

Leitfaden für die AES-Zollanmeldung in der BHT

Version 1.0 - 07.06.2011



Inhalt

1.	Einleitung.....	3
1.1.	Ausfuhrbegleitdokument als Grundlage des Hafenauftrages.....	3
1.2.	Grundbegriffe	5
2	Rückmeldungen zum ATL@S-Zollprozess aus der BHT	10
2.1	Korrekte Prüfung der Zolldaten (AEB).....	10
2.2	Fehler bei der Prüfung der Zolldaten (PRB).....	10
2.3	Fehler im Zollprozess bei ATL@S (FEZ).....	11
2.4	Zollfreigabe (FRZ).....	12
2.5	Zollsperrung / Kontrollmaßnahme (SPZ / CPZ).....	12
2.6	Information von ATL@S (INZ).....	12
2.7	Abschluss des Zollvorgangs (ZAZ).....	12
3	Beispiele	13
3.1	Eine MRN ist komplett in einer Auftragsposition enthalten.	13
3.2	Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus einer Warenposition mit einer Packstückposition, die 10 Packstücke beinhaltet.	14
3.3	Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus einer Warenposition mit zwei Packstückpositionen, die jeweils 5 Packstücke beinhalten.	15
3.4	Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen, wobei sich jeweils eine Warenposition in einer Auftragsposition befindet. Jede Warenposition besteht aus einer Packstückposition mit 10 Packstücken.....	17
3.5	Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen mit jeweils zwei Packstückpositionen, die jeweils 5 Packstücke beinhalten. Es befinden sich Teile von beiden Warenpositionen in einer Auftragsposition.....	18
3.6	Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen mit jeweils zwei Packstückpositionen, die jeweils 5 Packstücke beinhalten. Es befinden sich Teile von beiden Warenpositionen in einer Auftragsposition. Es befinden sich mehrere MRN in einer Auftragsposition.	20
3.7	Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. In der MRN ist ein Beipack vorhanden.	21
4	Zugelassener Gestellungsort	22
5	Aufträge mit elektronischen (MRN) und herkömmlichen (Papier/ZOPD) Zolldaten	22
6	Abbruch des Zollprozesses durch den Zoll	23

7	Pro-Alert E-Mails	23
---	-------------------------	----

1. Einleitung

Am 01. August 2006 wurde das elektronische Ausfuhrverfahren AES vom Zoll eingeführt, welches natürlich auch Auswirkungen auf die Bremer Hafentelematik (BHT) hatte.

Der vorliegende Leitfaden soll Ihnen nun helfen, Ihren Hafenauftrag mit AES-Daten richtig zu erfassen. Anhand einiger Beispiele können Sie nachvollziehen, wie die Zuordnung von Zolldaten zum Hafenauftrag vorgenommen werden kann bzw. muss.

In diesem Dokument wird auf keine Regeln für die Übertragung der AES-Zolldaten in der BHT – Schnittstelle eingegangen. Wir verweisen hier auf unsere BHT-Schnittstelle unter <http://kis.dbh.de/index.php?id=579> für detaillierte Informationen.

1.1. Ausfuhrbegleitdokument als Grundlage des Hafenauftrages

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt das Ausfuhrbegleitdokument (ABD), welches für die Ware während des gesamten Transports bis zur Ausgangszollstelle gültig sein soll. Sie benötigen es für die Eingabe eines Hafenauftrages mit AES-Daten.

Bitte beachten Sie:

Die Erfassungsgrundlage für die Zolldaten in Ihrem Hafenauftrag ist immer das Ausfuhrbegleitdokument!

Ihre Eingaben führen Sie auf Grundlage der Ihnen vorliegenden Dokumente durch. Umso wichtiger ist es, dass sie auf verlässliche Unterlagen zugreifen können. Falls Ihnen das ABD nicht vorliegt, sollten Sie es sich von Ihrem Auftraggeber zuschicken lassen.

Fehlerhafte oder unvollständige Angaben in der BHT führen dazu, dass keine Zollfreigabe von ATL@S erteilt werden kann! Bei unvollständigen Angaben erhalten Sie unter Umständen keine Fehlermeldung von der BHT!

Leitfaden AES-Zollanmeldung in der BHT

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT		1 VERFAHREN		MRN 09DE586600146613E8	
A 2 Versandortskürzel: Datenbank, Bremische Häfen GmbH Faulenstr. 31 28195 Bremen DE		1 Verfahren EU e 3 Protokolle: 1 2 4 Auslösen: A Ausführweise DE005866 Hauptzollamt KoSt Zollamt Probebetrieb (Straße) 06.05.2009 09:28		A09DE586600146613E8DE	
A 8 Empfänger: dbh Logistics IT AG Martinstr. 47-49 28195 Bremen DE		5 Positionen: 1 6 Pack. insgesamt: 10 7 Lagername: CMA-20090506-001		1 MRN	
A 14 Anwerder/Versender: (1) Datenbank, Bremische Häfen GmbH Faulenstr. 31 28195 Bremen DE		15 Veranlagungs-Auslösend: DE 16 Ursprungsland: Schweiz		15 Veranl. Ausl. Code: e CH 17 Bestimmungsland: Schweiz	
18 Kennzeichen und Staatsangehörigkeit des Beförderungsmitteis beim Abgang 19 Cn: 1 21 Kennzeichen und Staatsangehörigkeit des gesetzlich verantwortlichen abhän Beförderungsmitteis LKW DE 25 Veranlagung an: 30 (per Grenze) 3 27 LKW: 28 LKW-Nummern: 30 Warenart: DE005875		20 Veranlagung u. in Facit gebilligte Gesamtwert: EUR 1.500,00 22 Umrangabsum: 24 Art des: 26 Fracht- und Nebengebühren: 32 Position Nr. 33 Warennummer: 34 Umrangabsum: 1500 35 Veranl. Code: 36 Formulare (Zp): 37 Warenart (Zp): 38 Kennzeichen (Zp): 39 Kennzeichen (Zp): 40 Summische Anmerkung/Vorgepapier: 41 Bestimm. Merkmal: 42 Ankerwert: 43 Umrangabsum: Code B: U 44 Eintragung: 45 Statistischer Wert: 0		31 Packstück- und Warenbezeichnung: Siehe Liste der Positionen 44 Besondere Vermerke, vorgelegte Unterlagen, Bescheinigungen, - Bescheinigung	

1. PRÜFUNGSDATUM DER ZOLLANMELDUNG		2. PRÜFUNGSDATUM DER AUSFÜHRUNG	
Ergebnis: Angebrachte Versandklasse Anzahl: — Datum: — Zeit (jeweils Tag):		Anmerkungen: Prüfung der Versandklasse: Bemerkungen:	

Liste der Positionen				
Blatt A 2 2		Datum: 06.05.2009		
Erpflinger (26)				
Positionen (32)	Umrangabsum. / Zählweise (31.1)	Anzahl / Art (31.2)	Container Nr. (31.3)	Bezeichnung (31.4)
Verfahren (37)	Warennummer (33)	Statistischer Wert (34)	Umrangabsum. Code (34.a) / (34)	Summische Anmerkung/Vorgepapier (42)
Veranlagungs- / Ausführweise (15)	Statistischer Wert (34)	Formulare (Zp) (35)	Eigenmasse (36)	Besondere Vermerke / Vorgelegte Unterlagen / Bescheinigungen und Genehmigungen (34)
dbh Logistics IT AG Martinstr. 47-49 28195 Bremen (DE) Deutschland				
1	1/129	10 St. Kufenbrutt	TESTCONTAINER	Messf. von Hofer
0000	11029000	0	02	ohne
DE		1500	1500	vereinfachte Ausfuhr (DE005864ZAR) (Hauptzollamt KoSt Probebetrieb) - 30200

2 Warenposition

6 Rohmasse

5 Eigenmasse

1.2. Grundbegriffe

Im Gegensatz zur klassischen Zoll-Anmeldung brauchen Sie nicht mehr die vollständigen Zolldaten zu erfassen. Umso wichtiger ist es aber, dass Sie die nicht immer selbsterklärenden Informationen Ihrem Hafenauftrag und deren Bedeutung in der BHT zuordnen können. Die Zahlen in Klammern verweisen auf die gelb hinterlegte Nummerierung im Ausfuhrbegleitdokument.

Hierbei handelt es sich um die folgenden Daten:

- **Auftragsposition**

Eine Auftragsposition ist Bestandteil eines Hafenauftrages in der BHT. Innerhalb der BHT kann sich dieser Begriff auf eine Referenz, Kopf oder Position beziehen. Eine Auftragsposition entspricht im Wesentlichen der Position in einem Hafenauftrag. Weil für ATLAS nur die Ware zählt, ist es unerheblich, ob es sich um einem Container oder um Stückgut handelt, welches zum Beispiel zuerst mit einem Kopf 1 angeliefert und mit einem Kopf zwei abgesetzt werden soll.

- **MRN (1)**

Die MRN (Movement Reference Number) erhält der Ausführer, wenn er im ATL@S – System des Zolls seine Ausfuhranmeldung erstellt hat. Sie identifiziert **eindeutig** eine Ausfuhranmeldung. Ohne die MRN können Sie keinen Hafenauftrag mit AES-Daten erstellen.

Wenn es sich um deutsche MRN handelt, werden diese bei Auftragsverarbeitung in der BHT einer Syntaxprüfung unterzogen. Ist diese negativ wird der Hafenauftrag komplett abgelehnt.

Eine MRN hat immer den folgenden Aufbau:

Stellen 1+2	Jahreszahl
Stellen 3+4	Länderkennzeichen
Stellen 5-17	Alphanumerisch
Stelle 18	Prüfziffer

Nach 90 Tagen ist die Gültigkeit der MRN in ATL@S abgelaufen!

- **MRN-komplett**

Diese Angabe finden Sie **nicht** auf dem Ausfuhrbegleitdokument, hat jedoch für die Verarbeitungslogik in der BHT eine große Bedeutung.

Die Angabe des Kennzeichens MRN-komplett ist eine **Pflichtangabe** in der BHT und hat folgende Ausprägungen:

- J = Die **komplette** Ware der MRN befindet sich in einer Auftragsposition, wobei keine Unterscheidung zwischen Container und Stückgut durchgeführt wird.
- N = Die Ware der MRN ist auf mehrere Auftragspositionen **aufgeteilt**. Ist dies der Fall, muss in der BHT exakt mit Warenposition und Packstückposition beschrieben werden, welcher Teil der Ware sich in der Auftragsposition befindet.

- **Warenposition (2)**

Die jeweilige Warenposition können Sie dem Feld 32 der Ausfuhranmeldung entnehmen. Unter einer Warenposition werden Güter mit gleicher Warennummer zusammengefasst. Eine Warenposition muss **immer** angegeben werden, wenn die MRN sich nicht komplett in einer Auftragsposition befindet.

- **Warenposition-komplett**

Diese Angabe finden Sie ebenfalls **nicht** auf dem Ausfuhrbegleitdokument. In der BHT hat dieses Kennzeichen folgende Ausprägungen:

- <leer> = die MRN befindet sich **komplett** in der Auftragsposition (MRN-komplett = "J" wurde angegeben).
- J = Die Warenposition ist **komplett** in der Auftragsposition enthalten. Ist dies der Fall, dürfen keine zugehörigen Packstückpositionen angegeben werden.
- N = Die Warenposition ist **nicht komplett** in der Auftragsposition enthalten. In diesem Fall muss weiter differenziert werden, welche Teile der Warenposition sich in der Auftragsposition befinden, durch Angabe der Packstückposition und Anzahl der Packstücke.

- **Packstückposition (3)**

Die Packstückposition ist die laufende Nummer eines Packstücks innerhalb einer Warenposition. Mehrere Packstückpositionen treten immer dann auf, wenn die Ware einer Warenposition sich in unterschiedlichen Verpackungen (Kisten, Palette, Unverpackt, etc.) befindet oder in mehreren Lots einer Verpackung aufgeteilt ist. Sie finden die Packstücknummer **nicht** auf dem Dokument, sondern müssen diese **selbst** abzählen (die erste Zeile entspricht der ersten Packstückposition).

Die Packstückposition entspricht nicht der Anzahl der Packstücke!

- **Packstückposition-komplett**

Wiederum eine Angabe, die sich **nicht** auf dem Ausfuhrbegleitdokument befindet. In der BHT hat dieses Kennzeichen folgende Ausprägungen:

- <leer> = die MRN befindet sich **komplett** in der Auftragsposition oder es wurde eine komplette Warenposition angegeben.
- J = Es wurden die **letzten** Packstücke der Packstückposition angegeben. Dieses Kennzeichen ist bei Aufteilung einer Packstückposition auf mehrere Auftragspositionen (oder auch nur einer einzelnen Auftragsposition) mindestens **einmal** anzugeben. **Fehlt diese Angabe kommt es zu keiner Zollfreigabe.**
- N = Es wurden Teile einer Packstückposition angegeben. Diese Angabe ist nicht vollständig, es wird mindestens eine weitere Auftragsposition mit dieser Packstückposition und dem Kennzeichen Packstückposition-komplett = „J“ folgen.

- **Anzahl (4)**

Bei Aufteilung einer MRN auf Packstückebene, muss auch **immer** die Anzahl der Packstücke angegeben werden.

- **Eigenmasse (5)**

Die Eigenmasse stellt die relative Bezugsgröße für die auszuführende Menge dar. Tritt eine Minderung auf, so muss dies über die korrigierte Eigenmasse mitgeteilt werden. Die Eigenmasse entspricht dem **Nettogewicht** der Ware.

- **Rohmasse (6)**

Auch die Rohmasse stellt die relative Bezugsgröße für die auszuführende Menge dar. Tritt eine Minderung auf, so muss dies über die korrigierte Rohmasse mitgeteilt werden. Die Rohmasse entspricht dem **Bruttogewicht** der Ware.

Bei unverpackter Ware ist die Eigenmasse **identisch** mit der Rohmasse.

- **Mindermenge**

Eine Mindermenge ist die Menge, der auf einer MRN angemeldeten Waren, die nicht ausgeführt werden soll. Im Hafenauftrag sind immer Anzahl, Eigenmasse und Rohmasse der **auszuführenden** Waren anzugeben.

Eine Mindermenge bezieht sich **immer** auf eine Warenposition. Aus diesem Grund müssen im Fall einer Mindermenge zu allen Packstückpositionen Rohmasse und Eigenmasse angegeben werden, auch wenn alle Packstücke einer dieser Packstückpositionen verladen werden sollen.

Eine Mindermenge liegt nicht vor, wenn eine MRN komplett auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt worden ist!

In Kapitel 3 wird noch ausführlich auf das Thema Mindermenge eingegangen.

- **Vollständigkeit der Gestellung**

Erst wenn die Ware vollständig gestellt ist, erteilt das ATL@S – System eine Zollfreigabe (FRZ). Die BHT sendet unter folgenden Bedingungen eine Gestellungsmeldung an das ATL@S – System:

- Im Containerverkehr, wenn der Container einen Stellplatz auf dem im Hafenauftrag genannten Terminal erhalten hat.
- Bei einstufigen Stückgutaufträgen, z.B. Anliefern Ro-Ro, nach dem der Umschlag den Status „In Disposition“ (IDU) an die BHT gesendet hat.
- Bei mehrstufigen Stückgutaufträgen, wenn der Anlieferauftrag vom Umschlag erledigt worden ist (ERU).

Wurde zu **allen** Auftragspositionen, in denen eine MRN in der BHT enthalten ist, eine Gestellungsmeldung an ATL@S gesendet **und** wurden alle Waren der MRN angemeldet, meldet die BHT die Vollständigkeit der Gestellung an ATL@S.

- **Teilverladung**

Dies ist ein **BHT-Begriff** und steht in keinem Zusammenhang mit den Angaben auf dem Ausfuhrbegleitdokument.

Im konventionellen Verkehr werden Waren angeliefert und bekommen eine Zollfreigabe. Werden nur Teile einer Auftragsposition verladen sendet der Umschlag der BHT den Status TVU = Teilverladung Umschlag mit der korrekten Anzahl und Gewicht der verladenen Ware.

Eine Teilverladung löst in der BHT **keine** Verlademeldung an ATLAS-AES aus.

Um zu einem Zollabschluss zu gelangen, muss der Kunde die AES-Zolldaten in seiner Auftragsposition auf die tatsächlich verladenen Mengen anpassen und an die BHT senden (mit dem Status GZA = Änderung Zolldaten). Die BHT sendet die korrigierten Zollmengen an ATLAS-AES und es kommt zu einem Zollabschluss. Dies hat zur Folge, dass für die nichtverladenen Waren eine neue MRN beantragt werden muss. Die logistischen Mengen im Auftrag dürfen nicht verändert werden, da diese durch die Teilverladung in der BHT schon angepasst wurden.

- **Nichtverladung**

Auch dies ist ein **BHT-Begriff** und steht in keinem Zusammenhang mit den Angaben auf dem Ausfuhrbegleitdokument.

Nachdem eine Ware die Zollfreigabe (FRZ) bekommen hat, kann es sein dass diese aufgrund bestimmter Umstände (zum Beispiel Beschädigung der Ware) nicht mehr komplett oder teilweise verladen werden soll, bzw. wurde.

Im konventionellen Verkehr sendet der Umschlag der BHT in diesem Fall den Status NEU = Nicht Erledigung Umschlag. Aufgrund dieses Status werden die verfügbaren logistischen Mengen in der BHT wieder freigegeben, so dass der Kunde mit einem neuen Absetzauftrag die Ware wieder verfügen kann. Im Containerverkehr gibt es vom Umschlag dafür keine Rückmeldung.

Eine Nichtverladung löst in der BHT **keine** Nachricht an ATLAS-AES aus. Um zu einem Zollabschluss zu gelangen, muss der Kunde die Ware in einem neuen Absetzauftrag (neuer Auftragskopf) verfügen. Nach Verladung der Ware über den neuen Auftrag, erhält die MRN einen Zollabschluss. Alternativ sind bestehende Aufträge auf die tatsächlich verladenen Mengen abzuändern und an die BHT zu senden (mit dem Status GZA = Änderung Zolldaten). Die BHT sendet die korrigierten Mengen an ATLAS-AES und es kommt zu einem Zollabschluss.

2 Rückmeldungen zum ATL@S-Zollprozess aus der BHT

Die Segmentbeschreibung des AESZ-Segments inklusive dessen Regelbeschreibung würde den Umfang dieses Leitfadens übersteigen. Wir verweisen an dieser Stelle noch einmal auf unsere BHT-Schnittstellenbeschreibung.

Stattdessen wollen wir ausführlich auf die Rückmeldungen eingehen, deren Bedeutung für den Zollprozess und wie Sie als Kunde darauf reagieren müssen.

2.1 Korrekte Prüfung der Zolldaten (AEB)

Nachdem der Zollprozess gestartet worden ist, bekommt die BHT von ATL@S den kompletten Inhalt der MRN übermittelt. Dieser Inhalt wird mit den vom Kunden gesendeten AES-Daten im Hafenauftrag verglichen. Fällt die Prüfung positiv aus, sendet die BHT den Status AEB für jede Auftragsposition und MRN an Sie. Ein AEB hat keine automatische Zollfreigabe zur Folge, da z.B. fehlende Warenpositionen nicht entdeckt werden können. Diese Prüfung gilt dann, wenn der Hafenauftrag vorhanden ist. Wird ein Hafenauftrag nachgereicht, findet ebenfalls eine Prüfung der AES-Daten statt. Das Ergebnis der Prüfung ist dann in der Gesamtprüfung des Hafenauftrages enthalten, d.h. der Kunde bekommt einen AUB mit BHT-Referenz im positiven und einen MOB mit der Fehlermeldung im negativen Fall.

2.2 Fehler bei der Prüfung der Zolldaten (PRB)

Nachdem der Zollprozess gestartet worden ist, bekommt die BHT von ATL@S den kompletten Inhalt der MRN übermittelt. Dieser Inhalt wird mit den vom Kunden gesendeten AES-Daten im Hafenauftrag verglichen. Fällt die Prüfung negativ aus, sendet die BHT den Status PRB für jede Auftragsposition und MRN an Sie.

Als Ursachen für diesen Fehler kommen in Frage:

- Die Anzahl der im Hafenauftrag zu einer Packstückposition angegebenen Packstücke übersteigt die in der MRN vom Ausführer genannten.
- Die im Hafenauftrag genannte Warenposition existiert nicht.
- Die im Hafenauftrag genannte Packstückposition existiert nicht in der angegebenen Warenposition.

- Die im Hafenauftrag genannte Rohmasse übersteigt die in der MRN vom Ausführer genannte.
- Die im Hafenauftrag genannte Eigenmasse übersteigt die in der MRN vom Ausführer genannte.

Wenn Sie von der BHT einen PRB – Fehler bekommen, **müssen** Sie den Hafenauftrag mit geänderten Atlaszolldaten erneut an die BHT übertragen, sonst kann es nicht zu einer Zollfreigabe kommen.

2.3 Fehler im Zollprozess bei ATL@S (FEZ)

Kommt es zu Fehlern beim Datenaustausch zwischen der BHT und ATL@S sendet die BHT den Status FEZ zu Ihnen. Mögliche Fehler sind unter anderem:

- AES00002 - Ungültige Zahl²
- AES00012 - Ungültige Nachrichtenreihenfolge¹
- AES00013 - Ungültige MRN
- AES00015 - Dienststellennummer ist ungültig²
- AES00032 - Ungültige Zollnummer (TIN)²
- AES00061 - Zurückweisungsgrund – 3 MRN-unbekannt¹
- AES00062 - Zeitpunkt der Gestellung darf nicht vor Überlassung liegen ²
- AES00111 - Gestellung am Ausgang darf nicht bearbeitet werden
- AES00191 - Die festgestellte Eigenmasse darf nicht größer als die angemeldete Eigenmasse sein
- AES00233 - Der Ausfuhrvorgang mit MRN ...kann nicht eröffnet werden
- AES00235 - Für den Ausfuhrvorgang mit MRN ... ist eine Gestellung nicht möglich²
- AES00259 - Bei Angabe einer Beipackposition muss die Anzahl der Packstücke Null betragen
- AES00261 - Zu einer Warenposition existieren Packstückposition mit Anzahl Null und Anzahl größer Null²

Es wird folgender Zusatztext der Fehlermeldung beigefügt:

1 ***** A C H T U N G ***** WENN ES SICH UM EINE NOCH NICHT DURCH DEN ZOLL UEBERLASSENE MRN HANDELT, DANN BITTE DEN AUFTRAG (GGFS. NACH RUECKSPRACHE MIT DEM ZOLL) ERNEUT MIT DEM STATUS 'GZA' SENDEN ! ***** H I N W E I S *****

2 ***** A C H T U N G ***** BITTE RUECKSPRACHE MIT DEM
ZUSTAENDIGEN ZOLLAMT HALTEN. ***** H I N W E I S *****

2.4 Zollfreigabe (FRZ)

Die in der MRN angegebene Ware darf mit dem im Auftrag angegebenen **Schiff** ausgeführt werden.

2.5 Zollsperrre / Kontrollmaßnahme (SPZ / CPZ)

Die Waren, welche unter der MRN angegeben wurden, dürfen nicht ausgeführt werden. Dem Zoll müssen zunächst noch Papiere vorgelegt werden oder der Zoll möchte die Ware beschauen oder röntgen. Sie finden genauere Angaben über die Ursache der Zollsperrre in der Rückmeldung im Segment CLTZ.

2.6 Information von ATL@S (INZ)

Neben der Zollfreigabe, Zollsperrre, Kontrollmaßnahme und dem Abschluss des Zollvorgangs kann ATL@S weitere Statuswerte senden, welche die BHT Ihnen als Status INZ sendet. Es sind dies:

- Status 20 = Gestellung erwartet
- Status 21 = Gestellung mitgeteilt
- Status 26 = Ausgang untersagt
- Status 27 = Vorgang in Weiterverarbeitung außerhalb AES
- Status 28 = Ausgang abgebrochen
- Status 29 = Vorgang weitergeleitet an andere deutsche Ausgangszollstelle
- Status 60 = Vorgang für ungültig erklärt
- Status 61 = Ausgang abgewiesen

Soll der Zollvorgang nach einem Zollabbruch (Status 28) erneut gestartet werden, müssen Sie den Hafenauftrag mit geänderte Atlaszoll Daten /GZA erneut an die BHT übertragen.

2.7 Abschluss des Zollvorgangs (ZAZ)

Die MRN ist in ATL@S abgeschlossen. Die MRN kann ab jetzt in der BHT nicht mehr wiederverwendet werden, Auftragsänderungen sind nicht mehr möglich. Nach dem Zollabschluss kann der Ausführer seine Mehrwertsteuererstattung geltend machen. Der Zollabschluss **muss** innerhalb von 90 Tagen nach Start des Zollvorgangs erfolgen. Nach neunzig Tagen ist die Gültigkeit der MRN in ATL@S abgelaufen.

3 Beispiele

In den folgenden Beispielen sind die Fälle beschrieben, die bei der Umsetzung der ABD-Daten in einen BHT-Auftrag auftreten können. Ferner wird beschrieben, welche Besonderheiten bei Mindermengen zu beachten sind und welche Schritte bei Nichtverladung eines Teils der Ware (Container oder Stückgut) durchzuführen sind, um den Zollabschluss zu erlangen.

Bei Aufteilung ist es unerheblich, ob diese auf Auftragspositionen innerhalb einer Auftragsreferenz oder auf verschiedene Auftragsreferenzen vorgenommen wird

3.1 Eine MRN ist komplett in einer Auftragsposition enthalten.

Hierfür muss der Kunde einen Hafenauftrag mit folgenden Angaben senden (MM steht in der Tabelle für Mindermenge):

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	J						N

Es dürfen hier keine Mindermengen angegeben werden!

Im Falle einer Nichtverladung der Ware kann der Kunde frei entscheiden, wie er mit der MRN weiterverfahren möchte.

Da im konventionellen Bereich (zum Beispiel im Automobilverkehr) der Umschlag die Nichtverladung über eine Rückmeldung (Status NEU) mitgeteilt hat, kann der Kunde einen neuen Absetzauftrag mit der nichtverladenen MRN erstellen. Nachdem die Ware verladen worden ist, erlangt der Kunde von ATLAS den Zollabschluss.

Im Containerverkehr sendet der Umschlag im Falle einer Nichtverladung keine Rückmeldung. Sollten nicht alle Container eines Auftrages verladen worden sein, kann der Kunde einen nichtverladenen Container zwei Tage nach Schiffsabfahrt wieder in einem neuen Auftrag verfügen, ohne den alten Auftrag stornieren zu müssen. Nachdem der Container verladen worden ist, erlangt die MRN den Zollabschluss.

Alternativ haben Sie als Kunde die Möglichkeit, für die Ware eine neue MRN im ATL@S-System zu erfassen. Die „alte“ MRN würde hierbei allerdings auf dem Zollstatus FRZ „stehenbleiben“, da sie niemals ein Zollabschluss erlangen würde.

3.2 Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus einer Warenposition mit einer Packstückposition, die 10 Packstücke beinhaltet.

Hierfür muss der Kunde einen Hafenauftrag mit folgenden Angaben senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	N	00006	N
0002	4711	N	001	N	01	J	00004	N

Es ist wichtig, dass **mindestens** in einer Auftragsposition das Kennzeichen Packstück-Position-komplett = J angegeben wurde, weil die Packstückposition auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt worden ist. Wurde dieses Kennzeichen nicht angegeben, kann nicht die entsprechende Packstückposition als gestellt an ATLAS-AES gemeldet werden und es kommt somit zu keiner Zollfreigabe, weil der Zollprozess stoppt!

Steht vor Gestellung fest, dass anstatt 10 Packstücken nur 9 Packstücke ausgeführt werden sollen, muss dies durch Angabe von Mindermenge = J in **beiden** Auftragspositionen gekennzeichnet werden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	N	00006	J
0002	4711	N	001	N	01	N	00003	J

Zusätzlich sind Eigenmasse und Rohmasse der Ware anzugeben. Da im Mindermengenfall die Packstückposition nicht komplett sein kann, ist immer Packstücke-komplett = N anzugeben.

Nachdem die MRN (ohne Mindermenge) eine Zollfreigabe von ATLAS erhalten hat, wird vom Umschlag die Nichtverladung von Auftragsposition 2 gemeldet. Im Containerverkehr wird eine Nichtverladung **nicht** vom Umschlag gemeldet. In diesem Fall muss der Kunde ggf. den nichtverladenen Container stornieren, damit die korrekte Anzahl der Packstücke an ATLAS gemeldet werden kann. Der Kunde hat jetzt zwei Alternativen um einen Zollabschluss zu erlangen:

Variante 1: Der Kunde meldet die vier Packstücke in einer neuen Auftragsposition (z.B. in einem neuen Absetzauftrag) an:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0003	4711	N	001	N	01	J	00004	N

Variante 2: Sollen die vier Packstücke nicht mehr verladen werden, so muss der Kunde Auftragsposition 0001 wie folgt abändern und an die BHT übertragen:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	N	00006	J

3.3 Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus einer Warenposition mit zwei Packstückpositionen, die jeweils 5 Packstücke beinhalten.

Hierfür muss der Kunde einen Hafenauftrag mit folgenden Angaben senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00005	N
0002	4711	N	001	N	02	J	00005	N

Es ist **wichtig**, dass für jede Packstückposition das Kennzeichen Packstück-Position-komplett = J angegeben wurde. Wurde dieses Kennzeichen nicht angegeben, kann **nicht** die entsprechende Packstückposition als gestellt an ATLAS-AES gemeldet werden und es kommt zu keiner Zollfreigabe!

Steht vor Gestellung fest, dass anstatt fünf Packstücke nur vier Packstücke von Packstückposition 2 ausgeführt werden sollen, muss dies durch Angabe von Mindermenge = J in **beiden** Auftragspositionen gekennzeichnet werden, weil sich eine Mindermenge immer auf **eine** Warenposition bezieht:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	N	00005	J
0002	4711	N	001	N	02	N	00004	J

Zusätzlich sind Eigenmasse und Rohmasse der Ware anzugeben.

Nachdem die MRN (ohne Mindermenge) eine Zollfreigabe von ATLAS erhalten hat, wird vom Umschlag die Nichtverladung von Auftragsposition 2 gemeldet. Im Containerverkehr wird eine Nichtverladung **nicht** vom Umschlag gemeldet. In diesem Fall muss der Kunde ggf. den nichtverladenen Container stornieren, damit die korrekte Anzahl der Packstücke an ATLAS gemeldet werden kann. Der Kunde hat jetzt zwei Alternativen um einen Zollabschluss zu erlangen:

Variante 1: Der Kunde meldet die fünf Packstücke aus Packstückposition 2 in einer neuen Auftragsposition (z.B. in einem neuen Auftragskopf) an:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0003	4711	N	001	N	02	J	00005	N

Variante 2: Sollen die fünf Packstücke aus Packstückposition 2 nicht mehr verladen werden, so muss der Kunde Auftragsposition 0001 wie folgt abändern und an die BHT übertragen:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	N	00005	J

Zusätzlich sind Eigenmasse und Rohmasse der Ware anzugeben. Da im Mindermengenfall die Packstückposition nicht komplett sein kann, ist immer Packstücke-komplett = N anzugeben.

3.4 Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen, wobei sich jeweils eine Warenposition in einer Auftragsposition befindet. Jede Warenposition besteht aus einer Packstückposition mit 10 Packstücken.

Hierfür muss der Kunde einen Hafenauftrag mit folgenden Angaben senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	J				N
0002	4711	N	002	J				N

Als Alternative kann auch bis zur Packstückebene aufgeteilt werden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00010	N
0002	4711	N	002	N	01	J	00010	N

Steht vor Gestellung fest, dass anstatt zehn Packstücke nur acht Packstücke von Packstückposition 1 aus Warenposition 2 ausgeführt werden sollen, muss dies durch Angabe von Mindermenge = J in Auftragsposition 2 gekennzeichnet werden. In diesem Fall muss bis zur Packstückebene aufgeteilt und Eigenmasse und Rohmasse angegeben werden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00010	N
0002	4711	N	002	N	01	N	00008	J

Steht vor Gestellung fest, dass die komplette Warenposition 2 nicht ausgeführt werden soll, muss dies durch Angabe von Mindermenge = J in Auftragsposition 0002 gekennzeichnet werden. In diesem Fall **muss** als Eigenmasse und Rohmasse **Null** angegeben werden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00010	N
0002	4711	N	002	J				J

Nachdem die MRN (ohne Mindermenge) eine Zollfreigabe von ATLAS erhalten hat, wird vom Umschlag die Nichtverladung von Auftragsposition 2 gemeldet. Im Containerverkehr wird eine Nichtverladung **nicht** vom Umschlag gemeldet. In diesem Fall muss der Kunde ggf. den nichtverladenen Container stornieren, damit die korrekte Anzahl der Packstücke an ATLAS gemeldet werden kann. Der Kunde hat jetzt zwei Alternativen um einen Zollabschluss zu erlangen:

Variante 1: Der Kunde meldet Warenposition 2 in einer neuen Auftragsposition an:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0003	4711	N	002	J				N

Variante 2: Soll Warenposition 2 nicht mehr verladen werden, so muss der Kunde Auftragsposition 0001 wie folgt abändern und an die BHT übertragen, um einen Zollabschluss zu erlangen:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	J	00		00000	N
0001	4711	N	002	J				J

In diesem Fall **muss** als Eigenmasse und Rohmasse **Null** angegeben werden.

3.5 Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen mit jeweils zwei Packstückpositionen, die jeweils 5 Packstücke beinhalten. Es befinden sich Teile von beiden Warenpositionen in einer Auftragsposition.

Hierfür muss der Kunde einen Hafenauftrag mit folgenden Angaben senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00005	N
0001	4711	N	002	N	02	J	00005	N
0002	4711	N	001	N	02	J	00005	N
0002	4711	N	002	N	01	J	00005	N

Steht vor Gestellung fest, dass anstatt fünf Packstücken nur zwei Packstücke von Packstückposition 1 aus Warenposition 2 ausgeführt werden sollen, ist der Hafenauftrag unter Angabe von Eigenmasse und Rohmasse für beide Packstückpositionen von Warenposition 2 wie folgt zu senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00005	N
0001	4711	N	002	N	02	J	00005	J
0002	4711	N	001	N	02	J	00005	N
0002	4711	N	002	N	01	N	00002	J

Nachdem die MRN (ohne Mindermenge) eine Zollfreigabe von ATLAS erhalten hat, wird vom Umschlag die Nichtverladung von Auftragsposition 2 gemeldet. Der Kunde hat jetzt zwei Alternativen um einen Zollabschluss zu erlangen:

Variante 1: Der Kunde erstellt meldet die nichtverladene Ware unter einer neuen Auftragsposition (z.B. in einem neuen Absatzkopf) an:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0003	4711	N	001	N	02	J	00005	N
0003	4711	N	002	N	01	J	00005	N

Variante 2: Sollen die Waren aus Auftragsposition 0002 nicht mehr verladen werden, so muss der Kunde Auftragsposition 0001 wie folgt abändern und an die BHT übertragen um einen Zollabschluss zu erlangen:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00005	J
0001	4711	N	002	N	02	J	00005	J
0001	4711	N	001	N	02	N	00000	J
0001	4711	N	002	N	01	N	00000	J

3.6 Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen mit jeweils zwei Packstückpositionen, die jeweils 5 Packstücke beinhalten. Es befinden sich Teile von beiden Warenpositionen in einer Auftragsposition. Es befinden sich mehrere MRN in einer Auftragsposition.

Hierfür muss der Kunde einen Hafenauftrag mit folgenden Angaben senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00005	N
0001	4711	N	002	N	02	J	00005	N
0001	4712	J	000		00		00000	N
0002	4711	N	001	N	02	J	00005	N
0002	4711	N	002	N	01	J	00005	N
0002	4713	J	000		00		00000	N

Steht vor Gestellung fest, dass anstatt fünf Packstücken nur zwei Packstücke von Packstückposition 1 aus Warenposition 2 von MRN 4711 ausgeführt werden sollen, ist der Hafenauftrag unter Angabe von Eigenmasse und Rohmasse für beide Packstückpositionen von Warenposition 2 wie folgt zu senden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	J	00005	N
0001	4711	N	002	N	02	N	00005	J
0001	4712	J	000		00		00000	N
0002	4711	N	001	N	02	J	00005	N
0002	4711	N	002	N	01	N	00002	J
0002	4713	J	000		00		00000	N

Nachdem die MRN (ohne Mindermenge) eine Zollfreigabe von ATLAS erhalten hat wird vom Umschlag die Nichtverladung von Auftragsposition 2 gemeldet. Im Containerverkehr wird eine Nichtverladung **nicht** vom Umschlag gemeldet. In diesem Fall muss der Kunde ggf. den nichtverladenen Container stornieren, damit die korrekte Anzahl der Packstücke an ATLAS gemeldet werden kann. Der Kunde hat jetzt zwei Alternativen um einen Zollabschluss zu erlangen:

Variante 1: Der Kunde erstellt meldet die nichtverladene Ware unter einer neuen Auftragsposition an:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0003	4711	N	001	N	02	J	00005	N
0003	4711	N	002	N	01	J	00005	N
0003	4713	J	000		00		00000	N

Variante 2: Sollen die Waren der MRN 4711 nicht mehr verladen werden, so muss Auftragsposition 0001 wie folgt abgeändert und an die BHT übertragen werden:

Auftragsposition	MRN	MRN-Komplett	Waren-Position	Waren-position komplett	Packstück-position	Packstück-Position komplett	Anzahl Pack-Stücke	M M
0001	4711	N	001	N	01	N	00005	J
0001	4711	N	002	N	02	N	00005	J
0001	4712	J	000		00		00000	N
0001	4711	N	001	N	02	N	00000	J
0001	4711	N	002	N	01	N	00000	J
0003	4713	J	000		00		00000	N

3.7 Eine MRN ist aufgeteilt auf zwei Auftragspositionen. In der MRN ist ein Beipack vorhanden.

Als Beipack werden Warenpositionen bezeichnet, die Packstückpositionen mit Anzahl **Null** besitzen.

Ein Beipack darf nicht auf verschiedene Auftragspositionen aufgeteilt werden!

Befinden sich in einer Warenposition Packstückpositionen mit Anzahl Null und Anzahl größer Null, darf die MRN nicht aufgeteilt werden und muss somit innerhalb einer Auftragsposition als MRN-komplett = J angemeldet werden.

4 Zugelassener Gestellungsort

Der Zugelassene Gestellungsort bietet den Vorteil, dass der Zollprozess bereits vor dem Packen des Containers beginnt. Der konventionelle Auftrag wird an einem „virtuellen“ Schuppen gestellt, der sich physikalisch zwar in Bremen befindet, zollrechtlich jedoch in Bremerhaven. In der BHT gibt es aktuell drei zugelassene Gestellungsorte:

Umschlagbetrieb	Virtueller Schuppen
Packing Center DCP	PCV
Container Packing Lexzau	CPL
Tiemann	TIV

Nachdem die Ware an einem zugelassenen Gestellungsort angeliefert wurde, beginnt der Zollprozess. Nachdem die MRN eine Zollfreigabe erhalten hat, darf die Ware gepackt werden. Auf dem Auftrag wird die Zollfreigabe vererbt, so dass der Container bereits vor dem Eintreffen im Container Terminal in Bremerhaven eine Zollfreigabe erhalten hat und keine erneute Prüfung des Containers mehr stattfinden muss.

5 Aufträge mit elektronischen (MRN) und herkömmlichen (Papier/ZOPD) Zoll Daten

Sind in einem Hafenauftrag MRN und ZOPD-Zoll Daten vorhanden, so muss **immer** eine Zollfreigabe für die MRN **und** die ZOPD-Daten vorliegen, bevor die Zollfreigabe an den Kunden und den Umschlag weitergeleitet werden kann.

Der Zollprozess wird mit Vorhandensein eines Stellplatzes oder mit Erledigung des Anlieferauftrages gestartet. Bei direkten Stückgut-Aufträgen (z.B. Auftragsart 058 = Laden Ro-Ro) findet der Start des Zollprozesses bereits statt, wenn der Auftrag in Disposition genommen wird (Status IDU).

Die Zollfreigabe für die MRN erfolgt im ATL@S-System, wenn die Ware komplett gestellt ist. Für ZOPD-Daten können, je nach Zollverfahren, zwischen 15 Minuten (Seedurchfuhrgut) und 12 Stunden (herkömmliche Ausfuhrerklärungen, Versandverfahren) vergehen, bis die Zollfreigabe erteilt wird. Die Zollfreigabe erfolgt hier entweder automatisch über den Zolltimer oder manuell durch den Zoll.

6 Abbruch des Zollprozesses durch den Zoll

Findet ein Abbruch des Zollprozesses durch den Zoll statt, wird in der BHT die betroffene MRN auf den Anfangszustand zurückgesetzt. Sollte für die betroffene MRN bereits eine Zollfreigabe vorgelegen haben, verliert diese ihre Gültigkeit. Dem Umschlag und dem Kunden wird dies mit den Statuswerten INZ (Information Zoll) bzw. ZUZ (Zollstatus zurückgesetzt) mitgeteilt.

Um den Zollprozess erneut zu starten, muss der Kunde entweder einen neuen Auftrag mit der MRN erstellen oder einen bestehenden Auftrag mit dem Status GZA (geänderte Zolldaten) an die BHT senden. Hierbei ist zu beachten, dass bevor ein **neuer** Auftrag erstellt werden kann, der **alte** zuvor **storniert** werden muss!

ACHTUNG: Der Status ZUZ wird auch dann gesetzt, wenn eine Zollsperre oder eine Zollfreigabe vom Zoll aufgehoben wird! In diesen Fällen ist es nicht notwendig, den Auftrag erneut mit einem GZA erneut an die BHT zu übertragen oder die BHT-Referenz zu stornieren.

7 Pro-Alert E-Mails

Pro-Alert Emails ist ein neues Produkt der dbh. Pro-Alert Emails informiert die Kunden selbstständig durch Versenden von Alarm- Emails über Störungen im ATL@S-Zollprozess.

Pro-Alert kann kostengünstig gebucht werden.

Nähere Informationen finden Sie hier:

<http://www.dbh.de/navigation/produkte/hafentelematik/bht/pro-alert-e-mails.html>