, so kann für den Einzelauftrag noch keine Auftragsreferenz in der BHT vorliegen. In diesem Fall muss die Kundenreferenz im LCL-Verweis gefüllt sein. Es muss sich dabei um denselben Wert wie im Einzelauftrag handeln, damit eine Referenzierung in der BHT hergestellt werden kann.

Wenn REFERENZ (Einzelauftrag) = LEER  
 muss KUNDEN-REFERENZ (Einzelauftrag) = GEFÜLLT

### Regel 2

Bei einer Änderung des Sammelauftrags ist die Angabe der Auftragsreferenz des Einzelauftrags Pflicht.

Wenn CODE (Segment AUKO) = "GEA"  
 muss REFERENZ (Einzelauftrag) = GEFÜLLT

### Regel 3

Die Auftragsposition des Einzelauftrags enthält das Kennzeichen „Konv-Oder-LCL“, das darüber Auskunft gibt, wie die Ware transportiert werden soll. D.h., ob sie in einen Container oder auf eine Barge gepackt werden soll. Lautet die Angabe „LCL“, so ist die Containernummer zu füllen und die Barge Nummer leer zu lassen.

Wenn KONV-LCL-CODE (Einzelauftragsposition) = "LCL"  
 muss CONTAINER-NR = GEFÜLLT  
 und BARGE-NR = LEER

### Regel 4

Die Auftragsposition des Einzelauftrags enthält das Kennzeichen „Konv-Oder-LCL“, das darüber Auskunft gibt, wie die Ware transportiert werden soll. D.h., ob sie in einen Container oder auf eine Barge gepackt werden soll. Lautet die Angabe „BARGE“, so ist die Barge Nummer zu füllen und die Containernummer leer zu lassen.

Wenn KONV-LCL-CODE (Einzelauftragsposition) = "BARGE"  
 muss BARGE-NR = GEFÜLLT  
 und CONTAINER-NR = LEER

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
SEGMENT-KOPF	DG	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	"LCVE"
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	"01"
REFERENZ	N 7	K	Referenznummer (ugs. BHT- oder WHT-Referenz) des in der BHT vorliegenden Einzelauftrags <i>Ehemals: AUFTR-REFERENZ-NR</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
KUNDEN-REFERENZ	X 35	K	Interne Referenznummer (des Auftraggebers) des in der BHT vorliegenden Einzelauftrags
AUFTRAG-LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer eines Auftrags-(kopfs) des in der BHT vorliegenden Einzelauftrags <i>Ehemals: AUFTR-KOPF-LFD-NR</i>
POSITION-LFD-NR	N 4	M	Fortlaufende Nummer einer Auftragsposition des in der BHT vorliegenden Einzelauftrags <i>Ehemals: AUFTR-POSITION-LFD-NR</i>
CONTAINER-NR	X 12	K	Eindeutige Identifikation eines Containers
BARGE-NR	X 13	K	Identifizierung einer Barge
SOLL-GEWICHT	N 9	M	Angabe des Soll-Gewichts im Pack-/Auspackauftrag <i>Ehemals: AUFTR-SAMMEL-VERW-GEW-SOLL</i>
SOLL-ANZAHL	N 6	M	Angabe der Soll-Anzahl im Pack-/Auspackauftrag <i>Ehemals: AUFTR-SAMMEL-VERW-ANZ-SOLL</i>
KOLLO-MARKIERUNG	X 15	K	Weitere, spezifische Markierungsangabe zur Unterscheidung der Packstücke <i>Ehemals: ERW-KOLLOMARKIERUNG-LCL</i>
RAUMMASS	N 9	K	Angabe des Raummaßes / Volumens im Pack-/Auspackauftrag <i>Ehemals: AUFTR-SAMMEL-VERWEIS-MASS</i>
CONTAINER-STAUPLATZ	X 10	K	Stauplatzangabe von Waren im Container <i>Ehemals: STAUPLATZ-IM-CONTAINER</i>
BEMERKUNG	X 78	K	Bemerkung zum Pack-/Auspackauftrag <i>Ehemals: AUFTR-SAMMEL-VERWEIS-BEMERK</i>

Gesamtlänge: 207 Byte

### 3.15. Segment Statuszeile (der Auftragspositions-Zuordnung) – STZE

Die Statuszeile beinhaltet Zusatzinformationen zur Auftragsposition und wird vom Auftraggeber als codierte Informationen oder als freier Text angegeben. Es können maximal 24 Zeilen an Zusatzinformationen übermittelt werden.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Die Statuszeilen müssen fortlaufend aufsteigend von 1 bis 24 an die BHT übermittelt werden. Auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Jede Statuszeile muss einen gültigen (Meldungs-)Typen zur Identifikation des Inhalts aufweisen. Eine Auflistung aller zur Verfügung stehenden Typen steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung <http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/codelisten-bht-20/>.

Eine ATB-Nummer (Referenznummer beim Zoll) kann mittels des Auftrags an die BHT übermittelt werden. Die ATB-Nummer selbst wird dabei im Zusammenhang mit einer Auftragsposition innerhalb einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typen „ATB“ transportiert. Wenn es sich um einen Import-Auftrag handelt, dann sollte der ATB-Nummer zusätzlich noch eine Angabe bzgl. Gemeinschaftsware folgen (GEMEIN:G oder GEMEIN:N). Der Zoll kann sich in einem entsprechenden Dialog die ATB-Nummern zu einer Auftragsposition ansehen.

Die 21-stellige ATB-Nummer setzt sich aus 7 einzelnen Angaben zusammen:

- AT = Kennzeichen IT-Verfahren ATL@S
- B = Art des Belegs (hier: vorübergehende Verwahrung)
- 15 = Beantragtes Verfahren (hier: summarische Anmeldung)
- 123456 = laufende Nummer
- 06 = Monat
- 2014 = Jahr
- 2304 = Dienstellennummer der registrierenden Dienststelle

Entsprechend sieht die ATB-Nummer wie folgt aus: AT/B/15/123456/06/2014/2304

Die ATB-Nummer ist innerhalb des Auftrags ohne Schrägstriche an die BHT zu übermitteln.

*Weitere Details zur ATB-Nummer können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*

Bei der Weitergabe von Aufträgen von der BHT an das Terminal in Wilhelmshaven, wird der Auftrag um den in der BHT ggf. vorliegenden Containerstellplatz ergänzt. Die Angabe wird in einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typen „COS“ angegeben.

#### Beispiel:

STZE01**COS**001A023226

## Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>"STZE"</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"01"</b>
TYP	X 3	M	Art der zusätzlichen Information zum Auftrag <i>Codeliste: Statuszeilen-Meldetexte (STAT_MLDT)</i> <i>Ehemals: STATUS-MELDUNGS-TYP</i>
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Zeilennummer <i>Ehemals: STATUS-ZEILEN-NR</i>
INFO	X 35	M	Angabe der zusätzlichen Information <i>Ehemals: STATUS-MELDUNGS-ZEILE</i>

Gesamtlänge 47 Byte



### 3.16. Segment Positionsmärk – POMA

Das Positionsmärk beinhaltet die Markierungsangaben zu einer bestimmten Auftragsposition. Es kann sich aus maximal 24 Zeilen zusammensetzen.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Markierungsangaben können **nur** bei konventionellen Hafenaufträgen oder im Autoverkehr angegeben werden. Die Angabe einer Positionsmarkierung bei einem Containerauftrag ist nicht erlaubt.

Das Positionsmärk (Segment POMA) ergibt zusammen mit dem Hauptmärk (Segment HAMA) die vollständige Markierung einer Auftragsposition. Ist kein Hauptmärk im Auftrag angegeben, so muss ein Positionsmärk angegeben werden. Ist ein Hauptmärk vorhanden, so ist die Angabe einer Positionsmarkierung optional.

Die Positionsmarkierung muss fortlaufend aufsteigend von 1 bis 24 an die BHT übermittelt werden. Auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Wenn eine Positionsmarkierung angegeben wurde, dann muss auch das Bestands- oder Verlademärk-Kennzeichen in der Auftragspositionszuordnung angegeben sein. Umgekehrt gilt, dass bei Angabe des Kennzeichens in der Auftragspositionszuordnung auch mindestens eine Positionsmarkierungszeile angegeben sein muss.

Die Anlage der Positionsmarkierung kann immer nur zusammen mit einer **neuen** Auftragsposition erfolgen, wobei das Kennzeichen "B" (=Bestandsmärk) gesetzt sein muss. Mit dem Kennzeichen "V" (=Verlademärk) hingegen können Verlademarkierungen nur in bestandsmindernden Folgeaufträgen angegeben werden. Wenn bei Folgeauftragsanlagen oder Auftragsänderungen an Folgeaufträgen keine Positionsmarkierung im Auftrag an die BHT übermittelt wird, dort aber bereits ein Bestandsmärk vorliegt, so ist dies nicht korrekt, und wird mit einem Fehler durch die BHT abgewiesen.

*Weitere Details zu Markierungsangaben können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“POMA”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
LFD-NR	N 2	M	Fortlaufende Zeilennummer <i>Ehemals: AUFTR-POS-MAERK-ZEILE-NR</i>
MAERK	X 18	M	Angabe des Positionsmarkierungsinhalts (= Gemeinsame Markierung aller Packstücke einer Auftragsposition) <i>Ehemals: POS-MAERK-UMSCHLAG</i>

Gesamtlänge: 26 Byte

### 3.17. Segment Positions-Inhalt – POIN

Zur Auftragsposition kann der Auftraggeber, zusätzlich zum Warencode, weitergehende Beschreibungen zum Inhalt der Ware angeben. Inhaltsangaben werden hauptsächlich im konventionellen Verkehr genutzt, können aber auch für Containerladung benutzt werden. Die Inhaltsangaben können aus maximal 24 Zeilen bestehen.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Die Inhaltsangaben müssen fortlaufend aufsteigend von 1 bis 24 an die BHT übermittelt werden. Auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Wenn bei Folgeauftragsanlagen oder Auftragsänderungen an Folgeaufträgen kein Positionsinhalt im Auftrag an die BHT übermittelt wird, dort aber bereits eine Inhaltsbeschreibung vorliegt, so ist dies nicht korrekt, und wird mit einem Fehler durch die BHT abgewiesen.

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“POIN”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
LFD-NR	N 2	M	Fortlaufende Zeilennummer <i>Ehemals: AUFTR-POS-INHALT-ZEILE-NR</i>
BESCHREIBUNG	X 21	M	Ausführliche Beschreibung der Ware (= zusätzliche Information zum Warencode) <i>Ehemals: AUFTR-POS-INHALT</i>

Gesamtlänge: 29 Byte



### 3.18. Segment Zoll-Positionsdaten – ZOPD

Der Auftraggeber gibt an dieser Stelle seine Zoll-Angaben zum „papiergestützten“ bzw. „herkömmlichen“ Zoll-Ausfuhrverfahren an. Diese beinhalten alle Export-Zollangaben für die Ausfuhrkontrolle, die in direktem Bezug zu einer Auftragsposition stehen. Mit der Angabe der Zoll-Positionen beschreibt der Auftraggeber die Behandlung der Ware gegenüber dem Zoll, d.h. er erklärt im Auftrag, ob es sich z.B. um Gemeinschaftsware, Befreiungen, Nichtgemeinschaftsware oder um Ware aus anderen Zollverfahren (Veredelung usw.) handelt. Die „herkömmlichen“ Zoll-Positionen kommen in Zoll-Ausfuhrverfahren zum Einsatz, die nicht mit dem Zoll-System ATL@S-AES abgewickelt werden (z. B. bei Ausfuhr deren Wert 1000€ nicht übersteigt). Neben den Angaben im BHT-Auftrag bedarf es in diesem Fall auch immer der Abgabe einer Zollanmeldung in Papierform.

Zusätzliche Zoll-Positionen können im Segment AESZ angegeben werden. Dieses Segment beinhaltet die „elektronischen“ Zoll-Positionen, die im Vorfeld bereits zwischen dem Exporteur und dem Zoll-System ATL@S-AES ausgetauscht wurden.

*Weitere Details zum papiergestützten Ausfuhrverfahren können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*

*Wir verweisen an dieser Stelle auf das vom Zoll erstellte Dokument „Abgestimmte\_Eingaberegeln\_zum\_BHT\_Verfahren\_Stand\_01082011“ das im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh <http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/bhtpcs-wilhelmshaven/dokumentation/> als Download zur Verfügung steht.*

*Zollangaben die anhand der im Anhang dieses Zoll-Dokuments befindlichen „Zollmatrix“ bei einem papiergestützten Ausfuhrverfahren anzugeben sind, müssen in den entsprechenden Feldern der jeweiligen BHT-Schnittstelle an die BHT übermittelt werden.*

#### **Allgemeine Regelbeschreibung**

Sind seitens des Auftraggebers Zoll-Angaben zu tätigen, so kann er diese im Auftrag bei der jeweiligen Auftragsposition entsprechend angeben. Es besteht die Möglichkeit bis zu 999 (unterschiedliche) Zoll-Positionen pro Auftragsposition einzutragen. Der Auftraggeber muss an die BHT jede Zoll-Position mit einer jeweils eindeutigen laufenden Nummer übermitteln. Die laufende Nummer ist bei der Anlage von Zoll-Positionen aufsteigend anzugeben. Auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Zoll-Angaben dürfen nur in Export-Aufträgen angegeben werden. Ebenso sind Zoll-Angaben nur bei zollrelevanten Aufträgen Pflicht. Ein Auftrag (bspw. ein bestandsmindernder Folgeauftrag) wird als zollrelevant angesehen, wenn die Auftragsart die entsprechenden Kennzeichen besitzt. Bei nicht-zoll-relevanten Aufträgen ist die Angabe optional. Bei Aufträgen mit der Auftragsart „885“ und „886“ dürfen keine Zoll-Angaben angegeben werden.

Die statistische Warennummer ist **nur** 8-stellig anzugeben. Das entsprechende Attribut beinhaltet allerdings 9 Stellen. Deshalb ist an der letzten Stelle eine „0“ einzutragen. Das Attribut ist insgesamt numerisch zu füllen.

Die Angabe einer „Erklärung“ durch den Auftraggeber führt zu folgenden Erklärungen des Anmelders gegenüber dem Zollamt:

- „Die Zulässigkeit der Ausfuhr ist bestätigt durch das Hauptzollamt ...“ oder
- „Die Abfertigung zu einem sonstigen Zollverfahren ist nachweisbar erfolgt“ oder
- „Die Ausgangsabfertigung erfolgt manuell“

Das Vorpapier kann Angaben über: eine ENS-MRN oder AES-MRN, ATB-Nummer oder B/L-Nummer enthalten.

Beim Versandstatus ist die letzte Stelle mit einer Zusatzbezeichnung, außer bei der Angabe „M“ zu füllen. In diesem Fall bleibt die letzte Stelle frei. Die Zusatzbezeichnungen lauten ansonsten:

- „N“ = Nichtgemeinschaftsware
- „G“ = Gemeinschaftsware
- „D“ = Seedurchfuhrgut

Bei der Angabe einer Verfahrensvereinfachung (BEFREIUNGS-MERKMAL) ist darauf zu achten, dass nur noch die Angabe „226“ zugelassen ist.

Die in der detaillierten Regelbeschreibung genannten Ausprägungen des Versandstatus können entweder beim Attribut VERSAND-STATUS oder dem vom Zoll erstellten Dokument über die „abgestimmten Eingaberegeln zum BHT-Verfahren“ (siehe oben) eingesehen werden. Bei den Angaben in der Spalte „Verfahrenscode“ handelt es sich (bis auf die Werte „1000G“ und „1000N“) um sog. „Pseudoverfahren“. Diese speziellen Verfahrenscodes wurden ausschließlich für die Abwicklung bestimmter Zollverfahren und Ausfuhrprozesse über die BHT vorgegeben. Diese Pseudoverfahren steuern in der BHT diverse Prüfungen bei der Verarbeitung der herkömmlichen Zollangaben.

## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Bei Verfahrensvereinfachung „226“ und Versandstatus „1111G“ oder „1111N“ (Befreiungstatbestand) sind bestimmte Angaben Pflicht.

Wenn BEFREIUNGS-MERKMAL	= "226"
muss VERSAND-STATUS	= "1111G"
oder VERSAND-STATUS	= "1111N"
und AUSFUEHRER-NAME	= GEFÜLLT
und WARENBESCHREIBUNG	= GEFÜLLT

## Regel 2

Die Angabe einer Warenbeschreibung für den Zoll ist Pflicht, wenn es sich um eine manuelle Abfertigung handelt.

Wenn VERSAND-STATUS = "M"  
muss WARENBESCHREIBUNG = GEFÜLLT

## Regel 3

Bei Versandstatus „1000G“ und „1000N“ sind bestimmte Angaben Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS = "1000G"  
oder VERSAND-STATUS = "1000N"  
muss STAT-WAREN-NR = GEFÜLLT  
und AUSFUEHRER-NAME = GEFÜLLT  
und WARENBESCHREIBUNG = GEFÜLLT

## Regel 4

Bei Versandstatus „1111G“ und „1111N“ (Befreiungstatbestand) ist die Angabe der Verfahrensvereinfachung „226“ Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS = "1111G"  
oder VERSAND-STATUS = "1111N"  
muss BEFREIUNGS-MERKMAL = "226"

## Regel 5

Bei Versandstatus „2222G“ (BVD-Export) sind bestimmte Angaben Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS = "2222G"  
muss AUSFUEHRER-NAME = GEFÜLLT  
und WARENBESCHREIBUNG = GEFÜLLT  
und VORPAPIER = GEFÜLLT

## Regel 6

Bei Versandstatus „3333G“ und „3333N“ (Lkw-Versand) sind bestimmte Angaben Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS = "3333G"  
oder VERSAND-STATUS = "3333N"  
muss WARENBESCHREIBUNG = GEFÜLLT  
und VORPAPIER = GEFÜLLT

### Regel 7

Bei Versandstatus „4444N“ (Wiederausfuhr) sind bestimmte Angaben Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS	= "4444N"
muss AUSFUEHRER-NAME	= GEFÜLLT
und WARENBESCHREIBUNG	= GEFÜLLT
und STAT-WAREN-NR	= GEFÜLLT
und VORPAPIER	= GEFÜLLT

### Regel 8

Bei Versandstatus „5555D“ (Seedurchfuhrgut – Bestimmung-Drittland) sind bestimmte Angaben Pflicht. Beim Bestimmungsland darf es sich dabei **nicht** um ein EU-Land handeln.

Wenn VERSAND-STATUS	= "5555D"
muss HERKUNFTSLAND	= GEFÜLLT
und BESTIMMUNGSLAND	nicht = "EU-Land"
und WARENBESCHREIBUNG	= GEFÜLLT
und EMPFAENGER-NAME	= GEFÜLLT
und VORPAPIER	= GEFÜLLT

### Regel 9

Bei Versandstatus „7777N“ und „7777G“ (Seedurchfuhrgut – Bestimmung-EU) sind bestimmte Angaben Pflicht. Beim Bestimmungsland muss es sich zwingend um ein EU-Land handeln.

Wenn VERSAND-STATUS	= "7777N"
oder VERSAND-STATUS	= "7777G"
muss HERKUNFTSLAND	= GEFÜLLT
und BESTIMMUNGSLAND	= "EU-Land"
und EMPFAENGER-NAME	= GEFÜLLT
und WARENBESCHREIBUNG	= GEFÜLLT
und VORPAPIER	= GEFÜLLT

### Regel 10

Bei Versandstatus „9999G“ und „9999N“ (Bahn-Versand) sind bestimmte Angaben Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS	= "9999G"
oder VERSAND-STATUS	= "9999N"
muss WARENBESCHREIBUNG	= GEFÜLLT
und VORPAPIER	= GEFÜLLT

### Regel 11

Die Angabe eines Vorpapiers ist bei Angabe der Pseudoverfahren zu: BVD-Export, Lkw-Versand, Wiederausfuhr und Bahn-Versand Pflicht.

Wenn VERSAND-STATUS	= "2222G"
oder VERSAND-STATUS	= "3333G"
oder VERSAND-STATUS	= "3333N"
oder VERSAND-STATUS	= "4444N"
oder VERSAND-STATUS	= "9999G"
oder VERSAND-STATUS	= "9999N"
muss VORPAPIER	= <i>GEFÜLLT</i>

### Regel 12

Wenn der Versandstatus **nicht** „1000G“ oder „1000N“ lautet, so muss eines der nachfolgenden Pseudoverfahren angegeben werden: Lkw-Versand, Befreiungstatbestand, BVD-Export, Bahn-Versand, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-EU, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-Drittland, Wiederausfuhr oder manuelle Abfertigung.

Wenn VERSAND-STATUS	nicht = "1000N"
und VERSAND-STATUS	nicht = "1000G"
muss VERSAND-STATUS	= "3333N"
oder VERSAND-STATUS	= "3333G"
oder VERSAND-STATUS	= "1111G"
oder VERSAND-STATUS	= "1111N"
oder VERSAND-STATUS	= "2222G"
oder VERSAND-STATUS	= "9999N"
oder VERSAND-STATUS	= "9999G"
oder VERSAND-STATUS	= "7777N"
oder VERSAND-STATUS	= "7777G"
oder VERSAND-STATUS	= "5555D"
oder VERSAND-STATUS	= "4444N"
oder VERSAND-STATUS	= "M"

### Regel 13

Wenn es sich bei der Angabe des Schuppens im Auftrag um einen **zugelassenen Gestellungsort** handelt, so dürfen **keine** Angaben zu den Pseudoverfahren: Lkw-Versand, Bahn-Versand, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-EU, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-Drittland, Wiederausfuhr und BVD-Export vorgenommen werden. (Details zum zugelassenen Gestellungsort können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden)

Wenn Zugelassener Gestellungsort (über Schuppenangabe im Auftrag)

darf	VERSAND-STATUS	nicht	= "3333N"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "3333G"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "9999N"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "9999G"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "7777N"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "7777G"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "5555D"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "4444N"
und	VERSAND-STATUS	nicht	= "2222G"

### Regel 14

Wenn es sich bei der Angabe des Schuppens im Auftrag um „PC“ handelt, so **muss** eines der nachfolgenden Pseudoverfahren angegeben werden: Lkw-Versand, Wiederausfuhr, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-Drittland, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-EU, und Bahn-Versand.

Wenn SCHUPPEN-CODE (Segment AUKO)	= "PC"
muss VERSAND-STATUS	= "3333N"
oder VERSAND-STATUS	= "3333G"
oder VERSAND-STATUS	= "4444N"
oder VERSAND-STATUS	= "5555D"
oder VERSAND-STATUS	= "7777N"
oder VERSAND-STATUS	= "7777G"
oder VERSAND-STATUS	= "9999N"
oder VERSAND-STATUS	= "9999G"

### Regel 15

Wenn es sich bei der Angabe des Schuppens im Auftrag um „PCV“ handelt, so darf **keines** der nachfolgenden Pseudoverfahren angegeben werden: Lkw-Versand, Wiederausfuhr, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-Drittland, Seedurchfuhrgut – Bestimmung-EU, und Bahn-Versand.

Wenn SCHUPPEN-CODE (Segment AUKO)	= "PCV"
darf VERSAND-STATUS	nicht = "3333N"
und VERSAND-STATUS	nicht = "3333G"
und VERSAND-STATUS	nicht = "4444N"
und VERSAND-STATUS	nicht = "5555D"
und VERSAND-STATUS	nicht = "7777N"
und VERSAND-STATUS	nicht = "7777G"
und VERSAND-STATUS	nicht = "9999N"
und VERSAND-STATUS	nicht = "9999G"

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“ZOPD”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“08”
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer einer Zollangabe innerhalb einer Auftragsposition. <i>Ehemals: ZOLL-POS-LFD-NR</i>
ANMELDER-DBH-CODE	X 8	X	<i>dbh-Code des Anmelders</i> <i>Ehemals: BHT-ANMELDER-CODE</i>
AUSFUHRPAPIER-ART	X 4	X	<i>Kennzeichen für die Art der Ausfuhrabfertigung</i> <i>Ehemals: ZOLL-POS-AUSFUHRPAPIER-ART</i>
<b>ZOLL-POS-GB-NR-ANLIEFERN</b>	<b>DG</b>	X	<i>Angabe der Gestellungsbuchnummer bei der Anlieferung von Waren (durch den Zoll)</i>
DIENSTSTELLE	N 4	X	<i>Dienststellennummer des Gestellungsbucheintrages</i> <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-DIENSTSTELLE-AN</i>
ABFERTIGUNGSSTELLE	N 1	X	<i>Abfertigungsstelle des Gestellungsbucheintrages</i> <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-ABFERTIGUNG-AN</i>
QUARTAL	X 1	X	<i>Unterteilung Buchnummernkreis</i> <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-QUARTAL-AN</i>
JAHR	N 2	X	<i>Jahr des Gestellungsbucheintrages</i> <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-JAHRESZAHL-AN</i>
TEIL-NR	X 3	X	<i>Unterteilung Buchnummer</i> <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-TEIL-NR-AN</i>
LFD-NR	N 7	X	<i>Lfd. Nummer des Gestellungsbucheintrages</i> <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-LFD-NR-AN</i>
<b>ZOLL-EXPORT-ALLGEMEIN</b>	<b>DG</b>	K	Allgemeine Zollangaben im Export
BEFREIUNGS-MERKMAL	X 8	K	Angabe von Verfahrensvereinfachungen (siehe auch Matrix “Übersicht über Angaben zu den Zollverfahren”) (z. B. 226) <i>Ehemals: ZOLL-POS-BEFREI-MERKMAL</i>
VERSAND-STATUS	X 5	M	Verfahrenscode gemäß Feld 37 Einheitspapier  Es werden nur die <b>ersten</b> 4 Stellen angegeben, die <b>letzte</b> Stelle ist mit einem der folgenden Buchstaben zu füllen:  Ausprägungen: “N” = Nichtgemeinschaftsware “G” = Gemeinschaftsware “D” = Seedurchfuhrgut  Folgende Pseudo-Verfahrenscode kommen <b>zusätzlich</b> zum Einsatz (siehe auch Matrix “Übersicht über Angaben zu den Zollverfahren”):  Ausprägungen: “M” = Manuell “1111G” oder “1111N” = Befreiungstatbestand “2222G” = BVD-Export “3333G” oder “3333N” = LKW-Versand “4444N” = Wiederausfuhr “5555D” = Bestimmung-Drittland (Seedurchfuhrgut) “7777G” oder “7777N” = Bestimmung-EU (Seedurchfuhrgut) “9999G” oder “9999N” = Bahn-Versand  Bei „4444N“, „5555D“, „7777G“ und „7777N“ kann der Transport der Ware auch mit dem Feeder oder dem Binnenschiff erfolgen. <i>Ehemals: ZOLL-POS-VERSAND-STATUS</i>
AUSFUEHRER-NAME	X 75	K	Name des Ausführers <i>Ehemals: ZOLL-POS-AUSFUEHRER-NAME</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
HERKUNFTSLAND	X 2	K	UN-Country-Code (Außenhandelsstatistik) <i>Codeliste: Länder UN (LAND_UNCO)</i> <i>Ehemals: ZOLL-HERKUNFTSLAND</i>
BESTIMMUNGSLAND	X 3	M	UN-Country-Code (Außenhandelsstatistik) <i>Codeliste: Länder UN (LAND_UNCO), Länder EU (LAND_EU)</i> <i>Ehemals: ZOLL-BESTIMMUNGSLAND</i>
WARENBESCHREIBUNG	X 240	K	Warenbeschreibung für den Zoll <i>Ehemals: ZOLL-WARENBESCHREIBUNG</i>
<b>ZOLL-EX3-ANGABEN</b>	<b>DG</b>	K	Angaben über die Bestätigung des Auftraggebers zur Ausfuhranmeldung
AUSFUHRZOLLSTELLE-NAME	X 35	K	Name oder ggf. Code der Ausfuhrzollstelle
STAT-WAREN-NR	X 9	K	Warennummer des Warenverzeichnisses für die Außenhandelsstatistik gemäß Feld 33 Einheitspapier <i>Ehemals: ZOLL-POS-STAT-WAREN-NR</i>
AUSFUHR-ZOLLAMT-GEPRUEFT	X 10	K	Erklärung des Auftraggebers Ausprägungen: "ERKLAERUNG" "Erklaerung" "Erklärung" "ERKLÄRUNG"
VORPAPIER	X 75	K	Angabe des Vorpapiers <i>Ehemals: ZOLL-VORPAPIER</i>
BEWILLIGUNGS-NR	X 75	K	Angabe der Bewilligungsnummer <i>Ehemals: ZOLL-BEWILLIGUNGSNUMMER</i>
EMPFAENGER-NAME	X 75	K	Name des Empfängers <i>Ehemals: ZOLL-POS-EMPFAENGER-NAME</i>

Gesamtlänge: 651 Byte



### 3.19. Segment Zoll-AES-Positionsdaten – AESZ

Der Auftraggeber gibt an dieser Stelle seine Zoll-Angaben zum „elektronischen“ Zoll-Ausfuhrverfahren an. Diese beinhalten alle Export-Zollangaben für die Ausfuhrkontrolle, die in direktem Bezug zu einer Auftragsposition stehen. Es handelt sich hierbei um einen Teil der Zoll Daten, die der Exporteur bereits im Vorfeld mit dem Zoll-System ATL@S-AES ausgetauscht hat. Das Zollverfahren ATL@S-AES (Automated Export System) dient der elektronischen Kontrolle der Ausfuhr. Bei den Daten des AESZ-Segementes handelt es sich größtenteils um Bezüge zu vorhanden Daten in ATL@S-AES. Diese können um zollrelevante Mengen- und Gewichtsangaben ergänzt werden.

Zusätzliche Zoll Daten können im Segment ZOPD angegeben werden. Dieses Segment beinhaltet die „papiergestützten“ Zoll Daten.

*Weitere Details zum elektronischen Ausfuhrverfahren und dem Informationsaustausch zwischen der BHT und ATL@S-AES können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*

*Ebenfalls im Fachteil befinden sich konkrete Anwendungsbeispiele, die sich auf die Angabe von Daten im Segment AESZ beziehen (Kapitel „BHT-ATL@S-AES-Leitfaden“ im Abschnitt „Zusätzliche Beschreibungen“).*

#### Allgemeine Regelbeschreibung

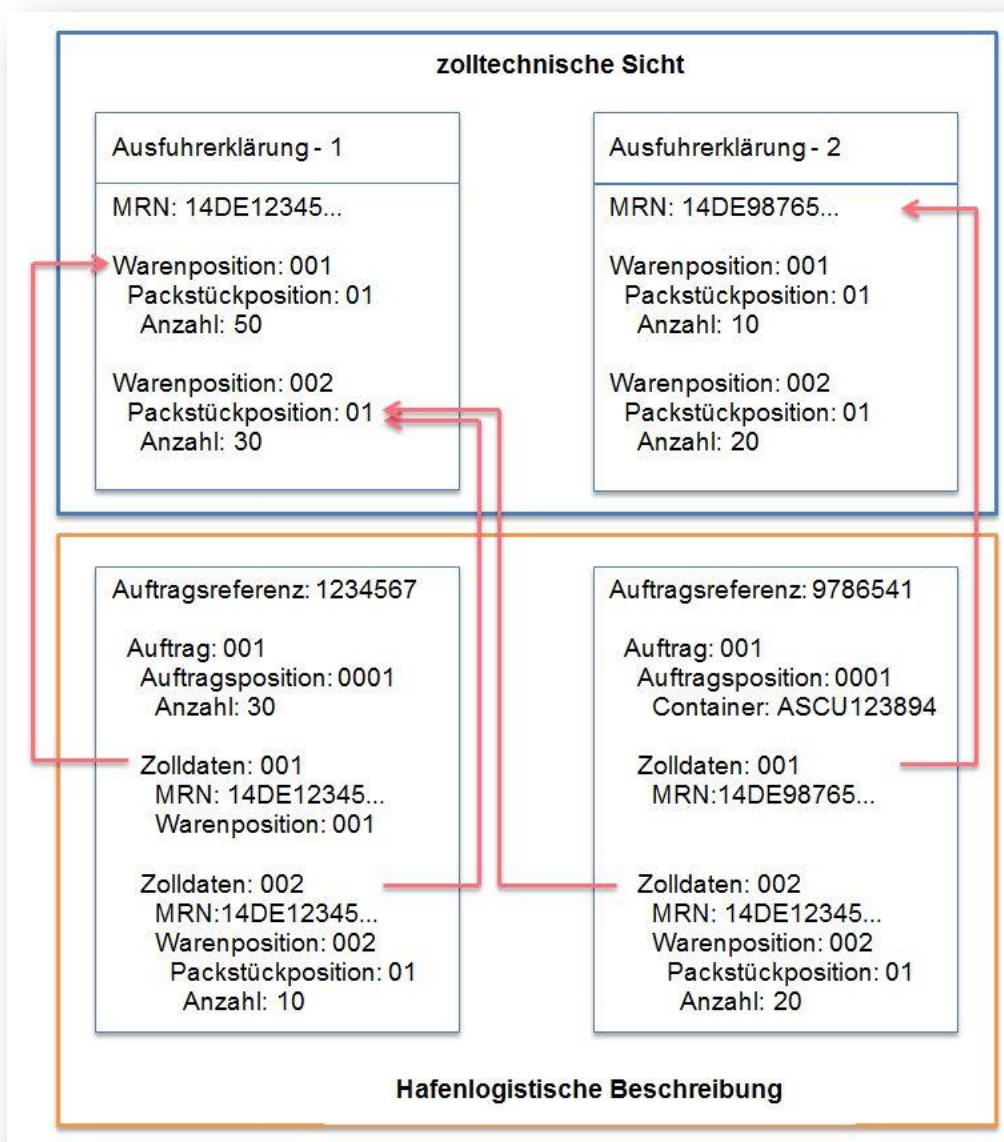
Sind seitens des Auftraggebers Zoll-Angaben zu tätigen, so kann er diese im Auftrag bei der jeweiligen Auftragsposition entsprechend angeben. Es besteht die Möglichkeit bis zu 999 (unterschiedliche) Zoll-Positionen pro Auftragsposition einzutragen. Der Auftraggeber muss an die BHT jede Zoll-Position mit einer jeweils eindeutigen laufenden Nummer übermitteln. Die laufende Nummer ist bei der Anlage von Zoll-Positionen aufsteigend anzugeben. Auch bei einer Auftragsänderung, bei der Angaben hinzugefügt oder weggelassen werden können.

Zoll-Angaben dürfen nur in Export-Aufträgen angegeben werden. Ebenso sind Zoll-Angaben nur bei zollrelevanten Aufträgen Pflicht. Ein Auftrag (bspw. ein bestandsmindernder Folgeauftrag) wird als zollrelevant angesehen, wenn die Auftragsart die entsprechenden Kennzeichen besitzt. Bei nicht-zollrelevanten Aufträgen ist die Angabe optional. Bei Aufträgen mit der Auftragsart „885“ und „886“ dürfen keine Zoll-Angaben angegeben werden. Aufträge, die Zoll-Angaben zum elektronischen Ausfuhrverfahren besitzen, dürfen im Auftrag nicht den Schuppen „PC“ beinhalten.

Der gesamte Ausfuhrprozess wird im ATL@S-AES-System vom Ausführer mit der elektronischen Anmeldung der Ware zur Ausfuhr eröffnet. Als Ordnungskriterium erhält er als Antwort auf die Ausfuhrerklärung (AE) eine sogenannte MRN (Movement Reference Number) vom ATL@S-AES-System. Unter einer MRN können verschiedene Warenpositionen (max. 999) aufgeführt werden. Diese können noch weiter in unterschiedliche Packstücke (max. 99) unterteilt sein.

*In den nachfolgenden Beschreibungen wird von MRN-Daten und AES-Daten gesprochen. Mit MRN-Daten sind immer die Daten gemeint, die in der Ausfuhrerklärung angegeben worden sind. AES-Daten hingegen bezieht sich auf die Daten, die in diesem Segment zur Referenzierung bzw. Ergänzung der MRN-Daten angegeben werden.*

Die detaillierten Warenangaben zu einer MRN wurden vom Ausführer mit Anlage der Ausfuhrerklärung in ATL@S hinterlegt. Daher braucht der Spediteur im Auftrag i.d.R. nur eine Referenzierung der MRN-Daten anzugeben, die er mit den Auftragspositionen im Auftrag verknüpfen möchte. Anhand der nachfolgenden groben Darstellung wird gezeigt, zu welchen Konstellationen es ggf. bei der Zuordnung von MRNs und Waren- bzw. Packstückpositionen zu Auftragspositionen kommen kann.



Bei der Zuordnung von MRN-Daten zu Auftragspositionen und somit der Angabe der dazu erforderlichen AES-Daten gibt es folgende Möglichkeiten:

- Alle Waren einer MRN werden einer Auftragsposition zugeordnet (ugs. MRN-Komplett).
- Alle Waren einer Warenposition werden einer Auftragsposition zugeordnet.
- Alle Waren einer Packstückposition werden einer Auftragsposition zugeordnet.
- Teile einer Packstückposition werden mehreren Auftragsposition zugeordnet.
  - Bei der (letzten) Zuordnung der *restlichen* Ware einer Packstückposition ist zu beachten, dass unbedingt das Komplett-Kennzeichen auf „J“ stehen muss, da ansonsten der Abschluss der Qualifizierung der Gestellung von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann. Es kommt somit nicht zu einer Verladefreigabe (Status „FRZ“).
  - Die Anzahl der im Auftrag genannten Packstücke darf nicht größer als die in den MRN-Daten vorliegende Anzahl sein.
- Eine komplette Waren- oder Packstückposition oder Teile einer Packstückposition kommen nicht zur Ausfuhr. In diesem Fall handelt es sich um eine *Mindermenge*, bei der die Angaben zu Roh- und Eigenmasse Pflicht sind.
  - Die Angabe von Roh- und Eigenmasse der im Auftrag genannten Packstücke darf nicht größer als die in den MRN-Daten vorliegende Angabe sein.
  - Ist eine Packstückposition auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt, so muss bei jeder Auftragsposition, bei der eine Mindermenge auftritt, die Roh- und Eigenmasse angegeben werden.
  - Im Fall der Mindermenge kann eine Packstückposition auch ohne Angabe des Komplett-Kennzeichens von der BHT an ATL@S-AES (Abschluss der Qualifizierung der Gestellung) gemeldet werden, da hier die Packstückposition nie komplett sein kann.

Jede MRN ist nach folgendem Muster aufgebaut:

- Stelle 1 und 2 = Jahr
- Stelle 3 und 4 = Länderkennzeichen
- Stelle 5 bis 16 = Laufende Nummer
- Stelle 17 = Kennzeichen
- Stelle 18 = Prüfziffer

In der BHT werden Teile der MRN wie folgt geprüft:

- Die ersten beiden Stellen müssen numerisch sein.
- Die Stellen drei und vier müssen einen gültigen Länderschlüssel gemäß AES bilden (Codeliste: Länder AES (LAND\_AES))
- Die Prüfziffer an Stelle 18 muss numerisch sein.
- Die MRN wird insgesamt nach einem Modulo-11-Verfahren geprüft.

- Wenn es sich um eine deutsche MRN handelt (Stelle 3 und 4 = „DE“) dann muss das Kennzeichen an Stelle 17 ein „E“ sein.

Es dürfen keine doppelten AES-Daten, in Bezug auf MRN, Warenposition und Packstückposition sowie die jeweiligen Komplettkennzeichen, die sich nur durch die Anzahl der Packstücke unterscheiden, zu einer Auftragsposition angegeben werden.

Bei Containeraufträgen wird in der BHT geprüft, ob innerhalb der Auftragsreferenz dieselbe MRN mehrfach als „komplett“ angegeben wurde. Zusätzlich wird im gesamten BHT-Auftragsbestand geprüft, ob die MRN als „komplett“ mit einer anderen Containernummer, als der in der aktuellen Auftragsposition angegebenen, genannt wurde. In beiden Fällen wird der Auftrag fehlerhaft von der BHT abgewiesen. In der BHT stornierte Aufträge und Auftragspositionen sind von der Prüfung ausgenommen. Für konventionelle Aufträge und Automobil-Aufträge wird ebenfalls im gesamten Auftragsbestand geprüft, ob die MRN mehrfach als „komplett“ angegeben wurde.

Innerhalb eines Auftrags darf dieselbe MRN nie mehrfach als „komplett“ und auch nicht einmal als „komplett“ und einmal als „nicht-komplett“ vorkommen. Gleiches gilt für die Kennzeichen der Warenposition, wenn die MRN auf Warenpositionsebene aufgeteilt wurde. Eine Packstückposition darf in einem Auftrag nicht mehrmals als „komplett“ angegeben werden, wenn eine Aufteilung der MRN auf Packstückebene vorgenommen wurde.

In einem Auftrag darf eine Packstückposition im Fall einer Mindermenge nicht einmal das Mindermengen-Kennzeichen „J“ und einmal „N“ besitzen.

Bei der Angabe einer MRN bei Anlage einer Auftragsposition ist darauf zu achten, dass die MRN nicht bereits einen Zollabschluss (Status „ZAZ“) besitzt, da dies zu einer Abweisung des Auftrags durch die BHT führt. Bei Auftragsänderungen mit dem Status „GEA“ oder „GZA“ ist die Angabe einer solchen MRN nur erlaubt, wenn die Statuswerte anderer MRN im selben Auftrag eine Änderung noch zulassen.

Für einen reibungslosen und korrekten Zollablauf ist es erforderlich, die AES-Daten des Auftrags auch dann noch ändern zu können, wenn eine Auftragsänderung (Status „GEA“) aufgrund vorliegender Statuswerte eigentlich nicht mehr zulässig ist. Für den Fall, dass ausschließlich AES-Daten geändert oder ergänzt werden sollen, muss der Status „GZA“ verwendet werden. Eine Änderung aller weiteren Auftragsdaten ist bei diesem Status nicht zulässig. Ist dagegen eine Auftragsänderung generell noch zulässig, können auch per Status „GEA“ die AES-Daten des Auftrags geändert werden.

In der BHT wird geprüft, ob der Auftraggeber eine sog. TIN (= Teilnehmer-Identifikation) in den BHT-Stammdaten besitzt. Die TIN ist für den Informationsaustausch zwischen der BHT und ATL@S-AES notwendig.

Nach der Übermittlung der Gestellungsanzeige an ATL@S-AES erhält die BHT als Antwort den relevanten Teil der Angaben der Ausfuhranmeldung, so wie sie zu diesem Zeitpunkt in ATL@S-AES vorliegen. Wenn danach weitere Aufträge an die BHT übermittelt werden, wird anhand der MRN geprüft, ob die MRN-Daten inhaltlich zu den Zoll-Angaben (AES-Daten) übereinstimmen. Unstimmigkeiten zwischen den Daten den MRN-Daten und den AES-Daten können auftreten, wenn der Auftraggeber Warenpositionen oder Packstückpositionen angibt, die in der

Ausfuhranmeldung nicht existieren. Ebenso wenn die Anzahl der Packstücke einer Packstückposition größer angegeben wurde, als der Wert in der Ausfuhranmeldung. Gleiches gilt hier auch für die Angaben zu Rohmasse und Eigenmasse. Bei Unstimmigkeiten wird der Auftrag von der BHT fehlerhaft abgewiesen.

Jede MRN gehört i.d.R. zu einem Auftraggeber. Existieren mehrere Aufträge, die dieselbe MRN beinhalten, so wird deshalb bei Übermittlung eines Auftrags an die BHT im Auftragsbestand geprüft, ob jeweils derselbe Auftraggeber beteiligt ist oder ob eine andere plausible Situation vorliegt. Die Prüfung soll verhindern, dass ein Auftraggeber fälschlicherweise (wahrscheinlich aus Versehen) die MRN-Prozesse eines anderen Kunden beeinflusst. Stornierte Aufträge und Packaufträge werden dabei nicht berücksichtigt. Die Auftraggeber in den ermittelten Aufträgen müssen jeweils *identisch* mit dem Auftraggeber des aktuellen Hafenauftrags sein, ansonsten wird dieser von der BHT fehlerhaft abgewiesen. Es gibt jedoch *eine* Ausnahmesituation, in der *unterschiedliche* Auftraggeber *dieselbe* MRN verwenden können: Wenn es sich bei dem aktuell zu prüfenden Hafenauftrag um einen Containerauftrag mit gepackten Containern handelt, zu denen es in der BHT sowohl konventionelle Aufträge als auch dann diesen Containerauftrag gibt. In diesem Fall besitzt der Containerauftrag dieselben MRNs wie die Waren, die in den Container abgesetzt wurden. Der Auftraggeber des Absetzauftrags und der Auftraggeber des Containerauftrags dürfen hierbei unterschiedlich sein. Unterschiedliche Auftraggeber zu derselben MRN, die in unterschiedlichen Containeraufträgen vorkommt, sind dagegen nicht zulässig. Ebenso darf dieselbe MRN auch nicht von verschiedenen Auftraggebern in konventionellen Aufträgen verwendet werden.

## Detaillierte Regelbeschreibung

Vor der eigentlichen Regelbeschreibung folgt an dieser Stelle eine detaillierte Beschreibung der Bedeutung einzelner wichtiger Attribute dieses Segments.

Attribut	Bedeutung
MRN-Komplett	<p>Die Angabe des Kennzeichens MRN-Komplett ist eine <b>Pflichtangabe</b> im Auftrag und hat folgende Ausprägungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „J“ = Die <b>komplette</b> Ware der MRN befindet sich in einer Auftragsposition, wobei keine Unterscheidung zwischen Container und Stückgut durchgeführt wird.</li> <li>• „N“ = Die Ware der MRN ist auf mehrere Auftragspositionen <b>aufgeteilt</b>. In diesem Fall, muss im Auftrag mit der Warenposition und/oder der Packstückposition beschrieben werden, welcher Teil der Ware sich in der Auftragsposition befindet.</li> </ul> <p>Hierbei handelt es sich um eine Information, die das Verhältnis von logistischer zu zolltechnischer Beschreibung der Ware darstellt. Unabhängig von der zolltechnischen Aufteilung ist immer ein „J“ zu setzen, wenn alle Waren der MRN über eine logistische (BHT-)Auftragsposition ausgeführt werden. In der Ausfuhrerklärung kann die MRN trotzdem mehrere Waren- oder Packstückpositionen enthalten.</p>
Waren-Position-Komplett	Die Angabe des Kennzeichens Waren-Position-Komplett ist immer dann eine Pflichtangabe im Auftrag, wenn das Kennzeichen MRN-Komplett ein „N“ enthält. Es



Attribut	Bedeutung
	<p>gibt folgende Ausprägungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt;leer&gt; = Die <b>komplette</b> Ware der MRN befindet sich in einer Auftragsposition (MRN-Komplett = „J“).</li> <li>• „J“ = Die Warenposition ist <b>komplett</b> in der Auftragsposition enthalten. In diesem Fall, dürfen keine zugehörigen Packstückpositionen angegeben werden.</li> <li>• „N“ = Die Warenposition ist <b>nicht komplett</b> in der Auftragsposition enthalten. In diesem Fall muss durch Angabe der Packstückposition und der Anzahl der Packstücke weiter differenziert werden, welche Teile der Warenposition sich in der Auftragsposition befinden.</li> </ul> <p>Hierbei handelt es sich um eine Information, die das Verhältnis von logistischer zu zolltechnischer Beschreibung der Ware darstellt. Unabhängig von der zolltechnischen Aufteilung ist immer ein „J“ zu setzen, wenn alle Waren der Warenposition über eine logistische (BHT-)Auftragsposition ausgeführt werden. In der Ausfuhrerklärung kann die Warenposition trotzdem mehrere Packstückpositionen enthalten.</p>
Packstuecke-Komplett	<p>Im Unterschied zu MRN- Komplett bzw. Warenposition-Komplett sagt dieses Kennzeichen nicht aus, ob die Packstück-Position einer einzigen Auftragsposition zugeordnet ist. Es zeigt vielmehr an, ob die Meldung aller aufgeteilten Packstücke erfolgt ist und es sich hiermit um das letzte Packstück der Aufteilung handelt. Die Angabe des Kennzeichens Packstuecke-Komplett ist immer dann eine Pflichtangabe im Auftrag, wenn das Kennzeichen Warenposition-Komplett ein „N“ enthält. Es gibt folgende Ausprägungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt;leer&gt; = Entweder die <b>komplette</b> Ware der MRN oder eine komplette Warenposition befindet sich in einer Auftragsposition (MRN-Komplett = „J“ oder Waren-Position-Komplett = „J“).</li> <li>• „J“ = Es werden die <b>letzten</b> Packstücke der Packstückposition angegeben. Dieses Kennzeichen ist bei Aufteilung einer Packstückposition auf mehrere Auftragspositionen mindestens <b>einmal</b> anzugeben. Gleiches gilt, wenn die Packstückposition komplett in nur einer einzelnen Auftragsposition enthalten ist. <b>Fehlt diese Angabe kommt es zu keiner Zollfreigabe</b> (Ausnahme: Mindermenge).</li> <li>• „N“ = Es wurden <b>Teile</b> einer Packstückposition angegeben. Diese Angabe ist noch nicht vollständig, es wird mindestens eine weitere Auftragsposition mit dieser Packstückposition und dem Kennzeichen Packstuecke-Komplett = „J“ folgen.</li> </ul>
Mindermenge	<p>Eine Mindermenge ist die Menge der auf einer MRN angemeldeten Waren, die <b>nicht</b> ausgeführt werden soll. Im Auftrag sind immer Anzahl, Eigenmasse und Rohmasse der <b>auszuführenden</b> Waren anzugeben.</p> <p>Eine Mindermenge muss immer zusammen mit <b>einer Warenposition angegeben werden</b>. Aus diesem Grund muss zu <b>allen</b> Packstückpositionen der Warenposition die Roh- und Eigenmasse angegeben werden, auch wenn bei einer dieser Packstückpositionen alle Packstücke verladen werden sollen.</p> <p><b>Eine Mindermenge liegt nicht vor, wenn eine MRN vollständig auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt worden ist!</b></p> <p>Folgende Ausprägungen kann das Kennzeichen zur Mindermenge besitzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „J“ = Entweder eine <b>komplette</b> Warenposition (Waren-Position-Komplett = „J“), eine <b>komplette</b> Packstückposition (Packstuecke-Komplett = „J“) oder</li> </ul>

Attribut	Bedeutung
	<p>Teile einer Packstückposition (Packstuecke-Komplett = „N“) sollen oder können nicht verladen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „N“ = Es liegt keine Mindermenge vor.</li> </ul> <p>Können Teile einer Packstückposition (Packstuecke-Komplett = „N“) nicht verladen werden, so kann es trotz fehlendem Kennzeichen <i>Packstuecke-Komplett</i> = „J“ in diesem Fall zu einer Verladefreigabe kommen.</p>

### Regel 1

Alle Waren einer **MRN** werden einer Auftragsposition zugeordnet, d.h. die MRN wird nicht aufgeteilt.

Wenn MRN-KOMPLETT	= "J"
muss WAREN-POSITION	= LEER
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= LEER
und PACKSTUECK-LFD-NR	= LEER
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= LEER
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= LEER
und MINDERMENGE	= "N"
und ROHMASSE-AUFTR	= LEER
und EIGENMASSE-AUFTR	= LEER

### Regel 2

Eine **MRN** wird auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt, d.h. einer Auftragsposition wird **nicht** die komplette MRN zugeordnet.

Wenn MRN-KOMPLETT	= "N"
muss WAREN-POSITION-KOMPLETT	= GEFÜLLT

### Regel 3

Die MRN wird auf Ebene der **Warenposition** aufgeteilt. Alle Waren einer **Warenposition** einer MRN werden komplett einer Auftragsposition zugeordnet.

Wenn MRN-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "J"
muss WAREN-POSITION	= GEFÜLLT
und PACKSTUECK-LFD-NR	= LEER
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= LEER
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= LEER
und MINDERMENGE	= "N"
und ROHMASSE-AUFTR	= LEER
und EIGENMASSE-AUFTR	= LEER

#### Regel 4

Eine **Warenposition** wird auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt, d.h. einer Auftragsposition wird **nicht** die komplette Warenposition zugeordnet.

Wenn WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "N"
muss PACKSTUECKE-KOMPLETT	= <i>GEFÜLLT</i>

#### Regel 5

Die MRN wird auf Ebene der **Packstückposition** aufgeteilt. **Teile** einer **Packstückposition** werden einer Auftragsposition zugeordnet.

Wenn MRN-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "N"
muss WAREN-POSITION	= <i>GEFÜLLT</i>
und PACKSTUECK-LFD-NR	= <i>GEFÜLLT</i>
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= <i>GEFÜLLT</i>
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= "N"
und MINDERMENGE	= "N"
und ROHMASSE-AUFTR	= <i>LEER</i>
und EIGENMASSE-AUFTR	= <i>LEER</i>

#### Regel 6

Die MRN wird auf Ebene der **Packstückposition** aufgeteilt. Restliche oder alle **Teile** einer **Packstückposition** werden einer Auftragsposition zugeordnet.

Wenn MRN-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "N"
muss WAREN-POSITION	= <i>GEFÜLLT</i>
und PACKSTUECK-LFD-NR	= <i>GEFÜLLT</i>
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= <i>GEFÜLLT</i>
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= "J"
und MINDERMENGE	= "N"
und ROHMASSE-AUFTR	= <i>LEER</i>
und EIGENMASSE-AUFTR	= <i>LEER</i>

#### Regel 7

Sind alle Waren einer **MRN** komplett einer Auftragsposition zugeordnet worden, so darf es sich **nie** um eine Mindermenge handeln.

Wenn MRN-KOMPLETT	= "J"
muss MINDERMENGE	= "N"



### Regel 8

Angabe einer **Mindermenge**: Komplette **Warenposition** fehlt.

Wenn MINDERMENGE	= "J"
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "J"
muss MRN-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION	= GEFÜLLT
und PACKSTUECK-LFD-NR	= LEER
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= LEER
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= LEER
und ROHMASSE-AUFTR	= LEER
und EIGENMASSE-AUFTR	= LEER

### Regel 9

Angabe einer **Mindermenge**: Komplette **Packstückposition** fehlt.

Wenn MINDERMENGE	= "J"
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= "J"
muss MRN-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION	= GEFÜLLT
und PACKSTUECK-LFD-NR	= GEFÜLLT
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= LEER
und ROHMASSE-AUFTR	= LEER
und EIGENMASSE-AUFTR	= LEER

### Regel 10

Angabe einer **Mindermenge**: **Teile** einer **Packstückposition** fehlen.

Wenn MINDERMENGE	= "J"
und PACKSTUECKE-KOMPLETT	= "N"
muss MRN-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION-KOMPLETT	= "N"
und WAREN-POSITION	= GEFÜLLT
und PACKSTUECK-LFD-NR	= GEFÜLLT
und PACKSTUECKE-ANZAHL	= GEFÜLLT
und ROHMASSE-AUFTR	= GEFÜLLT
und EIGENMASSE-AUFTR	= GEFÜLLT

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	"AESZ"
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	"02"
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer einer AES-Zollangabe innerhalb einer Auftragsposition.
MRN	X 18	M	MRN-Nummer aus der AE (= Ausfuhrerklärung)

Attributname	Format	Art	Beschreibung
MRN-KOMPLETT	X 1	M	Kennzeichen, ob alle Waren der MRN in der betreffenden Auftragsposition vorhanden sind. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein
WAREN-POSITION	N 3	K	Warenposition aus der AE
WAREN-POSITION-KOMPLETT	X 1	K	Kennzeichen, ob alle Waren der Warenposition in der betreffenden Auftragsposition vorhanden sind. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein SPACE = Keine Angabe
PACKSTUECK-LFD-NR	N 2	K	Packstück-Position innerhalb der Warenposition aus der AE
PACKSTUECKE-KOMPLETT	X 1	K	Kennzeichen, ob mit dieser Angabe zu einer Packstückposition alle Packstücke gemeldet wurden. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein SPACE = Keine Angabe
PACKSTUECKE-ANZAHL	N 5	K	Anzahl der Packstücke aus der AE
MINDERMENGE	X 1	M	Kennzeichen, ob die angegebenen Waren eine Mindermenge sind. Ausprägungen: "J" = Ja "N" = Nein
ROHMASSE-AUFTR	N 11.3	K	Rohmasse der Packstück-Position
EIGENMASSE-AUFTR	N 11.3	K	Eigenmasse der Packstück-Position
VERPACKUNG-AES	X 3	X	<i>Verpackungscode eines neuen Packstücks</i>
MARKIERUNG-AES	X 42	X	<i>Markierung eines neuen Packstücks</i>

Gesamtlänge: 114 Byte

### 3.20. Segment Nachrichtenende – NAEN

Das Nachrichtenende dient dazu eine Nachricht zu beenden und den Nachrichtentyp zu identifizieren. Es enthält die Zeitstempel bzgl. der Nachrichtenübermittlung der jeweiligen Kunden-DV-Systeme bzw. der BHT. Weiterhin ist die Anzahl der in einer Nachricht vorkommenden Segmente zur Übermittlungskontrolle im Empfangssystem anzugeben.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“NAEN”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“01”
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Auftraggebers
NACHRICHTEN-TYP	X 5	M	“AUFTR”
NACHRICHT-AM	D 8	M	Datum, an dem eine Nachricht übergeben wurde.
NACHRICHT-UM	X 8	M	Zeitpunkt, an dem eine Nachricht übergeben wurde.
ANZAHL-SEGMENTE	N 4	M	Anzahl der Segmente in einer Nachricht

Gesamtlänge: 39 Byte

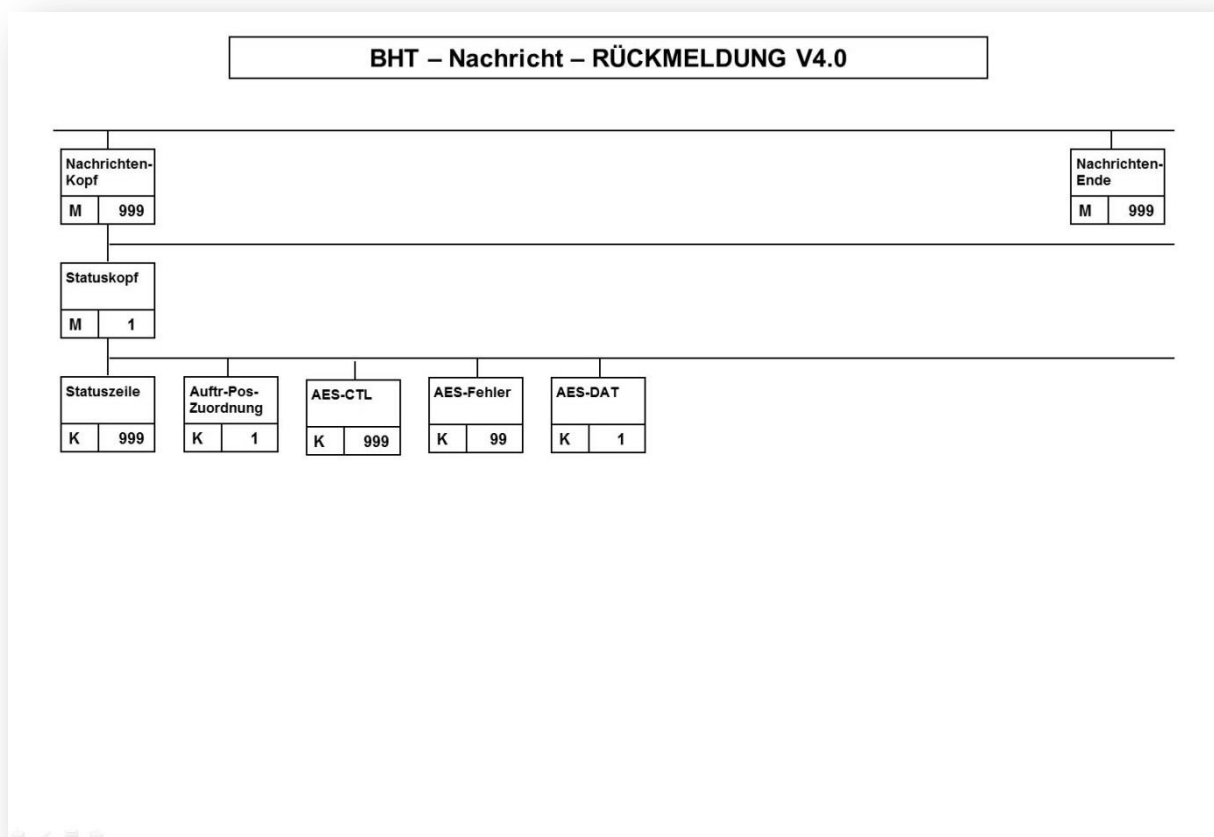
## 4. Nachricht Rückmeldung

Der Spediteur erteilt einen Hafenauftrag, der über die BHT an alle relevanten Hafenauftragsbeteiligten verteilt wird. Aus der Eröffnung dieses Vorgangs ergibt sich ein nachfolgender Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten. Über Statusmeldungen werden alle Beteiligten an einem Hafenauftrag über die jeweiligen Arbeitsfortschritte auf dem laufenden gehalten. Dies betrifft sowohl den logistischen als ggf. auch den zolltechnischen Prozess, der mit der Hafenauftragsabwicklung verknüpft ist. Neben dem Status und den identifizierenden Auftragsangaben beinhaltet die Statusmeldung weitere relevante Daten wie z. B. die Erledigungsmengen. Weitere wichtige Details sind in Statuszeilen enthalten. Informationen des elektronischen Zoll-Ausfuhrverfahrens ATL@S-AES werden in eigenen Segmenten vorgehalten.

*Weitere detaillierte Angaben sind in der BHT-Dokumentation – Fachlicher Teil im Abschnitt „Statusmeldungen“ beschrieben.*

Die Nachricht **Rückmeldung** dient dazu, Statusmeldungen zu vorliegenden Hafenaufträgen sowie containerbezogene Statusmeldungen der Terminals an die BHT zu übermitteln. Die Daten werden von der BHT geprüft, verarbeitet und an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten wiederum im Format der Nachricht Rückmeldung verteilt.

### 4.1. Darstellung der Nachricht Rückmeldung



Mindestens das Segment STKO mit der Angabe des Statuswertes **muss** in einer

Statusmeldung vorhanden sein. Die Statuszeilen (Segment STZE) sind immer optional. Das Segment APZU muss nur bei bestimmten Statuswerten angegeben sein und ist ansonsten optional. Die Segmente CTLZ, FEHZ und DATZ werden nur in der BHT erzeugt und verteilt. Sie können von keinem Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelt werden.

Die Segmente NAKO und NAEN sind **immer** anzugeben.

In den nachfolgenden Kapiteln sind die einzelnen Segmente und Regelbeschreibungen der Nachricht „Rückmeldung“ beschrieben.

## 4.2. Segment Nachrichtenkopf – NAKO

Der Nachrichtenkopf dient dazu eine Nachricht zu eröffnen und den Nachrichtentyp zu identifizieren. Dem Nachrichtenkopf folgen ein oder mehrere Segmente, die die eigentliche Nachricht beschreiben – hier RUECK (= Statusmeldung).

### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“NAKO”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Statusgebers
NACHRICHTEN-TYP	X 5	M	<b>“RUECK”</b>

Gesamtlänge: 19 Byte

### 4.3. Segment Statuskopf – STKO

Der Spediteur erteilt einen Hafenauftrag, der über die BHT an alle relevanten Hafenauftragsbeteiligten verteilt wird. Aus der Eröffnung dieses Vorgangs ergibt sich ein nachfolgender Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten. Dieser Informationsaustausch erfolgt über Statusmeldungen. Diese dienen dazu alle Beteiligten an einem Hafenauftrag über die jeweiligen Arbeitsfortschritte eines einzelnen Beteiligten auf dem laufendenden zu halten. Auch die BHT gilt als Hafenauftragsbeteiligter und übermittelt Statusmeldungen, z. B. als Antwort auf die Auftragsstellung (Status „AUB“).

Im Segment STKO geben die Beteiligten Informationen zum Status und Statusgeber, sowie zum Auftrag an. Die wichtigste Angabe ist der *Status*. An diesem können die BHT und die Beteiligten nicht nur erkennen wer der Statusgeber ist, sondern auch welchen fachlichen Inhalt der Status besitzt.

In einigen Beschreibungen und Beispielen werden explizite Statuswerte der BHT wie z. B. „ERU“ genannt. Es wurde hierbei bewusst auf die dazugehörige langtextliche Bezeichnung verzichtet. Eine Übersicht aller Statuswerte, mit den dazugehörigen langtextlichen Bezeichnungen, steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung

<http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/codelisten-bht-20/>.

Der Aufbau eines Statuswertes soll anhand des Status „ERU“ (= Erledigt durch Umschlag) dargestellt werden:

- Ein Statuswert ist ein dreistelliger, alphanumerischer Code.
- Die ersten beiden Stellen geben Auskunft über den fachlichen Inhalt der Statusmeldung, z. B. „ERU“ – Erledigungsmeldung.
- Die letzte Stelle identifiziert den Statusgeber, z. B. „ERU“ - Umschlag.
- Als Statusgeberkürzel gibt es in der BHT folgende:
  - A – Auftraggeber
  - U – Umschlag/Terminal
  - Z – Zoll / Zoll-AES
  - B – BHT
  - M – Makler/Reeder
  - H – Hafenamt
  - T – Tallybetrieb

Im Statuskopf werden folgende Daten von der BHT ergänzt. Wenn die Daten bereits enthalten sein sollten, so können diese u. U. auch von der BHT überschrieben werden.

- Angaben zum Auftraggeber

Die Stornierung von Aufträgen wird mittels *Statusmeldung* und nicht per Auftrag durchgeführt.

*Weitere Details zu Statusmeldungen können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Statusmeldung“ entnommen werden.*

## **Allgemeine Regelbeschreibung**

Eine Statusmeldung erfolgt in der Regel auftragsbezogen. D.h., dass die identifizierenden Auftragsangaben (Auftragsreferenz, Auftragsnummer und ggf. Auftragsposition) in der Statusmeldung enthalten sind. Statusmeldungen können sich demnach entweder auf einen Auftrag oder eine Auftragsposition beziehen. Bezieht sich der Status auf einen Auftrag (z. B. Auftragsstornierung), so sind auch immer alle Auftragspositionen, die zu diesem Auftrag in der BHT gehören, von der weiteren Verarbeitung betroffen. Bezieht sich der Status hingegen auf eine explizite Auftragsposition (z. B. Verladefreigabe), so wird auch nur diese für die Verarbeitung in der BHT herangezogen. Die BHT erkennt anhand des Status, ob sich dieser auf einen Auftrag oder eine Auftragsposition bezieht. Abhängig davon ist die Angabe der Auftragsposition als eindeutiges Identifizierungsmerkmal entweder Pflicht oder nicht erwünscht. Über die identifizierenden Auftragsangaben wird die Statusmeldung dem in der BHT dazugehörigen Auftrag bzw. der Auftragsposition zugeordnet.

Beim Containerhandling können Statusmeldungen des Terminals allerdings auch containerbezogen und nicht auftragsbezogen an die BHT erteilt werden. D.h., statt der identifizierenden Auftragsangaben ist lediglich die Containernummer in der Statusmeldung enthalten.

Immer wenn es sich um eine auftragsbezogene oder positionsbezogene Statusmeldung handelt, wird in der BHT grundsätzlich eine Statusfolgeprüfung durchgeführt. Details zur Statusfolgeprüfung sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Statusmeldungen“ beschrieben.

Nimmt eine Statusmeldung auf einen Auftrag bzw. eine Auftragsposition Bezug, so müssen diese unter der genannten Auftragsreferenz in der BHT vorhanden sein.

Die Übermittlung des Status „HAA“ zu einem Containerauftrag an die BHT ist nicht erlaubt.

Teilerledigungen mit dem Status „TEU“ dürfen nur auf (Einzel-)Aufträge erfolgen, die einem Packauftrag zugeordnet sind. D.h., dass diese in einem LCL-Verweis innerhalb der BHT vorkommen müssen.

Der Status „TVU“ darf nur bei Auftragspositionen in bestandsmindernden Aufträgen verwendet werden. Beinhaltet die Auftragsposition Zoll-AES-Angaben, so muss bereits eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) aus ATL@S-AES vorliegen.

Beinhaltet die Auftragsposition in einem bestandsmindernden Auftrag Zoll-AES-Angaben, so muss bei Status „ERU“ bereits eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) aus ATL@S-AES vorliegen. Gleiches gilt für einstufige konventionelle Aufträge. Bei Aufträgen mit der Auftragsart „701“ entfällt die Prüfung auf die Verladefreigabe.

Enthält die Auftragsposition in einem Auftrag mit der Auftragsart „701“ Zoll-AES-Angaben, so darf der Status „ERU“ nicht übermittelt werden, wenn ein Verladestopp (Status „SPZ“) aus ATL@S-AES vorliegt. Gleiches gilt für die Auftragsart „702“, wenn im Auftrag eine reguläre bestandsmindernde Auftragsart (siehe Segment AUKO) angegeben wurde.



Sind bei einer Container-Auftragsposition Zoll-AES-Angaben vorhanden, so muss bei Status „TOU“ bereits eine Verladefreigabe (Status „FRZ“ aus ATL@S-AES vorliegen).

Die Stornierung einer Container-Auftragsposition mit dem Status „SCA“ ist nur bei Export-Container-Auftragspositionen möglich.

Eine Auftragsstornierung (Status „STA“) ist bei Aufträgen, die die Auftragsart „701“ oder „702“ besitzen nicht erlaubt.

Eine Auftragsposition kann in der BHT mit mehr als einem Hafenauftrag in Verbindung stehen. Soll in diesem Fall eine Auftragsposition storniert werden, so müssen *zuerst* immer die bestandsmindernden und bestandsneutralen Aufträge zu dieser storniert werden. Erst *zuletzt* kann der Auftrag, der die Auftragsposition angelegt hat, storniert werden. Dieses Vorgehen kann entfallen, wenn die weiteren Aufträge bereits storniert sind.

Bei einer Statusmeldung die nicht vom Auftraggeber sondern von einem anderen Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelt wird, werden die Angaben zum Auftraggeber (z. B. Abteilung) mit in der BHT vorliegenden Auftragsdaten ergänzt bzw. überschrieben.

Der Status „SCA“ wird, wenn es sich um einen Auftrag für das Terminal in Wilhelmshaven handelt, durch den Status „STA“ ersetzt. Die erfolgreiche Stornierung wird dem Auftraggeber ebenfalls mit dem Status „STA“ statt dem Status „SCA“ zurückgemeldet.

## Detaillierte Regelbeschreibung

### Regel 1

Die Statusmeldung bezieht sich auf einen Auftrag.

Wenn "Statusmeldung"	= "Bezug auf Auftrag"
muss REFERENZ	= GEFÜLLT
und AUFTRAG-LFD-NR	= GEFÜLLT
und LFD-NR	= LEER

### Regel 2

Die Statusmeldung bezieht sich auf eine Auftragsposition.

Wenn "Statusmeldung"	= "Bezug auf Auftragsposition"
muss REFERENZ	= GEFÜLLT
und AUFTRAG-LFD-NR	= GEFÜLLT
und LFD-NR	= GEFÜLLT

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“STKO”

Attributname	Format	Art	Beschreibung
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"01"</b>
REFERENZ	N 7	K	Referenznummer (ugs. BHT- oder WHT-Referenz) zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-REFERENZ-NR</i>
AUFTRAG-LFD-NR	N 3	K	Fortlaufende Nummer eines Auftrags(-kopfes) zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-KOPF-LFD-NR</i>
LFD-NR	N 4	K	Fortlaufende Nummer einer Auftragsposition zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-POSITION-LFD-NR</i>
<b>STATUS-Information</b>	<b>DG</b>	M	Angaben zum Status / Statussender
CODE	X 3	M	Status zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Codeliste: Statuswerte (STAT)</i> <i>Ehemals: AUFTRAGS-STATUS-CODE</i>
DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Statusgebers <i>Ehemals: STATUS-DURCH-DBH-CODE</i>
BEARBEITER	X 15	K	Name des Sachbearbeiters <i>Ehemals: STATUS-GEBER-SACHBEARBEITER</i>
TELEFON	X 14	K	Telefonnummer des Sachbearbeiters <i>Ehemals: STATUS-GEBER-TELEFON-NR</i>
KD-NR-UMSCHLAG	X 4	K	Kundennummer bei einem Umschlagsbetrieb <i>Ehemals: UMSCHLAG-KD-NR</i>
DATUM	X 16	M	Beinhaltet Datum und Uhrzeit der Statussetzung <i>Ehemals: STATUS-AM (D 8), STATUS-UM (X 8)</i>
<b>AUFTR-GEBER-INFO-ZUORDNUNG</b>	<b>DG</b>	K	Angaben aus dem in der BHT vorliegenden Auftrag (ggf. werden diese von der BHT hier eingestellt)
KUNDENREFERENZ	X 35	K	Interne Referenznummer des Auftraggebers zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: KUNDEN-REFERENZ</i>
ABTEILUNG	X 5	K	Interne Abteilung des Auftraggebers <i>Ehemals: AUFTR-GEBER-ABTEILUNG</i>
POSITION	X 10	K	Interne Position des Auftraggebers <i>Ehemals: AUFTR-GEBER-POSITION</i>
BEARBEITER	X 15	K	Name des Sachbearbeiters <i>Ehemals: AUFTR-GEBER-SACHBEARBEITER</i>
<b>MONITUR-MELDUNG</b>	<b>DG</b>	X	Angaben zu Monitoren
MONITUR-LFD-NR	N 2	X	Nummerierung der Monitoren eines Monitor-Gebers zu einer Position
MONITUR-CODE	N 3	X	Beanstandungen/Hinweise auf Schäden, Mängel
<b>MONITUR-ERLEDIGUNGS-DATEN</b>	<b>DG</b>	X	Angaben zur Erledigung von Monitoren
MONITUR-AUFTR-STATUS-CODE	X 3	X	Bezug zur Moniturmeldung
MONITUR-LFD-NR	N 2	X	Nummerierung der Monitoren eines Monitor-Gebers zu einer Position
MONITUR-CODE	N 3	X	Beanstandungen/Hinweise auf Schäden, Mängel

Gesamtlänge: 158 Byte

#### 4.4. Segment Statuszeile – STZE

Die Statuszeile beinhaltet Zusatzinformationen zum Status und wird vom jeweiligen Hafenauftragsbeteiligten, als auch der BHT selbst, als codierte Informationen oder als freier Text angegeben. Es können maximal 999 Zeilen an Zusatzinformationen übermittelt werden.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Die Statuszeilen müssen fortlaufend aufsteigend von 1 bis 999 an die BHT übermittelt werden.

Jede Statuszeile muss einen gültigen (Meldungs-)Typen zur Identifikation des Inhalts aufweisen. Eine Auflistung aller zur Verfügung stehenden Typen steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung <http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/codelisten-bht-20/>.

Nachfolgend werden die Zusatzinformationen der einzelnen Statuswerte beschrieben.

*Weitere Details zu den Statuswerten bzw. Zusatzinformationen können den jeweiligen Kapiteln des Fachteils der BHT-Dokumentation in den Abschnitten „Auftrag“ und „Statusmeldung“ entnommen werden.*

#### Auftragsquittung

Jede erfolgreiche Auftragsanlage oder Auftragsänderung wird dem Auftraggeber mit dem Status „AUB“ von der BHT quittiert. Weiterhin werden der Quittung relevante Zusatzinformationen der BHT beigefügt.

```
FTK001000099985001094820
NAK00100009998RUECK.....
STK00165101190010000AUB00009999
STZE01SIS001IDUNA
STZE01SCA00220
STZE01HAF003CIABJ
STZE01ETS00420071231
NAEN0100009998RUECK20071113083316000007
FTEN012007111308373100001.....
```

Die relevanten Zusatzinformationen sind:

Information	(Meldungs-) Typ	Inhalt
Schiffsname	SIS	Schiffsname aus der im Auftrag angegebenen Schiffsreise
Schuppen	SCH	Schuppen aus der im Auftrag angegebenen Schiffsreise
Abweichender	SCA	Schuppen aus der im Auftrag angegebenen Schiffsreise, wenn dieser

Information	(Meldungs-) Typ	Inhalt
Schuppen		von dem im Auftrag angegebenen Schuppen abweicht.
Bestimmungs-/Abgangshafen	HAF	Hafenangabe aus der im Auftrag angegebenen Schiffsreise
Zoll-Schiffabfahrtsdatum vorhanden	ETS	Zoll-ETS aus der im Auftrag angegebenen Schiffsreise

## Fehlermeldung

Fehlerhafte Aufträge und Statusmeldungen werden mit dem Status „MOB“ von der BHT abgewiesen.

Die inhaltliche Beschreibung der Fehlermeldungen wird in der Statusmeldung anhand des (Meldungs-)Typen „FNA“ gekennzeichnet. Jeder Fehler besitzt hierbei eine eindeutige Fehlernummer, die vom DV-System des Auftraggebers entsprechend ausgewertet werden kann. Die Fehlertexte sind sprechend und im Hinblick auf Aussagekraft auch mehrzeilig. Fehlerhafte Werte oder Auftragsangaben werden in eckigen Klammern dargestellt. Eine Übersicht aller Fehler mit den dazugehörigen Beschreibungen steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung

<http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/codelisten-bht-20/>.

Bei fehlerhaften Statusmeldungen kann dem Sender bei Bedarf eine zusätzliche Information über den eingehenden Status mitgeteilt werden.

## Beispiel – Fehlermeldungen zu übermittelten Aufträgen:

STZE01FNA002065 Schiff schon abgefahren.  
 STZE01FNA003065 Zoll - ETS: [ 20140525 ].  
 STZE01FNA002179 Zollrelevante Auftragsart [ 125 ]  
 STZE01FNA003179 ohne Zollangaben in Position  
 STZE01FNA004179 [ 0001 ].

STZE01FNA0010SI S- NR: 17264800  
 STZE01FNA002008 Mussfeld nicht gefüllt:  
 STZE01FNA003008 [ war enricht ung]

STZE01FNA002008 Mussfeld nicht gefüllt:  
 STZE01FNA003008 [ auftrag. kundenSchiffsl nfo.  
 STZE01FNA004008 sisNr ]

Zusätze wie z. B.:

- **konventionell.verpackungsartCode**
- **auftrag.kundenSchiffsInfo.sisNr**

werden der Attributbezeichnung vorangestellt, damit:

- das Attribut eindeutig identifiziert werden kann, sollte ein Attributname mehrfach in der Schnittstelle vorkommen (z. B. das Attribut MAERK bei Hauptmärk und Positionsmärk)
- der Kunde dem dbh-Support gegenüber genauere Angaben zu einem Fehler mitteilen kann

Die Zusätze können sich dabei auf bestimmte fachliche Bereiche innerhalb der Schnittstelle beziehen.

### Ergänzung der Statusmeldung zu Status „PRB“

Nach der Übermittlung der Gestellungsanzeige von der BHT an ATL@S-AES erhält die BHT als Antwort den relevanten Teil der Angaben der Ausfuhranmeldung, so wie sie zu diesem Zeitpunkt in ATL@S-AES vorliegen. Die BHT prüft daraufhin anhand der MRN, ob diese Angaben inhaltlich zu den in der BHT vorliegenden Zoll-Angaben in Aufträgen *übereinstimmen*. Ist dies **nicht** der Fall, so wird dem Auftraggeber der Status „PRB“ mit einer Statusmeldung von der BHT übermittelt. Ergänzende Zusatzinformationen werden in Statuszeilen mit dem (Meldungs-)Typen „FNA“ eingestellt.

### ATB-Nummer

Die 21-stellige ATB-Nummer setzt sich aus 7 einzelnen Angaben zusammen:

- AT = Kennzeichen IT-Verfahren ATL@S
- B = Art des Belegs (hier: vorübergehende Verwahrung)
- 15 = Beantragtes Verfahren (hier: summarische Anmeldung)
- 123456 = laufende Nummer
- 06 = Monat
- 2014 = Jahr
- 2304 = Dienststellennummer der registrierenden Dienststelle

Entsprechend sieht die ATB-Nummer wie folgt aus: AT/B/15/123456/06/2014/2304

Die ATB-Nummer (ohne Schrägstriche) wird mit verschiedenen Statuswerten zu einem Auftrag vom Umschlagsbetrieb/Terminal an die BHT übermittelt. Die ATB-Nummer selbst wird dabei, im Zusammenhang mit einer Auftragsposition, innerhalb einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typen „ATB“ transportiert.

Im konventionellen Verkehr oder Autoverkehr wird die ATB-Nummer im Zuge der Erledigungsmeldung (Status „ERU“) oder einer zusätzlichen Statusmeldung (Status „ATU“) an die BHT übermittelt. Dabei wird die ATB-Nummer immer nur zu dem Auftrag gemeldet, mit dem die Waren im Hafen angeliefert wurden. Im Containerverkehr erfolgt die Meldung grundsätzlich nur mit dem Status „ATU“ und auch immer erst nach der Meldung des Eingangs des Containers im Hafen.

### Beispiel – Status „ERU“ (Ausschnitt):

```
FTK001000052301234567843
NAK00100005230RUECK
→ STK00165061540010001ERU00005230Testhuber      4711      2007112807451994
STZE01LAG00122 0023 C F TOR 7
→ STZE01ATB002A012345678T012345678B1234
APZU010001      0000000000000000500000100000000 00  00000000000
NAEN0100005230RUECK20071128080315110006
FTEN012007112808033054001
```

### Beispiel – Status „ATU“ (Ausschnitt):

```
NAK00100005202RUECK.....
→ STK00165120150010001ATU00005202PROG-0
→ STZE01ATB001A1234567890
STZE01ATB002A0000000002
NAEN0100005202RUECK20080312094452000005
```

## Lagerplätze

Lagerplätze werden vom Umschlagsbetrieb mit den Statuswerten „ERU“, „TVU“ oder „LAU“ an die BHT übertragen.

Ein Lagerplatz definiert sich gemäß Absprache aus folgenden Pflichtfeldern:

- Schuppencode (3-stellig)
- Schuppen-Abteilung-Code (1-stellig)
- Schuppen-Freifläche-Code (1-stellig)
- Lagerplatz-Bezeichnung (15-stellig)

Jeder Lagerplatz wird mit dem (Meldungs-)Typen „LAG“ an die BHT übertragen. Die Angabe von Lagerplätzen erfolgt immer bezogen auf eine Auftragsposition, wobei maximal 99 Lagerplätze angegeben werden dürfen.

## Container-Statusmeldung

Bei einer Statusmeldung vom Terminal zu Containern wird eine Vielzahl weiterer Informationen anhand von Statuszeilen an die BHT gemeldet. Dabei setzt sich eine Statuszeile zumeist aus mehreren Attributen zusammen.

### Beispiel:

```
STZE01COI0011CT2XXXU3150877E460E52BS0ZL
STZE01COE002GP202210 86
STZE01COS003GL515 GL
STZE01COV00420138 1
STZE01CRS005MSCHOEZ      USNYC      USNYC 4
```

STZE01**CG1**0063 1993  
 STZE01**CVK**00715077002318045581929  
 STZE01**CIS**008HOEZ MSC MICHA

Nachfolgend werden die entsprechenden (Meldungs-)Typen der Zusatzinformationen und die enthaltenen einzelnen Attribute dargestellt (Originalbezeichnung, Format, Bemerkung):

Typ	Inhalt		
COI	<b>Container-Identifikation</b>		
	Conterminal	X 1	Containerterminal-Ort (z. B. „1“ = Bremen, „2“ = Bremerhaven)
	Subterminal	X 3	Terminalbezeichnung
	Container	X 11	Containernummer
	Status	X 1	Warenrichtung (z. B. <b>Export</b> , <b>Import</b> , <b>Stock</b> )
	Buchungsnr	X 12	Container-Buchungsnummer
COF	<b>Container-Freistellung</b>		
	Container-Freistellnummer	X 12	Eine längere Freistellnummer kann in der Zusatzinformation „CFN“ angegeben werden.
	Freistellkennwort	X 15	
	Freistellung-Gültig-Bis	N 8	
CFN	<b>Container-Freistellnummer</b>		
Container-Freistellnummer	X 35	Ersetzt die Container-Freistellnummer aus der Zusatzinformation „COF“, wenn diese dort vorhanden ist.	
COE	<b>Container-Eigenschaften</b>		
	Contbauart	X 2	Container-Bauart-Code
	Contlänge	N 2	Container-Länge-Nummer
	ContISO	X 4	Container-ISO-Code
	Trailerkz	X 1	
	Container-Höhe	N 2	

Typ	Inhalt		
COS	<b>Container-Stellplatz</b>		
	Stellplatz	X 7	
	Stellplatztyp	N 2	
	Stauplatz	X 7	
	Stellplatz	X 8	Angabe für an die BHT angeschlossene weitere dbh-Systeme
COV	<b>Container-Variable-Daten</b>		
	Contgew	N 5	Container-Gesamtgewicht
	Contkühlung	X 1	Kühlart
	Contzustand	X 1	Container-Zustand (0 = Leer, 1 = Voll)
	Beförderart	X 3	Container-Beförderart-Code (z. B. FCL, LCL, etc.)
	Siegel	X 10	
CRS	<b>Reeder / Schiff</b>		
	Reeder	X 3	Container-Reeder
	Schiff	X 7	Funkrufzeichen / Ruf-Code
	Reise	X 6	Schiffsreisenummer
	Bestimmungshafen	X 5	UN-Code
	Ladehafen	X 5	UN-Code
	Löschhafen	X 5	UN-Code
	Fremdhafen	X 1	
CG1	<b>Gefahrgut-1</b>		
	IMDG-1	X 3	IMDG-Code



Typ	Inhalt		
	IMDG-2	X 3	IMDG-Code
	IMDG-3	X 3	IMDG-Code
	IMDG-4	X 3	IMDG-Code
	UNcode-1	X 4	UN-NR
	UNcode-2	X 4	UN-NR
	UNcode-3	X 4	UN-NR
	UNcode-4	X 4	UN-NR
CG2	<b>Gefahrgut-2</b>		
	IMDGreferenz	X 7	
	Cont-Flammpunkt	N 4	
	Cont-Mass-Flammpunkt-Code	X 1	
CZ1	<b>Zoll-1</b>		
	Zollkz	X 2	
	Zollkontrollnr	X 5	
	Zollabgangsstelle	X 10	
	Zollverlader	X 15	
	TFGZollkz	X 1	
CZ2	<b>Zoll-2</b>		
	Zollkontrollkennzeichen	X 2	
	Zoll-Bemerkung-Bestand	X 15	
	Cont-Verladestop-Code	X 1	Dieses Kenneichen wird von der BHT nicht ausgewertet.
CVK	<b>Verkehrsmittel</b>		
	Verkehrsträgercode	N 1	z. B. Truck, Waggon, Binnenschiff, Schiff
	<b>Wenn Verkehrsträgercode Truck</b>		

Typ	Inhalt		
	Trucker	X 10	Name des Trucker
	Polkz	X 10	Polizeiliches Kennzeichen
	<b>Wenn Verkehrsträgercode Waggon</b>		
	Zug	X 7	
	Waggon	X 12	
	<b>Wenn Verkehrsträgercode Binnenschiff</b>		
	Binnenschiff	X 7	
Die Struktur der Statuszeile ist je Verkehrsträgercode unterschiedlich.			
CIS	<b>Zusatzinformationen Schiff</b>		
	Schiff	X 5	Funkrufzeichen (Rufcode)
	Schiffsname	X 30	
CFT	<b>Containeränderung</b>		
	Container	X 12	Neue Containernummer
Die hier angegebene Containernummer ersetzt nicht die Containernummer aus dem Auftrag.			

### Ergänzung der Statusmeldung zu Containern bei Auftragsstornierung

Bei der Weitergabe einer Auftragsstornierung von der BHT an das Terminal wird, je nach Terminalbetrieb, die Statusmeldung um die Auftragsposition (4-stellig), die Auftragsart (3-stellig) und die Containernummer (12-stellig) aus dem Auftrag ergänzt. Die Angaben werden in einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typen „CST“ angegeben. Des Weiteren kann auch noch die Angabe des Reeders in einer weiteren Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typen „CRS“ vorkommen.

#### Beispiel:

STZE01**CST**0010001125MWCU5706295  
 STZE01**CRS**002MAE

## Ergänzung der Statusmeldung zu Containern für das Terminal in Wilhelmshaven

Bei der Weitergabe von Statusmeldungen (z. B. Status „FRZ“) von der BHT an das Terminal in Wilhelmshaven, wird die Statusmeldung um die Containernummer (12-stellig) und die Auftragsart (3-stellig) aus dem Auftrag und um den ggf. in der BHT vorliegenden Containerstellplatz ergänzt. Die Angaben werden jeweils in einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typen „CON“ und „COS“ angegeben.

### Beispiel:

```
STZE01CON001XXXU0016124 910
STZE01COS002A023226
```

## Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“STZE”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“01”
TYP	X 3	M	Art der zusätzlichen Information zur Statusmeldung <i>Codeliste: Statuszeilen-Meldetexte (STAT_MLDT)</i> <i>Ehemals: STATUS-MELDUNGS-TYP</i>
LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Zeilennummer <i>Ehemals: STATUS-ZEILEN-NR</i>
INFO	X 35	M	Angabe der zusätzlichen Information <i>Ehemals: STATUS-MELDUNGS-ZEILE</i>

Gesamtlänge: 47 Byte

#### 4.5. Segment Auftragspositions-Zuordnung – APZU

Der Umschlagsbetrieb gibt für konventionelle Ware und Automobile die IST-Mengen zu Anzahl und Gewicht der Auftragsposition, des durchgeführten Auftrags an. Es handelt sich dabei um die Mengenangaben, die der Umschlagsbetrieb bei der Durchführung seiner operativen Tätigkeiten in Bezug auf die Ware tatsächlich bewegt hat.

##### Allgemeine Regelbeschreibung

Das Segment APZU ist in der Statusmeldung zu einem Containerauftrag bzw. einer Container-Auftragsposition nicht erlaubt. Ebenso, wenn es sich um eine Statusmeldung handelt, die sich rein auf den Auftrag und nicht auf eine bestimmte Auftragsposition bezieht (z. B. Status „STA“).

Bezieht sich die Statusmeldung nicht nur auf den Auftrag, sondern auf eine bestimmte Auftragsposition, so ist die Angabe der Auftragsposition Pflicht.

Das Segment APZU ist in der BHT nur bei den Statuswerten: „ERU“, „NEU“, „TVU“, „LAU“ und „TEU“ zulässig. Im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Statusmeldung“ (Kapitel „Statusmeldungen zu konventionellen Aufträgen“ und „Statusmeldungen zu Automobil-Aufträgen“) können weitere Details zu den einzelnen Statuswerten entnommen werden.

Anhand des Status und der IST-Angaben finden in der BHT Bestandsprüfungen und Bestandsveränderungen statt. Im Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Statusmeldung“ (Kapitel „Bestandsprüfungen“) können entsprechende Details entnommen werden.

##### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

##### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	„APZU“
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	„02“
LFD-NR	N 4	M	Fortlaufende Nummer einer Auftragsposition <i>Ehemals: AUFTR-POSITION-LFD-NR</i>
<b>CONTAINER-IDENTIFIKATION</b>	<b>DG</b>	X	Angaben zur Identifikation eines Containers
CONTAINER-NR	X 12	X	Eindeutige Identifikation eines Containers
CONT-BUCHUNGSNR	X 12	X	Weitere, vom Kunden selbst verwaltete, Identifikation eines Containers.
<b>AUFTR-POS-ZUORD-SOLL-MENGEN</b>	<b>DG</b>	X	Angabe der Soll-Mengen durch den Auftraggeber
ANZAHL-SOLL	N 6	X	Erfasste Soll-Kollo-Anzahl bzw. Anzahl der Fahrzeuge des in der BHT vorliegenden Auftrags <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-ANZ-SOLL</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
GEWICHT-SOLL	N 7	X	Erfasstes Soll-Umschlagsgewicht bzw. Bruttogewicht der Fahrzeuge des in der BHT vorliegenden Auftrags Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-GEW-SOLL
<b>AUFTR-POS-ZUORD-IST-MENGEN</b>	<b>DG</b>	M	Angabe der Ist-Mengen durch den Umschlag
ANZAHL-IST	N 6	K	Ist-Kollo-Anzahl Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-ANZ-IST
GEWICHT-IST	N 7	K	Tatsächlich umgeschlagenes Ist-Gewicht Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-GEW-IST
<b>ZOLL-POS-GB-NR-AUSLIEFERN</b>	<b>DG</b>	X	Angabe der Gestellungsbuchnummer bei der Auslieferung von Waren (durch den Zoll)
DIENSTSTELLE	N 4	X	Dienststellenummer des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-DIENSTSTELL-AUS
ABFERTIGUNGSSTELLE	N 1	X	Abfertigungsstelle des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-ABFERTIGUNG-AUS
QUARTAL	X 1	X	Unterteilung Buchnummernkreis Ehemals: ZOLL-GB-NR-QUARTAL-AUS
JAHR	N 2	X	Jahr des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-JAHRESZAHL-AUS
TEIL-NR	X 3	X	Unterteilung Buchnummer Ehemals: ZOLL-GB-NR-TEIL-NR-AUS
LFD-NR	N 7	X	Lfd. Nummer des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-LFD-NR-AUS
CONTAINER-ZOLL oder AUSLASTEN- VERKEHRSTRAEGER	N 4	X	Diese Angaben entfallen in der Statusmeldung. Ehemals: FREIGABE-AUS-MANIF-POS
MAERK-ART-CODE	X 1	X	Kennzeichen der Arten einer Positionsmarkierung
POS-INHALT-ART	X 1	X	Kennzeichen, ob eine ausführliche Warenbeschreibung dem Auftrag beigefügt wurde.

Gesamtlänge: 84 Byte

#### 4.6. Segment AES-Kontrollmaßnahme – CTLZ

Eine Kontrollmaßnahme von ATL@S-AES an die BHT erfolgt in der Regel nach dem Abschluss der Gestellung (vollständige Qualifizierung). Eine eventuell zuvor erteilte Verladefreigabe (Status „FRZ“) wird durch die Anordnung einer Kontrollmaßnahme aufgehoben.

Die Kontrollmaßnahme selbst wird dem Auftraggeber entweder mit dem Status „SPZ“ oder „CPZ“ mittels einer Statusmeldung von der BHT übermittelt. Zusatzangaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht werden von der BHT in der Statusmeldung im Segment CTLZ weitergereicht.

Der entsprechende BHT-Status wird anhand der Daten der Kontrollmaßnahme aus ATL@S-AES ermittelt. Derzeit gibt es folgende Arten der Kontrollmaßnahme:

- D = Vorlage von Dokumenten = Status „SPZ“
- R = Röntgen = Status „CPZ“
- B = Beschau = Status „SPZ“

Es ist auch möglich, dass die Anordnung einer Kontrollmaßnahme mehrfach erfolgen kann, z. B. zuerst eine Kontrolle auf Basis der Unterlagen, danach eine Röntgenkontrolle und zum Schluss noch die Containeröffnung. Wurde eine Kontrollmaßnahme angeordnet, ist die Fortführung der Ausfuhr für den **gesamten** Ausfuhrvorgang unterbunden und nicht nur für die Auftragspositionen, auf die sich die Anordnung einer Kontrollmaßnahme bezieht

Eine Kontrollmaßnahme kann sich entweder auf **eine MRN** oder auf **einzelne Warenpositionen** unterhalb der MRN beziehen. Der Unterschied besteht im Wesentlichen darin, dass die Kontrollmaßnahme entweder bestimmten Warenpositionen einer MRN zugeordnet wurde oder die Kontrollmaßnahme die gesamte MRN betrifft. Letzteres bedeutet, dass alle Warenpositionen der MRN von der Kontrollmaßnahme betroffen sind.

Nach der Anordnung einer Kontrollmaßnahme über ATL@S führt die Ausgangszollstelle die Kontrollmaßnahme tatsächlich durch. Führen die Abfertigung der gestellten Ware, die vorgelegten Unterlagen oder die Ergebnisse der Kontrolle nicht zu einer Beanstandung, so erfolgt im Normalfall eine erneute Verladefreigabe (Status „FRZ“).

Wurde die MRN über mehrere Auftragspositionen des Auftrags oder sogar über mehrere Aufträge aufgeteilt, so wird der jeweilige Status für jede betroffene Auftragsposition in der BHT erstellt und per Statusmeldung verteilt.

Das Segment CTLZ wird in der BHT ausschließlich während der Verarbeitung der Kontrollmaßnahme erzeugt. Es kann nicht von den Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelt werden.

#### **Hinweis:**

*Neben dem Auftraggeber erhalten auch weitere Hafenauftragsbeteiligte den entsprechenden Status. Hierbei werden allerdings nur der Status und keine Inhalte über die Kontrollmaßnahme an diese übermittelt.*

Weitere Details zum elektronischen Ausfuhrverfahren und dem Informationsaustausch zwischen der BHT und ATL@S-AES können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.

## Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

## Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“CTLZ”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“01”
MRN	X 18	M	Identifikationsnummer aus ATL@S-AES für die gestellte Ausfuhranmeldung (ugs. AE)
ZEITPUNKT	N 12	M	Zeitpunkt der Kontrollmaßnahme Format: JJJJMMTTHHMM <i>Ehemals: ZEITPUNKT-CTL</i>
BEARBEITER	X 35	M	Name des Zoll-Sachbearbeiters <i>Ehemals: SACHBEARBEITER</i>
WARENPOSITION	N 3	K	Eindeutige Identifizierung der Warendaten in ATL@S-AES (neben der MRN) <i>Ehemals: WAREN-POSITION</i>
VERMERK	X 350	K	Vermerk zur Kontrollmaßnahme
TYP	X 1	M	Art der Kontrollmaßnahme Ausprägungen: “B” = Beschau “D” = Vorlage von Dokumenten “R” = Röntgen <i>Ehemals: KONTROLLMASSNAHME-ART</i>

Gesamtlänge: 425 Byte

#### 4.7. Segment AES-Fehlermeldung – FEHZ

Eine Fehlermeldung kann auf alle von der BHT an ATL@S-AES übermittelten Nachrichten als Antwort erfolgen. Der Zollprozess wird in diesem Fall unterbrochen.

Die Fehlermeldung wird dem Auftraggeber mit dem Status „FEZ“ mittels einer Statusmeldung von der BHT übermittelt. Zusätzlich werden von der BHT einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung im Segment FEHZ weitergereicht.

Fehlermeldungen aus ATL@S-AES beruhen nicht nur auf dem Inhalt der aktuell übermittelten Nachricht. Es werden bei der Prüfung in ATL@S-AES auch die bereits vorliegenden Daten der Ausfuhrerklärung, die Inhalte bereits übermittelter Nachrichten und ggfs. in ATL@S-AES vorhandener Statuswerte berücksichtigt.

Die Fehler aus ATL@S-AES sind codiert und enthalten ggfs. einen zusätzlichen Text sowie einen Hinweis darauf, wo der Fehler innerhalb der Nachricht aufgetreten ist. Dieser „Zeiger“ verweist allerdings auf der zwischen der BHT und ATL@S-AES ausgetauschten EDIFACT-Struktur.

Wurde die MRN über mehrere Auftragspositionen des Auftrags oder sogar über mehrere Aufträge aufgeteilt, so wird der Status „FEZ“ für jede betroffene Auftragsposition in der BHT erstellt und per Statusmeldung verteilt.

Bei einigen AES-Fehlern kommt es vor, dass neben den Angaben aus ATL@S-AES von der BHT noch Zusatztexte hinzugefügt werden. Diese Zusatztexte befinden sich dann im Segment STZE.

Wenn ATL@S-AES den „Status der Überwachung“ (bspw. „Ausgang untersagt“) an die BHT übermittelt und daraus der Status „INZ“ entsteht, so wird das Segment FEHZ ebenfalls erstellt. Hier sind dann ebenfalls Angaben aus der von ATL@S-AES übermittelten Nachricht enthalten. Werden keine Angaben mitgesendet, so stellt die BHT den Text „SETZEN SIE SICH MIT IHREM ZOLLAMT IN VERBINDUNG“ ein. Ggf. weitere Zusatztexte befinden sich dann ebenso im Segment STZE.

Das Segment FEHZ wird in der BHT ausschließlich während der Verarbeitung der ATL@S-AES-Nachrichten erzeugt. Es kann nicht von den Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelt werden.

#### **Hinweis:**

*Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status bzgl. der Steuerung der operativen Abläufe und um ggf. selbst aktiv zu werden. In diesem Fall werden allerdings nur der Status und keine Inhalte über den Fehler übermittelt.*

*Weitere Details zum elektronischen Ausfuhrverfahren und dem Informationsaustausch zwischen der BHT und ATL@S-AES können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*



## Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

## Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

## Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>"FEHZ"</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>"01"</b>
MRN	X 18	M	Identifikationsnummer aus ATL@S-AES für die gestellte Ausfuhranmeldung (ugs. AE)
CODE	X 8	M	Angabe des AES-Fehlercodes <i>Ehemals: FEHLER-CODE</i>
TEXT	X 350	M	Textliche Angabe des Fehlers bei dieser Position <i>Ehemals: FEHLER-TEXT-AES</i>
ZEIGER	X 350	K	In der Regel ist hier die Pfadangabe des fehlerhaften Feldes enthalten. <i>Ehemals: FEHLER-ZEIGER</i>

Gesamtlänge: 732 Byte

#### 4.8. Segment AES-Ausfuhranmeldungsdaten – DATZ

Nach der Übermittlung der Gestellungsanzeige von der BHT an ATL@S-AES erhält die BHT als Antwort den relevanten Teil der Angaben der Ausfuhranmeldung, so wie sie zu diesem Zeitpunkt in ATL@S-AES vorliegen.

Die BHT prüft daraufhin anhand der MRN, ob diese Angaben inhaltlich zu den in der BHT vorliegenden Zoll-Angaben in Aufträgen *übereinstimmen*. Ist dies der Fall, so wird dem Auftraggeber der Status „AEB“ mit einer Statusmeldung von der BHT übermittelt. Zusätzlich werden von der BHT einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung im Segment DATZ weitergereicht.

Die in der BHT durchgeführten Prüfungen beziehen sich dabei auf:

- Warenpositionen oder Packstückpositionen die im Auftrag angegeben sind, in der Ausfuhranmeldung aber nicht existieren
- die Anzahl der Packstücke einer Packstückposition, die im Auftrag größer angegeben wurde, als der Wert in der Ausfuhranmeldung
- die Angaben zu Rohmasse und Eigenmasse, die im Auftrag größer angegeben wurde, als der Wert in der Ausfuhranmeldung

Der Status „AEB“ wird zu jeder Auftragsposition eines Auftrags, in der die MRN genannt wird, von der BHT an die Hafenauftragsbeteiligten als Statusmeldung übermittelt wird. Gleiches gilt auch, wenn die MRN Auftrags- bzw. Auftragsreferenzübergreifend angegeben wurde.

Das Segment DATZ wird in der BHT ausschließlich während des Datenabgleichs erzeugt. Es kann nicht von den Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelt werden.

*Weitere Details zum elektronischen Ausfuhrverfahren und dem Informationsaustausch zwischen der BHT und ATL@S-AES können dem Fachteil der BHT-Dokumentation im Abschnitt „Auftrag“ entnommen werden.*

#### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“DATZ”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“01”
MRN	X 18	M	Identifikationsnummer aus ATL@S-AES für die gestellte Ausfuhranmeldung

Attributname	Format	Art	Beschreibung
ANZAHL-WARENPOSITIONEN	N 3	M	Beinhaltet die Anzahl der in der Ausfuhranmeldung enthaltenen Warenpositionen. <i>Ehemals: ANZAHL-WARENPOS-AES</i>
ANZAHL-PACKSTUECKE	N 7	M	Beinhaltet die Anzahl der in der Ausfuhranmeldung enthaltenen Packstücke. <i>Ehemals: ANZAHL-PACKSTUECKE-AES</i>

Gesamtlänge: 34 Byte

#### 4.9. Segment Nachrichtenende – NAEN

Das Nachrichtenende dient dazu eine Nachricht zu beenden und den Nachrichtentyp zu identifizieren. Es enthält die Zeitstempel bzgl. der Nachrichtenübermittlung der jeweiligen Kunden-DV-Systeme bzw. der BHT. Weiterhin wird zur Übermittlungskontrolle im Empfangssystem die Anzahl der in einer Nachricht vorkommenden Segmente angegeben.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“NAEN”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Statusgebers
NACHRICHTEN-TYP	X 5	M	<b>“RUECK”</b>
NACHRICHT-AM	D 8	M	Datum, an dem eine Nachricht übergeben wurde.
NACHRICHT-UM	X 8	M	Zeitpunkt, an dem eine Nachricht übergeben wurde.
ANZAHL-SEGMENTE	N 4	M	Anzahl der Segmente in einer Nachricht

Gesamtlänge: 39 Byte

## 5. Nachricht Freistellung

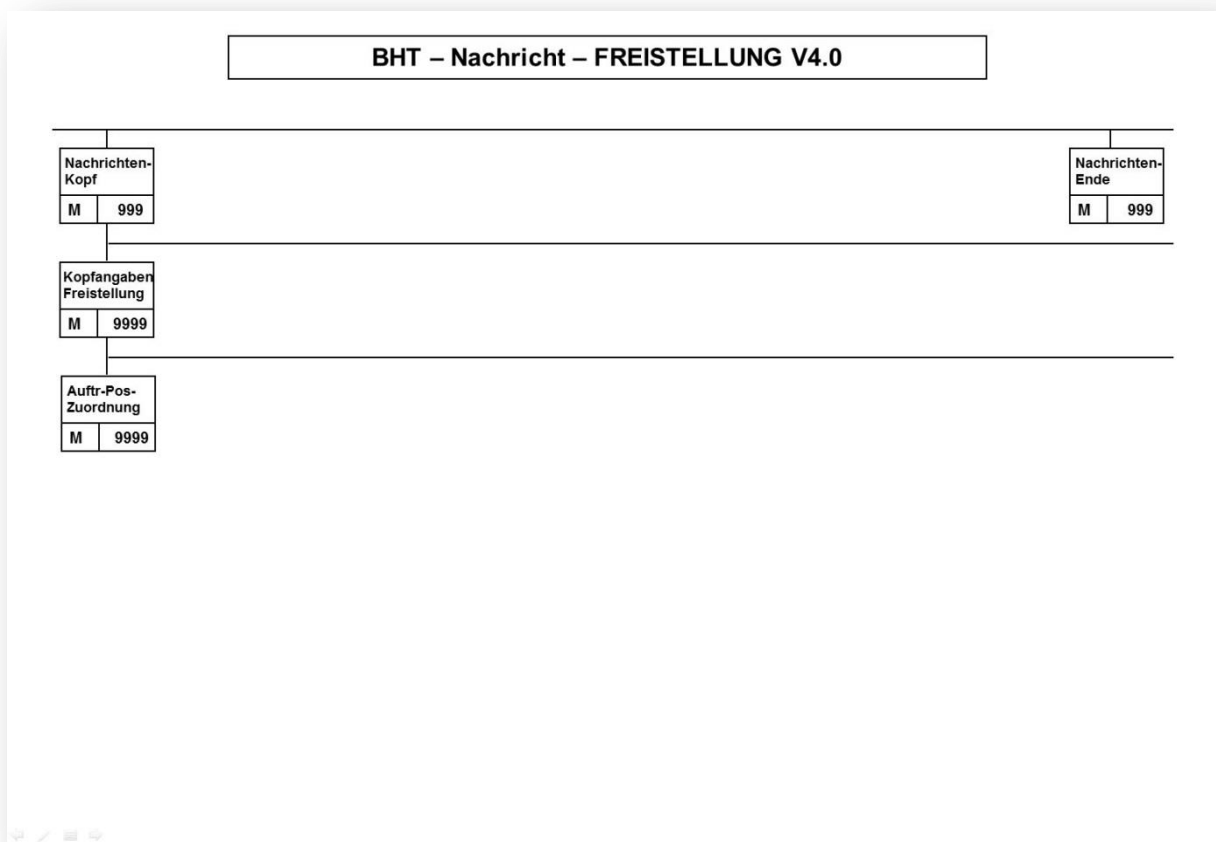
Für jede Ware, die im Import seeseitig angeliefert wurde, ist vor der Abholung aus dem Hafen eine Freistellung durch den Makler/Reeder erforderlich. Die fachliche Voraussetzung zur Erteilung einer Freistellung ist, dass die Übergabe von Original-Konnossementen sowie die Zahlung der Seefrachten erfolgt sind. Anhand der genannten Dokumente wird das Freistellbegehren des Spediteurs durch den Makler/Reeder inhaltlich geprüft. Mit der erteilten Freistellung ist der Übergang der Verfügungsgewalt einer Ware auf den Freistellungsbegehrenden vollzogen. Die elektronische Freistellung in der BHT gilt im Verfahrensablauf als „elektronischer Stempel“, der zusätzlich zum manuellen Stempel auf den Papieren verwendet wird.

*Weitere detaillierte Angaben sind in der BHT-Dokumentation – Fachlicher Teil im Abschnitt „Freistellung“ beschrieben.*

Die Nachricht **Freistellung** dient dazu, Freistellungen auf in der BHT vorliegende Import-Hafenaufträge an die entsprechenden weiteren Hafenauftragsbeteiligten zu verteilen. Bei dieser Nachricht handelt es sich um eine reine **Empfangsnachricht**, eine Übermittlung dieser Nachricht an die BHT ist **nicht** möglich.

*Der Makler/Reeder nutzt für die elektronische Freistellung eine von der BHT zur Verfügung gestellte Dialoganwendung.*

## 5.1. Darstellung der Nachricht Freistellung



Bei allen Segmenten der Nachricht „Freistellung“ handelt es sich um Pflichtangaben. In den nachfolgenden Kapiteln sind die einzelnen Segmente und Regelbeschreibungen beschrieben.

## 5.2. Segment Nachrichtenkopf – NAKO

Der Nachrichtenkopf dient dazu eine Nachricht zu eröffnen und den Nachrichtentyp zu identifizieren. Dem Nachrichtenkopf folgen ein oder mehrere Segmente, die die eigentliche Nachricht beschreiben – hier FREIS (= Freistellung).

### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“NAKO”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Freistellgebers
NACHRICHTEN-TYP	X 5	M	<b>“FREIS”</b>

Gesamtlänge: 19 Byte

### 5.3. Segment Auftragskopf-Freistellungsangaben – AKFM

In diesem Segment befinden sich die Kopfangaben zur Freistellung, die sich auf einen bestimmten Auftrag unter einer Auftragsreferenz in der BHT beziehen.

Die Freistellung auf einen in der BHT vorliegenden Auftrag wird durch den Status „FIM“ repräsentiert. Der Makler/Reeder nutzt für die elektronische Freistellung eine von der BHT zur Verfügung gestellte Dialoganwendung. Diese wiederum verteilt die Freistellung über die BHT, und somit den Status „FIM“ an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten.

#### Allgemeine Regelbeschreibung

Eine einmal erteilte Freistellung kann nicht mehr storniert werden.

#### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

#### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	“AKFM”
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	“01”
<b>FREISTELL-ANGABEN</b>	<b>DG</b>	M	Angaben zur Freistellung
STATUS-CODE	X 3	<b>W</b>	Status zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag Hinweis: Hier wird immer der Wert “FIM” übermittelt. Ehemals: AUFTRAGS-STATUS-CODE
FREISTELLART-CODE	X 1	<b>W</b>	Identifiziert die Art der Freistellung Hinweis: Hier wird immer der Wert “O” übermittelt.
BL-NUMMER	X 22	K	Identifizierende Konnossement-Nummer Ehemals: BL-NR
KENNWORT-SCHIFF	X 20	<b>X</b>	Codewort zur Steuerung der Zugriffsberechtigung bei Freistellung Hinweis: Hier wird nie ein Wert übermittelt.
KENNWORT-BL	X 20	<b>X</b>	Kennwort zur Identifizierung der Freistellberechtigung auf ein B/L Hinweis: Hier wird nie ein Wert übermittelt.
FREISTELL-NR-MAKLER	X 17	K	Zusatzinfo bei Freistellung vom Makler
<b>FREISTELL-IDENTITAET</b>	<b>DG</b>	M	Angaben zur Identität des Freistellenden
FREISTELL-SACHBEARBEITER	X 15	M	Name des Sachbearbeiters
FREIGESTELLT-AM	D 8	M	Datum der Freistellung
FREIGESTELLT-UM	U 6	M	Uhrzeit der Freistellung
FREISTELL-KENNWORT-SACHBEARBEITER	X 15	<b>X</b>	Kennwort zur Identifikation des Freistellenden Hinweis: Hier wird nie ein Wert übermittelt. Ehemals: FREISTELL-KENNWORT-SACHBEARB
<b>FREI-AUS-MANIFEST-BL</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zur Freistellung aus B/L



Attributname	Format	Art	Beschreibung
REFERENZ	N 7	K	Referenz-Nummer zu einem Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-REFERENZ-NR</i>
KUNDENREFERENZ	X 35	K	Interne Referenznummer des Auftraggebers zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: KUNDEN-REFERENZ</i>
AUFTRAG-LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer eines Auftrags-(kopfes) zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-KOPF-LFD-NR</i>
<b>SCHIFF-IDENTIFIKATION</b>	<b>DG</b>	<b>K</b>	Angaben zur Identifikation einer Schiffsreise
<i>REISE-ID-ART</i>	X 1	<b>W</b>	<i>Art der Identifikation einer Schiffsreise</i> <i>Hinweis:</i> <i>Hier wird immer ein "S" übermittelt</i> <i>Ehemals: SCHIFFS-IDENTIFIKATIONS-ART</i>
SIS-NR	X 7	K	Angabe einer Schiffsnummer zur Identifizierung einer Schiffsreise in SIS. <i>Ehemals: SIS-LFD-NR-SCHIFF (X 4), SIS-LFD-NR-HAFEN (X 2), SIS-LFD-NR-MAKLER (X 1)</i>
ABGANGSORT	X 5	K	Angabe von Land und Ort, in dem der BL-Abgangshafen liegt. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-BL-HAF-ABG-CODE (X 2), UN-LOCATION-BL-HAF-ABG-CODE (X 3)</i>
BESTIMMUNGORT	X 5	K	Angabe von Land und Ort, in dem der BL-Bestimmungshafen liegt. <i>Codelisten: Länder UN (LAND_UNCO), UN-Location-Codes (LOCA_UNCO)</i> <i>Ehemals: UN-COUNTRY-BL-HAF-BEST-CODE (X 2), UN-LOCATION-BL-HAF-BEST-CODE (X 3)</i>
MAKLER-DBH-CODE	X 8	K	dbh-Code des Schiffsmaklers
FUNKRUFZEICHEN	X 7	K	Internationales Funkrufzeichen des Schiffes <i>Ehemals: SCHIFF-RUF-CODE</i>
REISENUMMER	X 6	K	Reeder-Referenz für einen Fahrplanzyklus eines Schiffes <i>Ehemals: SCHIFFS-REISE-NR</i>
KUNDEN-SCHIFFS-REFERENZ	X 15	K	Interne Schiffsnummer des Auftraggebers <i>Ehemals: KUNDEN-INTERNE-SCHIFF-REF</i>
<b>FREI-AN-AUFTRAG</b>	<b>DG</b>	<b>M</b>	Angaben zur Freistellung zum Auftrag
AUFTRAGGEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Auftraggebers <i>Ehemals: AUFTR-GEBER-DBH-CODE</i>
KD-NR-UMSCHLAG	X 4	K	Kundenummer bei einem Umschlagsbetrieb <i>Ehemals: UMSCHLAG-KD-NR</i>
REFERENZ	N 7	K	Referenznummer (ugs. BHT- oder WHT-Referenz) zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-REFERENZ-NR</i>
KUNDENREFERENZ	X 35	K	Interne Referenznummer des Auftraggebers zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: KUNDEN-REFERENZ</i>
AUFTRAG -LFD-NR	N 3	M	Fortlaufende Nummer eines Auftrags-(kopfes) zu einem in der BHT vorliegenden Auftrag <i>Ehemals: AUFTR-KOPF-LFD-NR</i>

Gesamtlänge: 289 Byte

## 5.4. Segment Auftragspositions-Zuordnung – APZU

In diesem Segment befinden sich die Angaben zur Auftragsposition. In der BHT können immer nur *ganze* Aufträge freigestellt werden, so dass immer alle Auftragspositionen des Auftrags in der Nachricht angegeben werden. Die hier aufgeführten Daten resultieren aus denen in der BHT vorliegenden Daten des Auftrags.

### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“APZU”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“02”</b>
POSITION	N 4	M	Fortlaufende Nummer einer Auftragsposition <i>Ehemals: AUFTR-POSITION-LFD-NR</i>
<b>CONTAINER-IDENTIFIKATION</b>	<b>DG</b>	K	Angaben zur Identifikation eines Containers
CONTAINER-NR	X 12	K	Eindeutige Identifikation eines Containers
CONTAINER-BUCHUNGS-NR	X 12	K	Weitere vom Kunden selbst verwaltete Identifikation eines Containers. <i>Ehemals: CONT-BUCHUNGSNR</i>
<b>AUFTR-POS-ZUORD-SOLL-MENGEN</b>	<b>DG</b>	M	Angabe der Soll-Mengen durch den Auftraggeber
ANZAHL-SOLL	N 6	K	Erfasste Soll-Kollo-Anzahl bzw. Anzahl der Fahrzeuge des in der BHT vorliegenden Auftrags <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-ANZ-SOLL</i>
GEWICHT- SOLL	N 7	K	Erfasstes Soll-Umschlagsgewicht bzw. Bruttogewicht der Fahrzeuge des in der BHT vorliegenden Auftrags <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-GEW- SOLL</i>
<b>AUFTR-POS-ZUORD-IST-MENGEN</b>	<b>DG</b>	X	Angabe der Ist-Mengen durch den Umschlag
ANZAHL-IST	N 6	X	Erfasste Ist-Kolli-Anzahl vom Umschlag <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-ANZ-IST</i>
GEWICHT-IST	N 7	X	Tatsächlich umgeschlagenes Gewicht <i>Ehemals: AUFTR-POS-ZUORD-GEW-IST</i>
<b>ZOLL-POS-GB-NR-AUSLIEFERN</b>	<b>DG</b>	X	Angabe der Gestellungsbuchnummer bei der Auslieferung von Waren (durch den Zoll) <i>Hinweis: In die nachfolgenden Felder der Datengruppe wird nie ein Wert übermittelt.</i>
DIENSTSTELLE	N 4	X	Dienststellenummer des Gestellungsbucheintrages <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-DIENSTSTELLE-AUS</i>
ABFERTIGUNGSSTELLE	N 1	X	Abfertigungsstelle des Gestellungsbucheintrages <i>Ehemals: ZOLL-GB-NR-ABFERTIGUNG-AUS</i>

Attributname	Format	Art	Beschreibung
QUARTAL	X 1	X	Unterteilung Buchnummernkreis Ehemals: ZOLL-GB-NR-QUARTAL-AUS
JAHR	N 2	X	Jahr des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-JAHRESZAHL-AUS
TEIL-NR	X 3	X	Unterteilung Buchnummer Ehemals: ZOLL-GB-NR-TEIL-NR-AUS
LFD-NR	N 7	X	Lfd. Nummer des Gestellungsbucheintrages Ehemals: ZOLL-GB-NR-LFD-NR-AUS
CONTAINER-ZOLL oder AUSLASTEN- VERKEHRSTRAEGER	N 4	X	Diese Angaben entfallen bei der Freistellung. Ehemals: FREIGABE-AUS-MANIF-POS (N 4)
MAERK-ART-CODE	X 1	K	Kennzeichen der Arten einer Positionsmarkierung Ausprägungen: "B" = Bestandsmarkierung "V" = Verlademarkierung SPACE = Keine Angabe einer Positionsmarkierung
POS-INHALT-ART	X 1	X	Kennzeichen, ob eine ausführliche Warenbeschreibung dem Auftrag beigefügt wurde. Hinweis: Hier wird nie ein Wert übermittelt.

Gesamtlänge: 84 Byte

## 5.5. Segment Nachrichtenende – NAEN

Das Nachrichtenende dient dazu eine Nachricht zu beenden und den Nachrichtentyp zu identifizieren. Es enthält die Zeitstempel bzgl. der Nachrichtenübermittlung der BHT. Weiterhin wird zur Übermittlungskontrolle im Empfangssystem die Anzahl der in einer Nachricht vorkommenden Segmente übermittelt.

### Allgemeine Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Detaillierte Regelbeschreibung

*Nicht relevant*

### Segment-Struktur

Attributname	Format	Art	Beschreibung
<b>SEGMENT-KOPF</b>	<b>DG</b>	M	Segment Qualifier
SEGMENT-ID	X 4	M	<b>“NAEN”</b>
SEGMENT-VERSIONS-NR	N 2	M	<b>“01”</b>
AUFTR-GEBER-DBH-CODE	X 8	M	dbh-Code des Freistellgebers
NACHRICHTEN-TYP	X 5	M	<b>“FREIS”</b>
NACHRICHT-AM	D 8	M	Datum, an dem eine Nachricht übergeben wurde.
NACHRICHT-UM	X 8	M	Zeitpunkt, an dem eine Nachricht übergeben wurde.
ANZAHL-SEGMENTE	N 4	M	Anzahl der Segmente in einer Nachricht

Gesamtlänge: 39 Byte