



dbh Logistics IT AG



# BHT – Dokumentation – Fachlicher Teil –

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:

Entfallen sind Beschreibungen zu:

- Markierungsänderungen
- Abteilung und Positionsnummer
- Monitoren
- Überweisungen
- Packen von / auf Palette
- Diverse Beispiele und Darstellungen zum BHT-ATL@S-AES-Ablauf

### 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 | Martinstraße 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. Vorwort .....</b>                                   | <b>6</b>  |
| 1.1. Umfang der Dokumentation zur BHT-Schnittstelle ..... | 8         |
| 1.1.1. Inhalt des Dokuments .....                         | 9         |
| 1.1.2. BHT-Schnittstellen .....                           | 9         |
| 1.1.3. EDIFACT-Schnittstellen .....                       | 9         |
| 1.1.4. Anschluss an die BHT .....                         | 9         |
| 1.1.5. Beteiligte der BHT .....                           | 10        |
| <b>2. Auftrag .....</b>                                   | <b>12</b> |
| 2.1. Auftrag / Auftragskopf .....                         | 12        |
| 2.2. Statuswerte .....                                    | 12        |
| 2.3. Auftragsstellung/-anlage .....                       | 13        |
| 2.4. Erst-/Folgesystematik .....                          | 14        |
| 2.5. Auftragsinhalte .....                                | 16        |
| 2.5.1. Auftraggeber / Rechnungsempfänger / Offerten ..... | 16        |
| 2.5.2. Auftragsart .....                                  | 17        |
| 2.5.3. Schuppen .....                                     | 17        |
| 2.5.4. Schiffsreise .....                                 | 18        |
| 2.5.5. Haupt- und Positionsmarkierung .....               | 18        |
| 2.6. Auftragsposition .....                               | 21        |
| 2.6.1. Auftragsposition im Auftrag .....                  | 21        |
| 2.6.2. Bestandsverwaltung .....                           | 23        |
| 2.6.3. Positionsmarkierung .....                          | 25        |
| 2.6.4. ATB-Nummer .....                                   | 25        |
| 2.6.5. Container- und Autoverkehr .....                   | 26        |
| 2.6.6. Auslasten Verkehrsträger .....                     | 26        |
| 2.6.7. Verpackungsart .....                               | 27        |
| 2.7. Auftragsänderung .....                               | 28        |
| 2.7.1. Änderungsauftrag .....                             | 28        |
| 2.7.2. Auftragsänderung mit Status „GZA“ .....            | 29        |
| 2.8. Auftragsstornierung .....                            | 31        |
| 2.8.1. Stornierung einer Container-Auftragsposition ..... | 32        |
| 2.9. Statusfolgeprüfung .....                             | 34        |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 2.10.     | Verteilung Auftrag .....  | 35        |
| 2.11.     | Auftragsquittung / Fehlermeldung .....                              | 38        |
| 2.12.     | Zoll – Export .....   | 40        |
| 2.13.     | Papiergestütztes (herkömmliches) Ausfuhrverfahren .....             | 40        |
| 2.13.1.   | Abgestimmte Eingaberegeln zum BHT-Verfahren.....                    | 41        |
| 2.13.2.   | Zugelassener Gestellungsort .....                                   | 44        |
| 2.13.3.   | Vererbung von Zollstatuswerten .....                                | 45        |
| 2.13.4.   | Zoll-Timer .....  | 50        |
| 2.14.     | Elektronisches Ausfuhrverfahren (ATL@S-AES).....                    | 51        |
| 2.14.1.   | Kommunikation zwischen der BHT und ATL@S-AES.....                   | 53        |
| 2.14.2.   | Ablauf der Kommunikation zwischen BHT und ATL@S-AES.....            | 59        |
| 2.14.3.   | Statuswerte BHT und ATL@S-AES.....                                  | 62        |
| 2.14.4.   | Änderung von vorhandenen Zollangaben.....                           | 66        |
| 2.14.5.   | Mindermenge .....   | 66        |
| 2.14.6.   | Zugelassener Gestellungsort .....                                   | 67        |
| 2.14.7.   | Vererbung von ATL@S-AES-Statuswerten .....                          | 67        |
| 2.14.8.   | Pro Alert E-Mails .....   | 70        |
| 2.15.     | Zoll – Import.....  | 71        |
| 2.16.     | Gefahrgut.....  | 72        |
| 2.17.     | Spezielle Auftragsgestellungen .....                                | 73        |
| 2.17.1.   | Containeraufträge .....   | 73        |
| 2.17.2.   | Automobilaufträge .....   | 74        |
| 2.17.3.   | Packaufträge .....  | 74        |
| <b>3.</b> | <b>Statusmeldungen.....</b>   | <b>84</b> |
| 3.1.      | Aufbau eines Status .....   | 86        |
| 3.2.      | Statusfolgeprüfung .....  | 87        |
| 3.3.      | Statusmeldungen der BHT .....                                       | 88        |
| 3.3.1.    | Auftragsquittung .....  | 88        |
| 3.3.2.    | Fehlermeldung .....   | 88        |
| 3.3.3.    | Ausfuhrdaten der Gestellung im Auftrag korrekt / nicht korrekt..... | 89        |
| 3.3.4.    | Nicht verladen BHT .....  | 89        |
| 3.4.      | Statusmeldungen des Auftraggebers .....                             | 90        |
| 3.4.1.    | Auftrag anhalten / freigeben.....                                   | 90        |
| 3.4.2.    | Auftragsstornierung.....  | 90        |
| 3.5.      | Statusmeldungen des Umschlagbetriebs / Terminals.....               | 91        |
| 3.5.1.    | Statusmeldungen zu Containeraufträgen .....                         | 91        |
| 3.5.2.    | Statusmeldungen zu konventionellen Aufträgen.....                   | 95        |

|           |   |            |
|-----------|---|------------|
| 3.5.3.    | Statusmeldungen zu Automobil-Aufträgen .....        | 97         |
| 3.5.4.    | Statusmeldungen zu Packaufträgen .....              | 97         |
| 3.5.5.    | Lagerplatzmeldungen.....                            | 97         |
| 3.5.6.    | Bestandsprüfungen .....                             | 98         |
| 3.5.7.    | ATB-Nummer .....                                    | 101        |
| 3.6.      | Statusmeldungen des Zolls .....                     | 102        |
| 3.7.      | Statusmeldungen von Makler / Reeder .....           | 104        |
| 3.8.      | Statusmeldungen des Tallybetrieb .....              | 104        |
| 3.9.      | Statusmeldungen des Hafenamts .....                 | 105        |
| 3.10.     | Statusmeldungen Sonstiger Beteiligter .....         | 105        |
| 3.11.     | Statusmeldungen verteilen .....                     | 106        |
| <b>4.</b> | <b>Freistellung .....</b>                           | <b>107</b> |
| 4.1.      | Freistellbegehren.....                              | 108        |
| 4.2.      | Freistellung abgeben .....                          | 108        |
| 4.3.      | Abholung der Ware.....                              | 109        |
| 4.4.      | Freistellung verteilen .....                        | 109        |
| <b>5.</b> | <b>Zusätzliche Beschreibungen .....</b>             | <b>110</b> |
| 5.1.      | BHT-ATL@S-AES-Leitfaden .....                       | 110        |
| 5.1.1.    | Ausfuhrbegleitdokument .....                        | 110        |
| 5.1.2.    | ATL@S-AES-Angaben im Hafenauftrag.....              | 112        |
| 5.1.3.    | Verladefreigabe von ATL@S-AES.....                  | 116        |
| 5.1.4.    | Zollabschluss von ATL@S-AES .....                   | 117        |
| 5.1.5.    | Statusmeldungen der BHT.....                        | 119        |
| 5.1.6.    | Abbruch des ATL@S-AES-Prozesses durch den Zoll..... | 123        |
| 5.1.7.    | Beispiele.....                                      | 124        |
| 5.1.8.    | Beispiel 1 .....                                    | 125        |
| 5.1.9.    | Beispiel 2.....                                     | 126        |
| 5.1.10.   | Beispiel 3.....                                     | 128        |
| 5.1.11.   | Beispiel 4.....                                     | 130        |
| 5.1.12.   | Beispiel 5.....                                     | 133        |
| 5.1.13.   | Beispiel 6.....                                     | 135        |
| 5.2.      | Pro Alert E-Mails.....                              | 138        |

## 1. Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,  
Sehr geehrte Kunden,

ohne sie geht in den Bremischen Häfen nichts: **Die Bremer Hafentelematik (BHT)**.

Mitte der 1980er Jahre wurde die BHT zur Vereinfachung, Vereinheitlichung und Information der Hafenwirtschaftsbeteiligten in den Häfen Bremens und Bremerhavens eingeführt. Seit mehr als 30 Jahren läuft die Bremer Hafentelematik im Rechenzentrum der dbh – 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag. Es war also an der Zeit, die in die Jahre gekommene Technik auf eine moderne Plattform zu migrieren und fit für die Zukunft zu machen.

Am 3. Oktober 2014 war es dann soweit, die BHT wurde von der Version **1.0** auf die Version **2.0** umgestellt. Die Umstellung hat die dbh zum Anlass genommen, die bisherige Dokumentation zur BHT-Schnittstelle zu überarbeiten und Ihnen jetzt in der aktuellen Version zur Verfügung zu stellen.

Ihre dbh Logistics IT AG

### Über die BHT

Die Bremer Hafentelematik (BHT) ist die zentrale Kommunikations- und Informationsplattform für die bremischen Häfen und zählt zu den weltweit führenden Systemen für die effiziente elektronische Hafenabwicklung. Die BHT versetzt die Teilnehmer am Hafenumschlag in die Lage, die notwendigen Daten und Informationen für die Abwicklung miteinander standardisiert und papierlos auszutauschen.

Jede Sendung, die den Hafen verlässt, wird elektronisch erfasst. Das Ziel ist ein effizienter Warenumsschlag durch die Vereinfachung und Vereinheitlichung von Prozessen und die umfassende Information aller Transportbeteiligten: Die BHT vernetzt die DV-Systeme der Verkehrswirtschaft, von Bahnen und Behörden, um eine reibungslose Kommunikation der verschiedenen Interessengruppen zu ermöglichen.

Die Bremer Hafentelematik erlaubt durch vorausseilende Ladungsinformationen größere Dispositionsspielräume und rationellere Arbeitsabläufe. Grundlage hierfür sind definierte Schnittstellen und die interne Anbindung von weiteren Fachanwendungen. So kann zum Beispiel Ladung beim Umschlagsbetrieb angemeldet oder als Gefahrgut deklariert werden, außerdem ist die Abwicklung von Zollprozessen möglich.

Transportbeteiligten wie Spediteuren, Umschlags-, Terminal und Tallybetrieben, Maklern / Reedern und dem Zoll stellt die dbh eigens entwickelte Anwendungen zur Teilnahme an der BHT zur Verfügung. Auf diese Weise wird auch kleinen Unternehmen und Dienstleistern, die keine eigenen DV-Systeme besitzen, die Nutzung an der BHT ermöglicht.

## Zur Geschichte der BHT

Mit der "Datenbank Bremische Häfen" ging 1973 das erste Hafeninformationssystem der Welt in Betrieb - umgesetzt und betrieben von der dbh. Heute heißt das System "Bremer Hafentelematik" (kurz: BHT), betrieben wird es immer noch von uns.

Seit Mitte der 1980er Jahre hat sich die Bremer Hafentelematik zur Vereinfachung, Vereinheitlichung und Information der Transportbeteiligten in den Häfen Bremens und Bremerhavens als zuverlässiges System bewährt.

Auch das Land Niedersachsen ist schon lange von den Vorteilen des Systems überzeugt: So nutzt das Zollamt Cuxhaven die Bremer Hafentelematik für die Ausfuhrkontrolle. Außerdem verwenden alle niedersächsischen Seehäfen die Funktionen zur Gefahrgutanmeldung.

Auch international gilt die Software mit Pioniercharakter als Vorbild. Immer wieder bekommt die Hansestadt Bremen Besuch von internationalen Delegationen, die sich Anregungen für eigene Hafeninformationssysteme holen.

## Über die dbh Logistics IT AG

Die dbh Logistics IT AG (dbh) gehört zu den führenden Unternehmen der Logistik-IT in Deutschland. Mit rund 150 angestellten Mitarbeitern bieten wir unseren Kunden den vollständigen Service bei der Umsetzung von IT-Projekten in Industrie und Handel, Spedition und Logistik sowie Schifffahrt und Hafen. Unser Portfolio reicht von der Beratung über Konzeption und Umsetzung bis hin zum Betrieb Ihrer IT-Landschaft. Damit decken wir alle Bereiche der globalen Lieferkette ab.

Seit 2013 gehört die TraDaV GmbH zur Unternehmensfamilie.

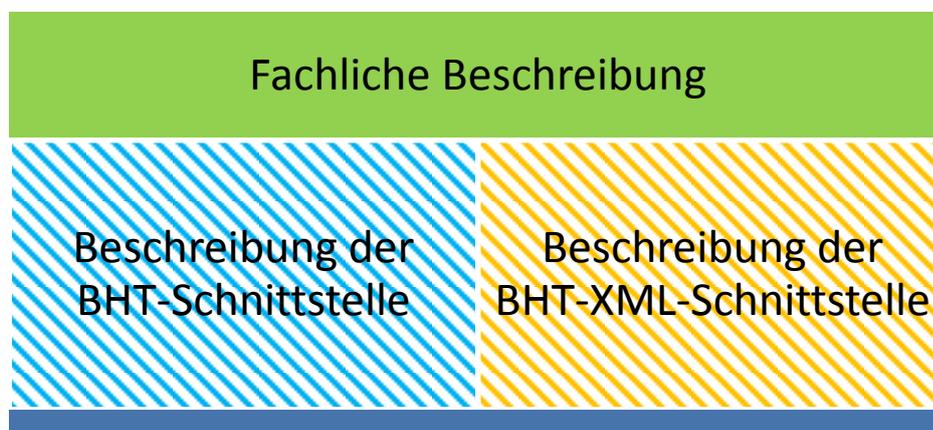
Mehr als 2.400 Unternehmen vom Kleinbetrieb bis zum Konzern weltweit haben sich bereits für die dbh entschieden. Darunter finden sich Speditionen, Reedereien und Terminalbetreiber ebenso wie produzierende Unternehmen wie Textil- und Spielzeughersteller, Kaffeeröstereien, Werkzeugfabrikanten oder Brauereien.

## 1.1. Umfang der Dokumentation zur BHT-Schnittstelle

Die *bisherige* Dokumentation zur BHT-Schnittstelle enthielt sowohl die *fachliche* Beschreibung als auch die Beschreibung der *Schnittstelle* inkl. der einzelnen Nachrichten-Bestandteile und Anwendungsregeln in einem Dokument.

Da die Kunden in Zukunft nicht nur über die bisherigen BHT-Schnittstellen-Formate (AUFTRAG, RÜCKMELDUNG und FREISTELLUNG) Daten mit der BHT 2.0 austauschen werden, sondern auch über (BHT-)XML-Schnittstellen, ändert sich auch die Form der Dokumentation.

Die System-Modernisierung, die zukünftige Ausrichtung auf XML-Schnittstellen und auch die gegebenen fachlichen Anforderungen haben dazu geführt, dass die Dokumentation nicht mehr aus **einem** einzigen Dokument, sondern aus **drei** Dokumenten bestehen wird. Dabei sind in jedem Dokument Beschreibungen zu den Inhalten: Auftrag, Statusmeldungen und Freistellung enthalten.



Der Kunde kann somit die Auswahl treffen, ob er nur den fachlichen Teil und / oder auch die Details der entsprechenden Schnittstelle(n) betrachten will.

Es wurde bei der fachlichen Beschreibung darauf geachtet, dass die Inhalte gegenüber den Schnittstellen-Dokumenten einheitlich beschrieben sind. D.h., egal ob ein Kunde sich der BHT-Schnittstelle oder der BHT-XML-Schnittstelle bedient, die fachliche Beschreibung nicht explizit auf eine der beiden ausgerichtet ist.

### 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.*

### 1.1.1. Inhalt des Dokuments

In diesem Dokument finden Sie die *fachliche* Beschreibung zur BHT-Schnittstelle.

Ausgehend von der Auftragsstellung, -änderung, -stornierung, den verschiedenen Zoll-Ausfuhrverfahren, der Auftragsquittung und den Fehlermeldungen bis hin zu den Statusmeldungen der einzelnen Beteiligten sowie letztlich der Freistellung, ist alles was die BHT fachlich zu bieten hat, in diesem Dokument beschrieben. Zum besseren Verständnis wurden einige Punkte zusätzlich mit grafischen Darstellungen versehen.

### 1.1.2. BHT-Schnittstellen

Die Dokumentation der BHT-Schnittstelle und der BHT-XML-Schnittstelle mit den Nachrichten zu Auftrag, Statusmeldung und Freistellung, den Nachrichten-Bestandteilen und XML-Strukturen sowie der Regelbeschreibung steht im Kundeninformationssystem (KIS) der dbh als Download zur Verfügung. <http://www.dbh.de/kis/hafenwirtschaft/bhtpcs-wilhelmshaven/dokumentation/>

### 1.1.3. EDIFACT-Schnittstellen

Neben den bekannten BHT-Formaten AUFTRAG, RÜCKMELDUNG und FREISTELLUNG sowie den neuen BHT-XML-Formaten, tauscht die BHT auch weiterhin Daten im EDIFACT-Format mit angeschlossenen Kunden-Systemen aus.

Folgende EDIFACT-Nachrichten werden derzeit von der BHT unterstützt:

- IFTMIN in der Version 03A für GPO (**G**erman **P**ort **O**rders)
- COPRAR in der Version 01B für Transshipment-Aufträge
- APERAK in der Version 95A für Statusmeldungen
- APERAK in der Version 01B für Auftragsquittungen und Fehlermeldungen
- APERAK in der Version 03A für Statusmeldungen
- IFTSTA in der Version 00B für Auftragskopien

Bei Fragen zu den einzelnen EDIFACT-Schnittstellen sprechen Sie uns gerne an.

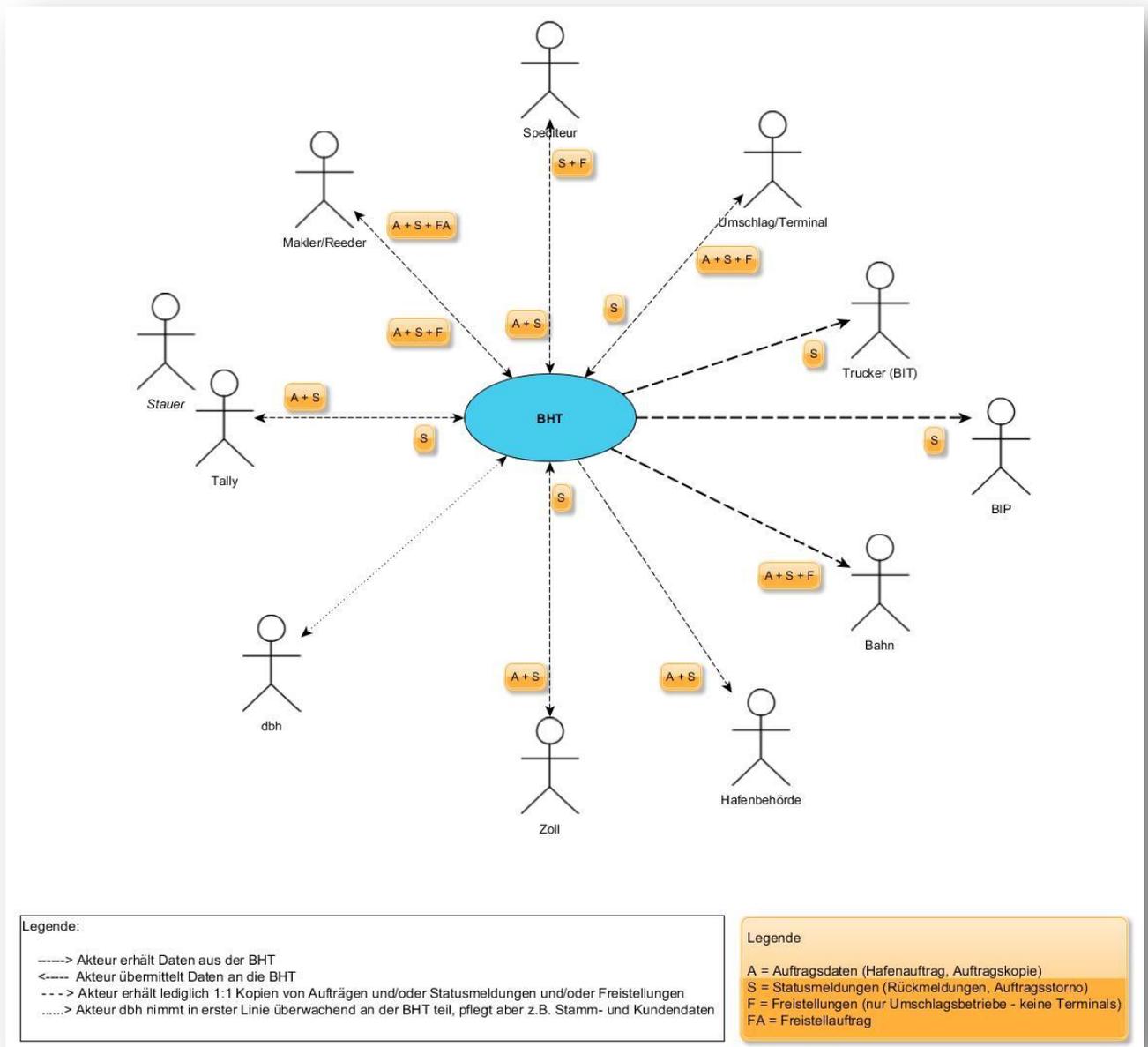
### 1.1.4. Anschluss an die BHT

An die BHT anschließen lassen kann sich jeder Beteiligte am Hafengeschehen der mit anderen Teilnehmern am Hafenumschlag standardisiert Daten austauschen möchte oder muss.

Bei Fragen zum technischen Anschluss an die BHT und welche Mittel die dbh hierbei zur Verfügung stellt, sprechen Sie uns gern an. Bei Bedarf setzen wir auch gern individuelle Schnittstellenformate für Sie um. Unsere Mitarbeiter aus dem Produktbereich und dem Support sowie der Technik beantworten Ihnen gerne Ihre Fragen.

### 1.1.5. Beteiligte der BHT

In der folgenden Abbildung ist festgehalten, welche Akteur (oder dbh-eigene Systeme) grundsätzlich an der BHT teilnehmen. Des Weiteren ist dargestellt, welche Informationen über die BHT zwischen den Akteuren ausgetauscht werden.



Wie in der Darstellung zu erkennen ist, werden zwischen den Beteiligten am Hafengeschehen unterschiedliche Arten von Informationen über die BHT ausgetauscht. Es handelt sich hierbei um:

### **Auftragsdaten:**

- Hafenauftrag  
Das Original, das vom Spediteur oder von einem anderen Beteiligten in der Rolle eines Spediteurs an die BHT übermittelt wird.
- Auftragskopie  
Entspricht dem Hafenauftrag – angereichert um in der BHT vorliegende Daten – zur Verteilung an die Hafenauftragsbeteiligten.
- Freistellauftrag  
Entspricht dem Import-Hafenauftrag – angereichert um in der BHT vorliegende Daten – zur Verteilung an den Makler / Reeder.

### **Statusmeldungen:**

- Rückmeldungen  
Statusinformationen, die von verschiedenen Hafenauftragsbeteiligten in die BHT eingestellt und an einen oder mehrere Hafenauftragsbeteiligte verteilt werden.
- Auftragsstorno  
Spezielle Form einer Rückmeldung.

### **Freistellungen:**

- Freistellungen  
Spezielle Mitteilung aus Hafenauftrag und Statusinformation für den Importfall.

Innerhalb der BHT beruhen die meisten Abläufe auf der Abwicklung von Hafenaufträgen. Der *Hafenauftrag* stellt somit die zentrale Informationseinheit innerhalb der BHT dar.

## 2. 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.

Die nachfolgenden Beschreibungen sind unabhängig von der Warenrichtung und beziehen sich sowohl auf Export- als auch Importvorgänge.

### 2.1. Auftrag / Auftragskopf

Wenn in dieser Beschreibung von *Auftrag* gesprochen wird, dann bezeichnet dieser Begriff im eigentlichen Sinne immer den **gesamten** Hafenauftrag mit allen möglichen Angaben über z. B. Auftragspositionen, Markierungsangaben, Gefahrgüter, etc.

Allerdings kann mit *Auftrag*, in den einzelnen nachfolgenden fachlichen Beschreibungen, auch nur ein ganz bestimmter **Teil** des Auftrags gemeint sein. Dieser Teil wird auch *Auftragskopf* genannt. Dieser beinhaltet die nicht warenbezogenen Daten (wie z. B. Verkehrsmittel und Auftragsart) des Auftrags.

Im Zuge von BHT 2.0 und der zukünftigen Ausrichtung auf XML-Schnittstellen wurde vereinbart, auf den Begriff *Auftragskopf* zu verzichten und einheitlich von *Auftrag* zu sprechen. An den Stellen, wo es sich fachlich nur um einen Teil des Auftrags handelt, wird die Beschreibung entsprechend sein.

### 2.2. Statuswerte

In einigen Beschreibungen und Beispielen werden *explizite* Statuswerte der BHT wie z. B. „AUA“ 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“ 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“ - erledigt durch Umschlag.
- Als Statusgeberkürzel gibt es in der BHT folgende:
  - A – Auftraggeber
  - U – Umschlag/Terminal

- Z – Zoll / Zoll-AES
- B – BHT
- M – Makler/Reeder
- H – Hafenamts
- T – Tallybetrieb

Im Abschnitt „Auftrag“ beschäftigt sich das Kapitel „Statusfolgeprüfungen“ näher mit Statusabhängigkeiten innerhalb der BHT.

### 2.3. Auftragsstellung/-anlage

Der **erste** Auftrag im Rahmen der Auftragsstellung legt grundsätzlich auch die Auftragsreferenz (ugs. auch Referenz oder BHT-/WHT-Referenz genannt) in der BHT an. 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. Die Auftragsreferenz wird dem Auftraggeber mit einer entsprechenden Statusmeldung (Status „AUB“) übermittelt. Aufträge die in der BHT angelegt werden sollen, müssen immer den Status „AUA“ beinhalten.

Unter einer Auftragsreferenz können maximal 999 Aufträge angelegt werden, wobei sich jeder Auftrag auf nur eine Auftragsart, ein Verkehrsmittel und eine Schiffsnummer beziehen kann. Ein Auftrag kann sich auf bis zu 9999 Auftragspositionen beziehen. Der Auftraggeber muss an die BHT jeden Auftrag und jede Auftragsposition mit einer jeweils eindeutigen laufenden Nummer übermitteln. Die laufende Nummer ist bei der Anlage von Aufträgen oder Auftragspositionen aufsteigend anzugeben. Die Auftragsreferenz fasst alle einzelnen Aufträge als Klammer zu einem fachlichen Vorgang zusammen. Dies ist aus operativer und abrechnungstechnischer Sicht für alle Auftragsbeteiligten von Belang.

Die operative Abwicklung kann sowohl in einem als auch mehreren, zeitlich versetzten Schritten erfolgen. Daraus ergeben sich ein- und mehrstufige Auftragsabwicklungen.

#### Hinweis:

In Wilhelmshaven besteht grundsätzlich die Verpflichtung, dass **vor** der landseitigen Anlieferung ein Auftrag beim Terminal vorliegen muss. Anlieferungen ohne Auftrag werden durch das Terminal nicht akzeptiert. Die Aufträge sind für Verladungen auf das Seeschiff frühzeitig zu stellen, damit der Zoll und die Behörden die Anmeldedaten prüfen und vor Ladeschluss freigeben können.

#### Einstufiger Auftrag

Ein einstufiger Auftrag zeichnet sich dadurch aus, dass die operative Durchführung von der Anlieferung bis zur Verladung der Ware in einem Schritt beauftragt wird. In diesem Fall wird keine Bestandsverwaltung in der BHT vorgenommen, da davon ausgegangen werden kann, dass die Ware nur kurzfristig im Hafen verbleibt. Es

können immer nur gesamte Partien angeliefert und verladen werden. Teilmengen sind nicht möglich. Einstufige Aufträge werden immer im Containerverkehr und häufig im Autoverkehr genutzt. In einer Auftragsreferenz kann es mehrere einstufige Aufträge geben, die aber untereinander keinen Bezug haben.

## Mehrstufiger Auftrag

Konventionelle Ware und Automobile werden in der Regel mehrstufig abgewickelt. Zwischen der Anlieferung der Ware im Hafen und der Verladung liegen meistens mehrere Tage. Die angelieferte Ware kann dabei in mehreren Teilmengen verladen oder sogar landseitig wieder ausgeliefert werden. Für die Abwicklung dieser Aufträge gibt es in der BHT eine Bestandsmengenverwaltung. Die Verwaltung stellt sicher, dass nicht mehr Waren verladen oder ausgeliefert werden können, als in der Anlieferung enthalten waren. Für mehrstufige Aufträge gibt es in der BHT die Erst-/Folgesystematik.

### 2.4. Erst-/Folgesystematik

Die Erst-/Folgesystematik ist dadurch gekennzeichnet, dass es immer zuerst einen Auftrag gibt, der einen Warenbestand in der BHT anlegt und nachfolgende Aufträge, die auf diesen Warenbestand Bezug nehmen. Die unter der Auftragsreferenz vorhandenen Aufträge werden in *Erstauftrag* und *Folgeauftrag* unterschieden.

#### Erstauftrag

Der *Erstauftrag* ist immer der Auftrag, der in der BHT eine neue Auftragsreferenz anlegt. Im konventionellen Verkehr und im Autoverkehr wird durch den Erstauftrag ein Warenbestand in der BHT erzeugt. Dies geschieht über die enthaltene Auftragsposition.

#### Folgeauftrag

Alle weiteren Aufträge in der mehrstufigen Auftragsabwicklung werden als *Folgeaufträge* bezeichnet. Folgeaufträge, die sich auf bereits in der BHT **vorhandene** Auftragspositionen beziehen, können sowohl *bestandsmindernd* als auch *bestandneutral* sein. Dagegen können zusätzliche Auftragspositionen nur durch *bestandserhöhende* Folgeaufträge hinzugefügt werden.

Anhand eines Beispiels soll gezeigt werden, wie sich Erst- und Folgeauftrag in Verbindung mit Auftragspositionen in der BHT darstellen.

#### Beispiel:

| Referenz | Auftrag | Auftragsposition | Auftragsart | Bemerkung                         |
|----------|---------|------------------|-------------|-----------------------------------|
| 1234567  | 001     | 0001             | 022         | Erstauftrag – Legt den Bestand an |

| Referenz | Auftrag | Auftrags-<br>position | Auftrags-<br>art | Bemerkung  |
|----------|---------|-----------------------|------------------|--|
| 1234567  | 002     | 0001                  | 050              | Folgauftrag – Bezieht sich auf eine Teilmenge des vorhandenen Bestands |
| 1234567  | 003     | 0001                  | 050              | Folgauftrag – Bezieht sich auf eine Teilmenge des vorhandenen Bestands |
| 1234567  | 004     | 0002                  | 022              | Folgauftrag – Legt weiteren Bestand an                                 |
| 1234567  | 005     | 0002                  | 050              | Folgauftrag – Bezieht sich auf eine Teilmenge des vorhandenen Bestands |

Für die Erst-/Folgesystematik gelten folgende Maßgaben:

- Wenn Folgeaufträge übertragen werden, ist generell die Auftragsreferenz des Erstauftrags mit anzugeben. Ausnahme: Der Folgeauftrag wird zusammen mit dem Erstauftrag innerhalb eines File Transfers an die BHT übertragen. Da in diesem Fall dem DV-System des Auftraggebers die Auftragsreferenz der BHT noch nicht bekannt ist, wird bei Vorliegen einer eindeutigen und dem Erstauftrag entsprechenden Kundenreferenz der Folgeauftrag verbucht und mit der Auftragsreferenz des Erstauftrages versehen. Dabei hat der Kunde für die dv-technische Eindeutigkeit im Sinne der Auftragsreferenz zu sorgen. Nicht eindeutige Kundenreferenzen werden als Fehler abgewiesen.
- Ein Folgeauftrag wird abgewiesen, wenn die Auftragsreferenz in der BHT bereits als erledigt gekennzeichnet ist.
- Der Folgeauftrag setzt mindestens einen vorhandenen Auftrag und eine vorhandene Auftragsposition zu einer Auftragsreferenz voraus.
- Bei *bestandsmindernden* Folgeaufträgen muss die Auftragsart des Erstauftrags mit der Auftragsart des Folgeauftrags korrespondieren. D. h., dass in der BHT nur bestimmte Kombinationen von Auftragsarten gültig sind. Ungültige Kombinationen werden als Fehler abgewiesen.
- 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.

## 2.5. Auftragsinhalte

An dieser Stelle werden besondere Auftragsinhalte beschrieben, die entweder in der BHT als Steuerungskriterien dienen oder die für die fachliche Abwicklung des Auftrags steuernden Charakter haben. U. a. wird im Zusammenhang mit den im Auftrag enthaltenen Angaben gesteuert, welche weiteren Hafenauftragsbeteiligten eine Kopie des Auftrags bekommen werden. Die Steuerungsmerkmale sind dabei in den entsprechenden BHT-Stammdaten hinterlegt.

### 2.5.1. Auftraggeber / Rechnungsempfänger / Offerten

Der im Hafenauftrag genannte Auftraggeber dient bei Rückfragen als Ansprechpartner für alle weiteren Hafenauftragsbeteiligten. Er ist verantwortlich für die Korrektheit der im Auftrag genannten Daten gegenüber Behörden wie z. B. dem Hafenamtsamt oder dem Zoll. Der Auftraggeber wird im Normalfall im Arbeitsplan des Umschlags genannt und erhält die Rechnung für die vom Umschlagsbetrieb erbrachte Leistung die Rechnung.

Alle im Hafenauftrag enthaltenen Kundennummern werden, im Zusammenhang mit dem im Hafenauftrag genannten Umschlagsbetriebs, in der BHT geprüft. Dies erfolgt aber nur dann, wenn der entsprechende Umschlagsbetrieb eine solche Prüfung wünscht und der BHT hierzu die aktuellen Kundennummern im Vorfeld zur Verfügung gestellt hat. Hierüber soll verhindert werden, dass der Umschlagsbetrieb Aufträge von der BHT übermittelt bekommt, die später keinem Kunden automatisch zugeordnet und abgerechnet werden können. Dies gilt für die Offerten gleichermaßen.

Neben dem Auftraggeber können im Auftrag auch ein **abweichender** Auftraggeber und ein **abweichender** Rechnungsempfänger angegeben werden.

#### Abweichender Auftraggeber

Die Angabe eines abweichenden Auftraggebers kann z. B. dann erfolgen, wenn dieser eine Kundennummer bei dem im Hafenauftrag genannten Umschlagsbetrieb besitzt, aber über keinen eigenen Zugang zur BHT verfügt. Der abweichende Auftraggeber kann dabei an Stelle des eigentlichen Auftraggebers im Arbeitsplan des Umschlags genannt werden.

#### Abweichender Rechnungsempfänger

Ein abweichender Rechnungsempfänger wird in einem Auftrag immer dann angegeben, wenn der eigentliche Auftraggeber die Rechnung bzgl. der erbrachten Leistungen des Umschlagsbetriebs **nicht** erhalten soll.

#### Offerten

Anhand der im Auftrag angegebenen Offerte kann der Umschlagsbetrieb die erbrachten Leistungen entsprechend den zuvor festgelegten Konditionen abrechnen.

Die Angabe der Offerte „0000“ ist in der BHT zulässig. Es handelt sich hierbei um den Initialwert des Feldes (=keine Offerte vorhanden). Bei dieser Angabe werden **keine** Prüfungen der Offerte vorgenommen. Die Offerte wird in Verbindung mit der Kundennummer des Auftraggebers oder des Rechnungsempfängers und dem im Hafenauftrag genannten Umschlagsbetrieb in der BHT geprüft. Ausnahme hiervon ist der abweichende Auftraggeber, der in keiner Verbindung zu einer Offerte steht.

Neben den Offerten, die einem bestimmten Kunden zugeordnet sind, gibt es auch „öffentliche Offerten“. Diese können von **allen** Kunden des jeweiligen Umschlagsunternehmens genutzt werden und werden ebenfalls in der BHT geprüft.

Die Offerten werden bilateral zwischen dem Umschlagbetrieb und dessen Kunden vereinbart und beim Umschlagbetrieb für die Abrechnung hinterlegt. Die BHT kennt lediglich die Offertennummern, die ihr automatisiert von den entsprechenden Umschlagbetrieben und Terminals zur Verfügung gestellt wird.

### 2.5.2. Auftragsart

Die Auftragsart bezeichnet eine beim Umschlagsbetrieb beantragte Leistung, die dort eine operative Durchführung nach sich zieht.

In der BHT wird über die Auftragsart festgemacht, ob es sich um einen bestands erhöhenden, bestandsneutralen oder bestandsmindernden Auftrag handelt:

- **Bestandserhöhend** ist ein Auftrag immer dann, wenn Ware in den Hafen verbracht wird. Die Warenrichtung spielt dabei keine Rolle.
- **Bestandsmindernd** ist ein Auftrag immer dann, wenn Ware aus dem Hafen herausgeholt wird. Die Warenrichtung spielt dabei keine Rolle.
- **Bestandsneutral** kann ein Auftrag auf zwei Arten sein. Entweder es handelt sich um einen Auftrag der mit der Ware im Hafen „arbeitet“, oder um einen Auftrag der bestands erhöhend und bestandsmindernd zugleich agiert. Bei der ersten Art handelt es sich um sog. Bearbeitungsaufträge. Die zweite Art ist entweder ein Containerauftrag oder ein konventioneller Auftrag, bei dem die Ware nicht zuvor im Schuppen gelagert wird (einstufige Aufträge).

Neben den Kennzeichen der **Bestandswirkung** ist jede Auftragsart auch einer entsprechenden Auftragsarten-Gruppe zugeordnet. Die Gruppen kategorisieren die für einen Kunden zu erbringende Leistung. Die Gruppen lauten: „Anliefern“, „Absetzen“, „Aufsetzen“, „Ausliefern“ und „Bearbeiten“. Die Auftragsarten-Gruppen werden sowohl für die Bestandsverwaltung als auch für Auftragsprüfungen herangezogen. In der Auftragsart ist zudem hinterlegt, welche Hafenauftragsbeteiligten anhand ihrer Rolle eine Hafenauftragskopie erhalten.

### 2.5.3. Schuppen

Ein Schuppen kennzeichnet einen Bereich innerhalb eines Umschlagsbetriebs, an dem die Ware an- oder ausgeliefert wird bzw. sich das Schiff befindet, das die Ware transportiert.

Die Angabe eines Schuppens im Auftrag erfolgt zumeist direkt durch den Auftraggeber. In den Fällen, wo der Auftraggeber keine Angabe vornimmt, wird in der BHT über die Schiffsreiseangaben im Auftrag eine entsprechende Schiffsreise in SIS (= Schiffsinformationssystem) ermittelt. Die Schiffsreise beinhaltet wiederum die benötigte Schuppenangabe.

Ein Schuppen wird in der BHT **immer** benötigt, da über diesen der Umschlagsbetrieb identifiziert wird, der den Hafenauftrag erhalten soll. Weiterhin wird über den Schuppen gesteuert, welche Zolldienststelle ggf. eine Auftragskopie erhalten soll. Die Steuerungsmerkmale sind dabei in den entsprechenden BHT-Stammdaten hinterlegt.

#### 2.5.4. Schiffsreise

Die Angabe einer Schiffsreise ist bei einstufigen Aufträgen (z. B. Containerauftrag) Pflicht. Bei mehrstufigen Aufträgen ist eine Angabe nur dann notwendig, wenn es sich um die Verladung von Waren auf ein Schiff bzw. die Entladung von Waren vom Schiff handelt.

Die Angabe einer Schiffsreise im Auftrag kann auf zwei Arten erfolgen. Der Auftraggeber gibt entweder eine Schiffsnummer (Schiffsreiseidentifikationsart = „A“) oder, wenn dies bevorzugt wird, alternative Schiffsreiseangaben (Schiffsreiseidentifikationsart = „D“) an. Anhand der jeweiligen Angabe wird von der BHT in SIS (= Schiffsinformationssystem) die entsprechende Schiffsreise ermittelt.

Die Schiffsreise beinhaltet, neben der Angabe des Schuppens, auch Angaben über die an der Schiffsreise beteiligten Makler/Reeder und den Tallybetrieb. Im Zusammenhang mit der im Auftrag enthaltenen Auftragsart wird in der BHT gesteuert, ob diese Hafenauftragsbeteiligten eine Kopie des Auftrags erhalten werden.

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

#### 2.5.5. Haupt- und Positionsmarkierung

Markierungsangaben können nur bei konventionellen Hafenaufträgen oder im Autoverkehr angegeben werden. Bei Containeraufträgen dürfen generell **keine** Markierungsangaben erfolgen. Eine Hauptmarkierung bezieht sich immer auf **alle** Aufträge unter einer Auftragsreferenz. Sie umfasst somit auch alle Auftragspositionen die im jeweiligen Auftrag angegeben sind. Die Markierungsangaben auf Positionsebene beziehen sich immer genau auf **eine** Auftragsposition unterhalb der angegebenen Auftragsreferenz, unabhängig vom Auftrag und gelten damit gleichermaßen für alle Folgeaufträge, die sich auf dieselbe Auftragsposition beziehen.

Die Hauptmarkierung und die Positionsmarkierung ergeben zusammen die **vollständige** Markierung einer Auftragsposition. Ist keine Hauptmarkierung im Auftrag angegeben, so **muss** eine Positionsmarkierung angegeben werden. Ist eine Hauptmarkierung vorhanden, so ist die Angabe einer Positionsmarkierung optional.

## Bestands- und Verlademarkierung

Bei Haupt- und Positionsmarkierungen wird zwischen Bestands- und Verlademarkierung unterschieden. Wenn eine Warenanlieferung erfolgt und eine Markierung angegeben wird, dann handelt es sich **immer** um ein Bestandsmärk. Bei nachfolgenden Aufträgen kann sich der Auftraggeber entweder auf das vorhandene Bestandsmärk beziehen oder eine Verlademarkierung angeben. Damit kann er eine von der Bestandsmarkierung **abweichende** Markierung verwenden, über die die zu verladenden Waren identifiziert werden können. Dies gilt auch für nachfolgende Aufträge zur **selben** Auftragsposition.

Das Kennzeichen für das Bestandsmärk wird im Auftrag bzw. der Auftragsposition mit dem Kennzeichen „B“ angegeben. Die Bestandsmarkierung im Auftrag kann immer nur mit dem **Erstauftrag**, mit dem auch die Auftragsreferenz erzeugt wird, angelegt werden. Eine positionsbezogene Bestandsmarkierung kann immer nur zusammen mit einer **neuen** Auftragsposition angelegt werden.

Verlademarkierungen können nur in **bestandsmindernden** Folgeaufträgen vorkommen. Soll im Folgeauftrag statt einer Bestandsmarkierung eine Verlademarkierung verwendet werden, so muss der Auftraggeber im Auftrag bzw. der Auftragsposition das Kennzeichen „V“ angeben. Das Verlademärk beinhaltet in der Regel eine vom Bestandsmärk **abweichende** Angabe. Die Verlademarkierung im Folgeauftrag gilt nur für diesen und die dort enthaltenen Auftragspositionen. Bei Angabe einer abweichenden Markierung zur Auftragsposition, gilt diese nur in Verbindung mit dem entsprechenden Folgeauftrag. Weiterhin kann eine Verlademarkierung zu einer Auftragsposition angegeben werden, obwohl diese keine Bestandsmarkierung besitzt.

## Änderung der Bestandsmarkierung

Beziehen sich Folgeaufträge auf die vorhandene Bestandsmarkierung, so darf die übermittelte Hauptmarkierung oder Positionsmarkierung inhaltlich nicht von der vorliegenden abweichen. Eine Änderung der Bestandsmarkierung kann immer nur durch einen Änderungsauftrag zum Erstauftrag bzw. des Auftrags, der die Auftragsposition angelegt hat, erfolgen.

### Beispiel – Hauptmarkierung im Auftrag:

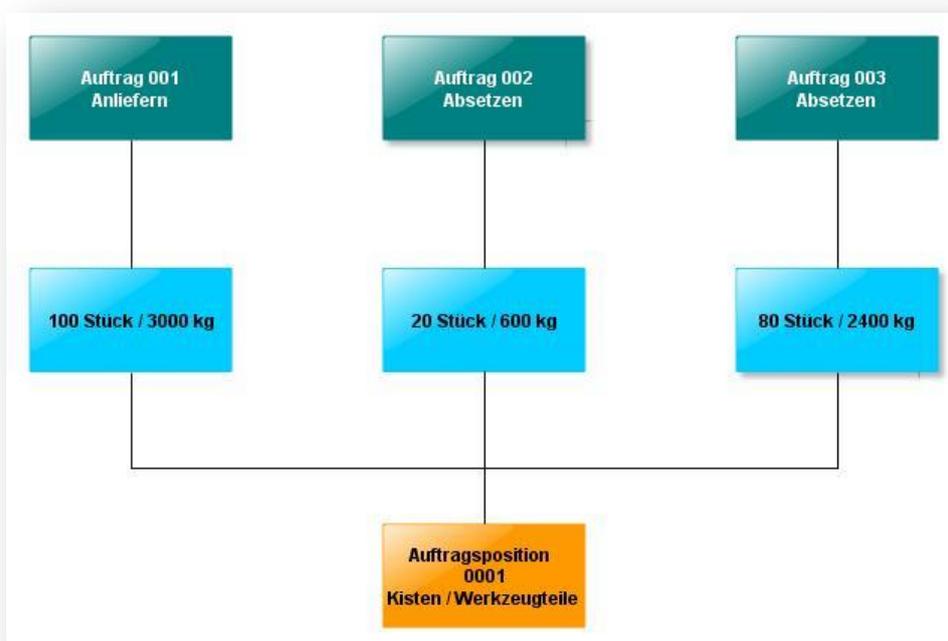
| Referenz | Auftrag | Auftragsart | Kennz. | Markierung | Status | Bemerkung   |
|----------|---------|-------------|--------|------------|--------|---|
| 1234567  | 001     | 022         | B      | ABC        | AUA    | Anlage der Bestandsmarkierung zur Auftragsreferenz        |
| 1234567  | 002     | 050         | B      | ABC        | AUA    | Bezugnahme auf eine bereits vorhandene Bestandsmarkierung |
| 1234567  | 003     | 050         | V      | DEF        | AUA    | Anlage einer Verlademarkierung                            |

| Referenz | Auftrag | Auftrags-<br>art | Kennz. | Markierung | Status | Bemerkung   |
|----------|---------|------------------|--------|------------|--------|---|
| 1234567  | 004     | 050              | B      | XYZ        | AUA    | Abweichende Angabe einer Bestandsmarkierung die zu einem Fehler führt |
| 1234567  | 001     | 022              | B      | XXL        | GEA    | Änderung einer vorhandenen Bestandsmarkierung                         |

## 2.6. Auftragsposition

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 Auftrag angegeben und die Wareneigenschaften in der Auftragsposition. Bei den Wareneigenschaften handelt es sich um nicht veränderliche Angaben (z. B. Warenart), die in jedem als Auftrag abgebildeten Arbeitsschritt **unverändert** enthalten sein müssen. Daraus ergibt sich, dass jeder Auftrag zwar immer dieselbe Ware angibt, aber letztlich aus der Sicht der zu erbringenden Tätigkeit nur die veränderlichen Angaben verwendet (z. B. Anzahl und Gewicht).



### 2.6.1. Auftragsposition im Auftrag

Über die Auftragsart und die Wareneigenschaften wird in der BHT festgelegt, ob es sich bei der Auftragsposition um eine konventionelle, Automobil- oder Container-Auftragsposition handelt. Im nachfolgenden wird beschrieben, wie mit der im Auftrag vorhandenen Auftragsposition in der BHT verfahren wird.

## **Anlage einer Auftragsposition**

Die Anlage einer Auftragsposition in der BHT erfolgt durch einen Erstauftrag oder bestandserhöhende Folgeaufträge (Auftragsarten-Gruppen „Anliefern“ und „Aufsetzen“). Ausnahme hiervon bilden bestandsneutrale Aufträge (z. B. Personalgestellung), mit denen auch Auftragspositionen angelegt werden können. Bei der Anlage 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.

## **Bezugnahme auf eine vorhandene Auftragsposition**

Mit bestandsmindernden oder bestandsneutralen Folgeaufträgen (Auftragsarten-Gruppen „Absetzen“ und „Ausliefern“ bzw. „Bearbeiten“) kann auf eine in der BHT vorliegende Auftragsposition Bezug genommen werden. In diesen Aufträgen dürfen die Wareneigenschaften nicht von denen abweichen, die seit der Anlage im Auftragsbestand vorliegen. Bei Abweichungen wird der Auftrag als fehlerhaft abgewiesen. Auf eine Auftragsposition darf ebenfalls nur Bezug genommen werden, wenn die Auftragsstatuswerte dies noch zulassen. Wenn z. B. eine Verladesperre durch den Zoll vorliegt, lehnt die BHT einen Auftrag zu der gesperrten Auftragsposition entsprechend ab.

## **Ändern der Wareneigenschaften**

Eine inhaltliche Änderung der Wareneigenschaften einer Auftragsposition kann nur durch einen Änderungsauftrag erfolgen. Hierbei muss der Auftrag geändert werden, der die Auftragsposition ursprünglich in der BHT angelegt hat. Allerdings ist eine Änderung der Daten nur erlaubt, wenn die entsprechenden Auftragsstatuswerte dies noch zulassen. Beinhaltet der Auftrag mehr als eine Auftragsposition, so sind bei der Änderung alle Auftragspositionen wieder mit anzugeben, die bereits bei der Auftragsanlage vorhanden waren. D. h., es dürfen bei einer Auftragsänderung keine Auftragspositionen weggelassen oder hinzugefügt werden.

Die BHT prüft, ob bereits Folgeaufträge zur Auftragsposition vorhanden sind. In diesem Fall wird der Änderungsauftrag 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.

*Detallierte Angaben zu Auftragsänderungen sind in einem separaten Kapitel beschrieben.*

## **Stornieren einer Auftragsposition**

Das Stornieren einzelner Auftragspositionen im konventionellen Verkehr und im Autoverkehr ist nicht möglich. Hier muss der gesamte Auftrag storniert und neu erteilt werden. Im Containerverkehr hingegen kann sowohl der gesamte Auftrag, als auch nur eine Auftragsposition storniert werden.

*Detaillierte Angaben zur Auftragsstornierung sind in einem separaten Kapitel beschrieben.*

## 2.6.2. Bestandsverwaltung

Bei mehrstufigen Aufträgen findet in der BHT eine Bestandsverwaltung 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 die BHT keine Aufträge an den Umschlagsbetrieb übermittelt, die dort nicht korrekt abgearbeitet werden können. Die Bestandsverwaltung in der BHT ist **keine** Lagerbestandsverwaltung, die den tatsächlichen operativen Bestand überwacht. Die Verwaltung in der BHT arbeitet ausschließlich auf den Auftragsdaten des Auftraggebers und den Angaben aus den (Erledigungs-)Statusmeldungen des Umschlagbetriebs.

### Anfangsbestand

Der Anfangsbestand einer Auftragsposition wird mit dessen Auftragsanlage in der BHT erzeugt. Dies erfolgt zumeist mit den Auftragsarten-Gruppen „Anliefern“ und „Aufsetzen“. Auftragspositionen die durch *bestandsneutrale* Aufträge angelegt worden sind, haben keine Auswirkung auf den Anfangsbestand bzw. die Bestandsverwaltung.

Der Anfangsbestand einer Auftragsposition kann nur durch eine Auftragsänderung verändert werden. Eine weitere „Anlieferung“ zu einer bereits vorhandenen Auftragsposition mittels eines bestandserhöhenden Auftrags ist in der BHT nicht zulässig.

### Bestandsprüfung

Eine Bestandsprüfung findet bei der *Anlage* oder der *Änderung* von bestandsmindernden und bestandsneutralen Folgeaufträgen sowie der *Änderung* von bestandserhöhenden Erst- und Folgeaufträgen statt. Für die Bestandsprüfung sind sowohl die Angaben über Anzahl und Gewicht der Auftragsposition im Auftrag als auch die bereits in der BHT vorliegenden Angaben zu dieser Auftragsposition maßgebend.

Für die Prüfungen gilt, dass zunächst immer die Anzahl im Vordergrund steht. Das Gewicht kommt erst dann zum Tragen, wenn die restliche Anzahl auf 0 sinkt, d. h. also über den gesamten Bestand verfügt wurde. Letztlich wird immer die insgesamt verfügte Anzahl gegen die ursprünglich angelieferte Anzahl geprüft.

Wenn in der nachfolgenden Beschreibung über „Menge“ gesprochen wird, ist damit die Anzahl gemeint. Mit der „verfügt“ Anzahl oder Menge ist die Summe der SOLL-Angaben aller in der BHT vorliegenden bestandsmindernden Aufträge gemeint, die einen Bezug zur entsprechenden Auftragsposition haben.

## **Prüfung bei der Anlage von bestandsmindernden Folgeaufträgen**

Die im Auftrag genannten Verfügungsmengen müssen in der referenzierten Auftragsposition in der BHT noch verfügbar sein. Dabei wird die Differenz aus Anfangsbestand „minus“ insgesamt bereits „verfügter“ Gesamtmenge errechnet. Dieses Ergebnis muss mindestens den im Auftrag genannten Verfügungsmengen entsprechen. D. h., dass die Verfügungsmengen die noch vorhandenen Mengen **nicht** überschreiten dürfen.

## **Gewichtsprüfung**

- Wenn durch den bestandsmindernden Auftrag die insgesamt verfügte Anzahl dem Anfangsbestand der Auftragsposition entspricht, so dass kein Restbestand übrigbliebe, muss auch das verfügte Gewicht dem Anfangsgewicht entsprechen.
- Wenn durch den bestandsmindernden Auftrag die insgesamt verfügte Anzahl **nicht** dem Anfangsbestand der Auftragsposition entspricht, darf das verfügte Gewicht nicht dem Anfangsgewicht entsprechen. Es darf also nicht sein, dass ein Restbestand übrigbliebe, das Restgewicht aber 0 ist.

## **Prüfung bei der Anlage oder Änderung von bestandsneutralen Folgeaufträgen**

Ein bestandsneutraler Auftrag ändert die in der BHT vorhandenen Mengen nicht ab. Die im BHT-Auftrag genannten Verfügungsmengen werden nur mit dem ursprünglichen Anfangsbestand verglichen. Eine Mengenüberschreitung ist nicht zulässig. Es findet kein Abgleich gegenüber evtl. bereits verfügten Mengen statt. So kann z. B. eine Reparatur von angelieferten Kisten beauftragt werden, für die es zwar bereits einen bestandsmindernden Auftrag gibt, die sich aber noch im Hafen befinden.

## **Prüfung bei der Änderung von bestandsmindernden Folgeaufträgen**

Durch die geänderte Mengenangabe darf der „Restbestand“ der Auftragsposition nicht überschritten werden. Der Restbestand errechnet sich aus dem ursprünglichen Anfangsbestand der Auftragsposition abzüglich aller bereits verfügten Mengen.

Auch hier gilt die Gewichtsprüfung für den Fall, dass durch die Auftragsänderung die Restmenge auf 0 sinkt.

## **Prüfung bei der Änderung von bestandserhöhenden Erst- und Folgeaufträgen**

Durch die geänderte Mengenangabe darf der Anfangsbestand der Auftragsposition nicht unter die bereits verfügte Gesamtmenge sinken. Auch hier gilt die Gewichtsprüfung für den Fall, dass durch die Auftragsänderung die Restmenge auf 0 sinkt.

## **Prüfung bei der Änderung von bestandsmindernden Folgeaufträgen mit LCL-Verweis**

Ist die zu ändernde Auftragsposition in der BHT einem Packauftrag eines Tallybetriebes zugeordnet (Status „PZT“), so kann keine Änderung vorgenommen werden. Ist die zu ändernde Auftragsposition hingegen einem Speditions-Packauftrag (Status „PZA“) zugeordnet, so werden alle Packpositionen ermittelt, die mit dieser Auftragsposition (über LCL-Verweise) verknüpft sind. Die Summe der zu packenden Mengen darf die Mengen der zu ändernden Auftragsposition nicht überschreiten.

*Detaillierte Angaben zu Packaufträgen und LCL-Verweisen sind im Kapitel „Spezielle Auftragsgestaltungen – Packaufträge“ enthalten.*

## **Auftragsstornierung**

Die Auftragsstornierung hat ebenfalls Einfluss auf den Bestand der Auftragsposition.

*Detaillierte Angaben zur Auftragsstornierung sind in einem separaten Kapitel beschrieben.*

### **2.6.3. Positionsmarkierung**

Eine ausführliche Beschreibung zur Positionsmarkierung und dem Zusammenspiel mit der Hauptmarkierung sowie den Möglichkeiten der Bestands- und Verlademarkierung, wurden bereits im Kapitel „Haupt- und Positionsmarkierung“ dargestellt.

### **2.6.4. ATB-Nummer**

Waren, die in ein **Seezollhafengebiet** (und nicht in einen Freihafen) verbracht werden, müssen, unterliegen der zollamtlichen Überwachung. Daher müssen sie mit einer summarischen Anmeldung beim Zoll angemeldet werden. Nach dem Löschen und der Gestellung der Waren befinden sich diese in der sog. vorübergehenden Verwahrung bis sie in ein Zollverfahren (z. B. freier Verkehr, Zolllager) überführt werden. Möglich ist auch die Wiederausfuhr oder das Verbringen in eine Freizone. Die Referenznummer beim Zoll ist die 21-stellige ATB-Nummer die sich aus 7 einzelnen Angaben zusammensetzt:

- AT = Kennzeichen IT-Verfahren ATL@S
- B = Art des Belegs (hier: Kennzeichen 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 (ohne Schrägstriche) 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. Die ATB-Nummer wird von der BHT an den entsprechenden Umschlagsbetrieb und den Zoll weitergeleitet.

Wenn es sich um einen Import-Auftrag handelt, dann sollte der ATB-Nummer zusätzlich noch eine Angabe bzgl. Gemeinschaftsware folgen.

Beispiele können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

### 2.6.5. Container- und Autoverkehr

Im Container- und Autoverkehr gilt es bei der Auftragsposition eine Besonderheit zu beachten.

Handelt es sich um eine Container-Auftragsposition, so verlangt der Zoll 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 eine Prüfung 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.

Für Aufträge mit Automobil-Auftragspositionen wird ebenfalls diese Prüfung vollzogen, hierbei allerdings anhand der in der Auftragsposition genannten Kfz-Fahrgestellnummer (ugs. VIN - Vehicle Identification Number).

### 2.6.6. Auslasten Verkehrsträger

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.

In der BHT handelt es sich hierbei um Aufträge mit „offener“ Mengenangabe, bei denen in der Auftragsposition die Angaben über Anzahl und Gewicht nicht enthalten

sind. Um zu unterscheiden, ob es sich um solch einen Auftrag oder eine fehlerhafte Angabe handelt, muss der Auftraggeber in der Auftragsposition ein entsprechendes Kennzeichen setzen. Beim Auslasten des Verkehrsträgers ist es zulässig, mehrere Aufträge mit „offener“ Mengenangabe, bezogen auf eine Auftragsposition, an die BHT zu übermitteln.

Eine Bestandsverwaltung/-prüfung wird auf Grund der fehlenden Angaben nicht vorgenommen. Diese erfolgt erst bei der Erledigungsmeldung mittels der IST-Angaben durch den Umschlagsbetrieb.

### **2.6.7. Verpackungsart**

Der Auftraggeber kann in der Auftragsposition 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.

Dieses Verfahren gilt gleichermaßen für die Angabe eines UN-Rec-21-Verpackungs-codes bei der Angabe von Gefahrgutinformationen im Auftrag.

## 2.7. Auftragsänderung

Soll ein Auftrag vom Auftraggeber abgeändert werden, so muss der Auftrag mit dem Status „GEA“ und der bei der Auftragsanlage vergebenen Auftragsreferenz an die BHT übermittelt werden. Grundsätzlich sind bei einer Änderung immer alle zuvor im Auftrag vorhandenen Auftragspositionen wieder an die BHT zu übermitteln. D. h., es dürfen keine Auftragspositionen weggelassen oder hinzugefügt werden. Hingegen dürfen alle anderen Auftragsangaben geändert, ergänzt oder sogar weggelassen werden.

### 2.7.1. Änderungsauftrag

Wie bei der Auftragsanlage werden auch bei einem Änderungsauftrag alle enthaltenen Auftragsdaten in der BHT geprüft. Dabei sind allerdings einige Punkte zu beachten, die nachfolgend beschrieben sind.

#### Status

Sowohl die BHT als auch jeder Hafenauftragsbeteiligte beeinflusst den Auftragsprozess durch das Hinzufügen von Statuswerten.

Ein Auftrag kann nur dann abgeändert werden, wenn die vorhandenen Auftragsstatuswerte dies noch zulassen. Besitzt der Auftrag einen Auftragsstatus, der eine Änderung nicht erlaubt, so wird der Auftrag von der BHT als fehlerhaft abgewiesen. Die Prüfung der einzelnen Statuswerte wird über die „Statusfolgeprüfung“ in der BHT abgewickelt.

*Detaillierte Angaben zur Statusfolgeprüfung sind in einem separaten Kapitel beschrieben.*

In Einzelfällen können Hafenauftragsbeteiligte ihren zuletzt gesetzten Status mittels eines weiteren Status selbst wieder zurückziehen (z. B. Status „ZUU“ nach Status „IDU“ durch den Umschlagsbetrieb). Hiernach kann der Änderungsauftrag erneut an die BHT übermittelt werden.

Bei der Auftragsanlage wird die Auftragskopie von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt. Der Kreis der Hafenauftragsbeteiligten wird u. a. über die Schiffsangabe im Hafenauftrag beeinflusst. Die Schiffsnummer kann daher im Auftrag nicht mehr geändert werden, da die Hafenauftragsbeteiligten durch die geänderte Schiffsangabe wechseln könnten und die vorher genannten nicht mehr informiert werden würden. Daher muss vor Änderung der Schiffsnummer der Auftrag storniert und erneut erteilt werden.

#### Angaben zur Auftragsposition

Bei einer Auftragsänderung dürfen die Wareneigenschaften der Auftragsposition nur dann abgeändert werden, wenn es sich bei dem Änderungsauftrag um den Auftrag handelt, der die Auftragsposition in der BHT angelegt hat. Handelt es sich bei dem Änderungsauftrag um einen bestandsmindernden oder bestandsneutralen Folge-

auftrag zur Auftragsposition, dann müssen die in der BHT vorliegenden und die im Änderungsauftrag enthaltenen Angaben zur Auftragsposition identisch sein.

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. Dies wird über die Angabe oder das Entfernen einer Fahrgestellnummer (sog. „VIN“) erreicht.

Die Änderung einer Auftragsart ist nur möglich, wenn sich die neue Auftragsart in der gleichen Auftragsartengruppe befindet.

Sind 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. Dieser Ablauf gilt gleichermaßen für die Temperaturangaben.

## Bestandsverwaltung

Bei Auftragsänderungen prüft die BHT anhand von Erst- oder Folgeauftrag bzw. bestandserhöhenden, bestandsmindernden oder bestandsneutralen Aufträgen die im Änderungsauftrag enthaltenen Angaben von Anzahl und Gewicht in Verbindung mit dem bereits in der BHT vorliegenden Bestand.

*Detaillierte Angaben sind im Kapitel „Auftragsposition – Bestandsverwaltung“ beschrieben.*

### 2.7.2. Auftragsänderung mit Status „GZA“

Neben der Auftragsänderung mit dem Status „GEA“ ist auch eine **spezielle** Auftragsänderung mit dem Status „GZA“ möglich. Im Gegensatz zur **normalen** Auftragsänderung dürfen hierbei allerdings **nur** die im Auftrag enthaltenen Zollangaben zu ATL@S-AES geändert werden. Alle anderen im Änderungsauftrag enthaltenen Auftragsdaten **müssen** den in der BHT bereits vorliegenden Auftragsdaten entsprechen. D. h., dass auch keine Auftragsdaten wie z. B. die Positionsmarkierung weggelassen oder hinzugefügt werden können. Ugs. wird dieser Vorgang in der BHT auch als „Feldvergleich“ bezeichnet.

Eine Auftragsänderung kann wie bereits beschrieben, nur dann erfolgen, wenn die vorhandenen Auftragsstatuswerte dies noch zulassen. Auch bei der Auftragsänderung mit dem Status „GZA“ werden die vorhandenen Auftragsstatuswerte berücksichtigt. Allerdings werden im Falle „GZA“ Auftragsänderungen auch dann noch zugelassen, wenn sie anhand der Statuskonstellation für Änderungen mit dem Status „GEA“ als fehlerhaft abgewiesen würden. Der Hintergrund hierfür sind die in

der BHT vorhandenen ATL@S-AES-Zollprozesse. Mit dem Status „GZA“ kann der Zollprozess weitergeführt werden, auch wenn der operative Vorgang bereits abgeschlossen ist, eine Auftragsänderung mittels „GEA“ also nicht mehr möglich ist.

Wie bei einer Auftragsänderung mit dem Status „GEA“ erhalten auch die weiteren Hafenauftragsbeteiligten eine Auftragskopie des Änderungsauftrags mit dem Status „GZA“.

## 2.8. Auftragsstornierung

Soll eine beim Umschlagsbetrieb beantragte Leistung nicht mehr durchgeführt werden oder verlangt ein fachlicher Umstand (z. B. eine nicht mehr mögliche Auftragsänderung) die Stornierung eines Auftrags, so erfolgt dies mit dem Status „STA“. Die Stornierung eines Auftrags erfolgt allerdings nicht mit der Übermittlung eines Auftrags, sondern einer *Statusmeldung* an die BHT. Die detaillierte Beschreibung erfolgt aus *fachlicher* Sicht bereits an dieser Stelle und nicht erst im Abschnitt „Statusmeldungen“.

Bei der Auftragsstornierung sind immer die bei der Auftragsanlage vergebene Auftragsreferenz und die eindeutige Auftragsnummer anzugeben. Die Stornierung betrifft somit auch alle in dem Auftrag enthaltenen Auftragspositionen. Der entsprechende Auftrag wird in der BHT nach der Stornierung als „Erledigt“ gekennzeichnet. Sind alle Aufträge einer Auftragsreferenz storniert worden, so wird auch die Auftragsreferenz als „Erledigt“ gekennzeichnet. Eine Stornierung kann nicht wieder aufgehoben werden und ebenso kann nach einer Stornierung ein Auftrag nicht mehr abgeändert werden.

Eine erfolgreiche Auftragsstornierung wird dem Auftraggeber ebenso wie den weiteren Hafenauftragsbeteiligten mit einer entsprechenden Statusmeldung (wiederum Status „STA“) gemeldet.

Bei der Weitergabe der Auftragsstornierung an das Terminal, wird je nach Terminalbetrieb, die Statusmeldung um Statuszeilen ergänzt. Die Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typ „CST“ beinhaltet dabei die Zusatzinformationen über die Auftragsposition, die Auftragsart und die Containernummer. Der Reeder-Code wird hingegen in einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typ „CRS“ übermittelt. Weitere Details hierzu können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

### Status

Sowohl die BHT als auch jeder Hafenauftragsbeteiligte beeinflusst den Auftragsprozess durch das Hinzufügen von Statuswerten.

Ein Auftrag kann nur dann storniert werden, wenn die vorhandenen Auftragsstatuswerte dies noch zulassen. Besitzt der Auftrag einen Auftragsstatus, der eine Stornierung nicht erlaubt, so wird die Stornierung von der BHT als fehlerhaft abgewiesen. Die Prüfung der einzelnen Statuswerte wird über die „Statusfolgeprüfung“ in der BHT abgewickelt.

*Detaillierte Angaben zur Statusfolgeprüfung sind in einem separaten Kapitel beschrieben.*

### Hinweis:

*Eine Auftragsstornierung kann auch noch erfolgen, wenn eine bereits erteilte Verladefreigabe des Zolls vorliegt.*

## Auftragsposition

Steht die in dem zu stornierenden Auftrag, enthaltene Auftragsposition mit mehr als einem Auftrag in der BHT in Verbindung, so müssen zuerst immer die bestandsmindernden und bestandsneutralen Aufträge zu dieser Auftragsposition storniert werden. Erst zuletzt kann der Auftrag, der die Auftragsposition angelegt hat, storniert werden.

## Bestandsverwaltung

Die Bestandsverwaltung für Auftragspositionen im Zuge der Auftragsanlage bzw. Auftragsänderung wurde bereits im Kapitel „Auftragsposition – Bestandsverwaltung“ ausführlich beschrieben. Durch eine Auftragsstornierung wird ebenfalls der Bestand der betreffenden Auftragsposition beeinflusst.

Handelt es sich bei dem zu stornierenden Auftrag um einen bestandsneutralen Auftrag, so hat die Stornierung **keinen** Einfluss auf die Bestandsführung der Auftragsposition.

Bei der Stornierung eines bestandsmindernden Auftrags wird zu der im Auftrag genannten Auftragsposition der Verfügungs- bzw. Restbestand korrigiert. Dazu werden die in der BHT vorliegenden Auftragsangaben zu Anzahl und Gewicht vom Verfügungsbestand abgezogen und zum Restbestand hinzuaddiert.

Wird der Auftrag storniert, mit der der Bestand der Auftragsposition in der BHT angelegt wurde, so ist die Stornierung nur zulässig, wenn es *keinen* aktiven bestandsmindernden Folgeauftrag mehr zu dieser gibt. Die Stornierung des Auftrags löst keine Korrektur der Bestandsmengen in der BHT aus.

## Packauftrag

Sollte es sich bei dem zu stornierenden Auftrag um einen Packauftrag handeln, so wirkt sich die Stornierung nicht nur auf den Packauftrag aus, sondern auch auf die mit dem Packauftrag über LCL-Verweise in Verbindung stehenden konventionellen Einzelaufträge. Die bei der Anlage des Packauftrags in den Einzelaufträgen gesetzten Statuswerte wie „PZA“ oder „PZT“ werden wieder zurückgenommen, insofern der Einzelauftrag nicht mit weiteren Packaufträgen über LCL-Verweise in Verbindung steht. Durch das Zurücksetzen des Zuordnungsstatus („PZA“ / „PZT“) besteht die Möglichkeit, wieder Änderungen an den Einzelaufträgen vorzunehmen.

*Detaillierte Angaben zu Packaufträgen und LCL-Verweisen sind im Kapitel „Spezielle Auftragsgestellungen – Packaufträge“ enthalten.*

### 2.8.1. Stornierung einer Container-Auftragsposition

Neben der Auftragsstornierung, die immer alle Auftragspositionen des betreffenden Auftrags beinhaltet, ist die Stornierung **einer** einzigen Container-Auftragsposition möglich. Dies dient beispielsweise dem Zweck, den entsprechenden Container in

einem anderen Auftrag (ggf. somit auch unter einer anderen Auftragsreferenz) neu zu verfügen.

Die Stornierung der Container-Auftragsposition erfolgt mittels des Status „SCA“ und ist nur bei Export-Containeraufträgen erlaubt. Wie schon bei der Auftragsstornierung, sind die bei der Auftragsanlage vergebene Auftragsreferenz und die eindeutige Auftragsnummer anzugeben. Zusätzlich muss in diesem Fall noch die betreffende Auftragsposition in der Statusmeldung angegeben werden.

Die Stornierung der Auftragsposition kann nur durchgeführt werden, wenn die vorhandenen Auftragsstatuswerte aller Hafenauftragsbeteiligten sowie der BHT dies noch zulassen. Eine Auswirkung auf die Bestandsführung hat diese Art der Stornierung nicht, da eine Container-Auftragsposition immer nur mit einem bestandsneutralen Containerauftrag angelegt werden kann.

Der entsprechende Containerauftrag kann in der BHT nur dann als „Erledigt“ gekennzeichnet werden, wenn alle zugehörigen Auftragspositionen storniert worden sind. Die Stornierung einer einzelnen Auftragsposition kann nicht wieder aufgehoben werden. Ferner kann eine stornierte Auftragsposition nicht mehr abgeändert werden.

Eine erfolgreiche Stornierung wird dem Auftraggeber mit einer entsprechenden Statusmeldung gemeldet. Es handelt sich hierbei allerdings nicht um den Status „SCA“, sondern um den Status „STA“ (inkl. Angabe der betreffenden Auftragsposition). Die weiteren Hafenauftragsbeteiligten erhalten ebenso eine entsprechende Statusmeldung über die Stornierung. Wie bei der Auftragsstornierung wird auch hier bei der Weitergabe der Statusmeldung an das Terminal die Statusmeldung um Statuszeilen ergänzt (siehe oben).

Nach einer erfolgten Stornierung einer Container-Auftragsposition kann im Weiteren eine Auftragsstornierung des gesamten Auftrags folgen. Die bereits in der BHT stornierte Auftragsposition wird dabei nicht weiter betrachtet.

## 2.9. Statusfolgeprüfung

Die Statusfolgeprüfung wird immer bei der Anlage von Folgeaufträgen, die sich auf eine Auftragsposition beziehen, und bei Auftragsänderungen durchgeführt. Die Prüfung soll im Vorfeld verhindern, dass Aufträge von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten weitergegeben werden, die diese auf Grund eines vorliegenden Status nicht verarbeiten und somit auch nicht ausführen können.

Der Aufbau eines Statuswertes wurde bereits am Anfang dieses Dokuments beschrieben und wird an dieser Stelle als bekannt vorausgesetzt.

Zur Statusfolgeprüfung werden der Status im einkommenden Auftrag, sowie die bereits vorliegenden Auftragsstatuswerte der BHT und der weiteren Hafenauftragsbeteiligten herangezogen. Die an einem Auftrag möglichen weiteren Beteiligten neben dem Auftraggeber und der BHT sind: der Umschlagsbetrieb/das Terminal, der Makler/Reeder, das Hafenam, der Tallybetrieb und der Zoll. Zollbezogene Statuswerte können im Hafenauftrag sowohl für das *herkömmliche* als auch das *elektronische* Zoll-Ausfuhrverfahren enthalten sein.

Bei einer Auftragsänderung mittels Status „GZA“ wird grundsätzlich **keine** Statusfolgeprüfung durchgeführt, da bei diesem Status nur die Zollangaben zu ATL@S-AES verändert werden dürfen. D. h., hier müssen immer die übrigen Angaben im Auftrag mit den in der BHT vorliegenden Auftragsdaten übereinstimmen.

### Beispiel:

Ein Containerauftrag mit Zoll-Angaben zum herkömmlichen Ausfuhrverfahren soll geändert werden (Status „GEA“).

| Beteiligter        | In der BHT vorliegender Status | Bemerkung                    |
|--------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Auftraggeber       | AUA                            | Auftragsanlage               |
| Umschlag           | ICU                            | Container im Terminal        |
| Makler/Reeder      | EMM                            | Auftragskopie weitergeleitet |
| Hafenam            |                                | kein Status vorhanden        |
| Tally              |                                | kein Status vorhanden        |
| Zoll-1 (Hafenzoll) | <b>FRZ</b>                     | Verladefreigabe              |
| Zoll-2 (ATL@S-AES) |                                | kein Status vorhanden        |

Der Änderungsauftrag wird in diesem Fall abgelehnt, da eine Änderung auf Grund einer bereits bestehenden Zoll-Verladefreigabe nicht erlaubt ist. Hingegen wäre eine Stornierung bei Vorliegen dieser Statuswerte erlaubt.

## 2.10. Verteilung Auftrag

Hat ein Auftrag alle Prüfungen in der BHT erfolgreich durchlaufen und wurde in der BHT angelegt, so wird eine Kopie des Auftrags an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten weitergeleitet / verteilt.

### Auftragsinhalt

Der Umschlagsbetrieb/das Terminal bekommt **immer** eine Auftragskopie. Ansonsten entscheidet der Auftragsinhalt darüber, welche weiteren Beteiligten eine Hafenauftragskopie erhalten müssen. Alle in den Stammdaten der BHT hinterlegten Auftragsarten enthalten deshalb ein Kennzeichen darüber, welcher der einzelnen Hafenauftragsbeteiligten, außer dem Umschlagsbetrieb, eine Auftragskopie erhalten muss. Dabei können je nach Auftragsart mehr oder weniger Beteiligte angegeben sein.

### Beispiel:

```
<code>022</code>
<text>ANLIEFERN ENTLADEN</text>
<hafenamt_info>J</hafenamt_info>
<code>050</code>
<text>LADEN/ABSETZEN</text>
<zoll_info_seezoll>J</zoll_info_seezoll>
<zoll_info_freihafen>J</zoll_info_freihafen>
<hafenamt_info>J</hafenamt_info>
<makler_info>J</makler_info>
<tally_info>J</tally_info>
```

### Auftragsbeteiligte

Nach der Auswertung der Auftragsart erfolgt anhand weiterer Auftragsinhalte die Identifizierung der einzelnen konkreten Hafenauftragsbeteiligten.

### Umschlagsbetrieb / Terminal

Die im Zulauf befindlichen Hafenaufträge sind für die Disposition und Planung von Personal und Gerät wichtig. Zudem sind die Erledigungsdaten des Hafenauftrags (wie Anzahl, Gewicht, Warenbeschaffenheit) die Abrechnungsgrundlage der durchgeführten Leistung(en). Der Hafenauftrag ist auch die Basis für einen nachfolgenden Datenaustausch zwischen allen Hafenauftragsbeteiligten, insbesondere dem Zoll. Für die Verladung von Waren und Containern muss je nach Auftragskonstellation immer entweder eine Verladefreigabe durch den Zoll oder die Freistellung durch den Makler/Reeder vorliegen.

Der konkrete Umschlagbetrieb bzw. das Terminal wird anhand der Angabe eines Schuppens im Auftrag ermittelt. In den Fällen, wo der Auftraggeber keine Angabe vornimmt, wird in der BHT über die Schiffsreiseangaben im Auftrag eine entsprechende Schiffsreise in SIS (= Schiffsinformationssystem) ermittelt. Die Schiffsreise beinhaltet wiederum die benötigte Schuppenangabe. Der Umschlag bzw. das Terminal erhalten **immer** eine Auftragskopie.

### **Makler / Reeder**

Wenn der Spediteur im Exportfall einen Hafenauftrag über die BHT erteilt, so wird dieser an den Makler/Reeder weitergeleitet. In diesem Fall wird auch von „Buchungskopie“ gesprochen. Damit wird der Makler/Reeder darüber informiert, dass der gebuchte Ladungsraum tatsächlich in Anspruch genommen wird. Weiterhin erhält er mit den Auftragsdaten nähere Informationen zur Ladung.

Wenn der Makler/Reeder selbst Sammelcontainer zusammenstellt, kann er die Absetzaufträge, die an ihn übermittelt wurden, für Packaufträge verwenden.

Im Import wird die Hafenauftragskopie an den Makler/Reeder auch Freistellauftrag genannt. Der Spediteur eröffnet mit diesem als „Freistellungsbegehrender“ den Freistellungsablauf.

Anhand der Schiffsreiseangaben im Auftrag wird eine entsprechende Schiffsreise in SIS (= Schiffsinformationssystem) ermittelt. Diese enthält wiederum die Angabe über den zu adressierenden Makler/Reeder.

### **Tallybetrieb**

Der Tallybetrieb erhält von seinen „Auftraggebern“ über die BHT immer alle konventionellen Hafenaufträge, in denen er über das Schiff zugeordnet ist. Diese Aufträge dienen dem Tallybetrieb als Basis für die Disposition und Planung von Personal und Gerät. Weiterhin kann er „fertige“ Pack- oder Auspackaufträge vom Spediteur oder vom Makler/Reeder erhalten. In diesen wird ebenfalls auf die zuvor erstellten konventionellen Aufträge Bezug genommen. Der Hafenauftrag ist auch die Basis für einen nachfolgenden Datenaustausch zwischen allen Hafenauftragsbeteiligten, insbesondere dem Zoll. Bevor die Ware in den Container gepackt werden kann, muss immer eine Verlade freigabe für den Hafenauftrag durch den Zoll vorliegen. Gleiches gilt für die PKW-Verladung.

Anhand der Schiffsreiseangaben im Auftrag wird eine entsprechende Schiffsreise in SIS (= Schiffsinformationssystem) ermittelt. Diese enthält wiederum die Angabe über den zu adressierenden Tallybetrieb.

### **Hafenamt**

Der Spediteur erteilt einen Hafenauftrag, der über die BHT immer dann als Hafenauftragskopie an die Hafenbehörde verteilt wird, wenn Gefahrgutangaben im Auftrag enthalten sind. Die Hafenbehörde muss über jeden Zu- und Abgang von gefährlichen

Gütern im Hafen unterrichtet werden, damit sie im Gefahrenfall zeitnah und angemessen reagieren kann.

Das zuständige Hafenamt wird über die Ortsangabe des Schuppens (z. B. Bremen oder Bremerhaven) ermittelt.

## Zoll

Der Spediteur erteilt einen Hafenauftrag, der über die BHT an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt wird. Dieser Hafenauftrag ist die Basis für einen nachfolgenden Datenaustausch zwischen allen Hafenauftragsbeteiligten, insbesondere dem Zoll. Für die Export-Verladung von Waren und Containern muss **immer** eine Verladefreigabe durch den Zoll erteilt werden. Um die Export-Kontrolle des Zolls zu unterstützen, haben die an die BHT angeschlossenen Zolldienststellen Zugriff auf die entsprechenden Hafenauftragsdaten. Im Import sind im Hafenauftrag keine Angaben zu Zoll- und Zolldaten vorhanden und somit wird der Auftrag dem Zoll auch nicht zur Verfügung gestellt.

Die zuständige Zolldienststelle wird über die Schuppen-Angabe ermittelt.

## Bahn

Der Spediteur erteilt einen Export-Hafenauftrag, der über die BHT an den Beteiligten „Bahn“ verteilt wird. Die Verwendung dieser Daten erfolgt in der Anwendung „CODIS“ der dbh. Die Auftragsdaten werden im Exportfall als Vorlage für die Erstellung von Bahnaufträgen verwendet („Anmeldung Hafen“). Importaufträge sind hier nicht relevant.

Die „Bahn“ wird nicht über im Auftrag enthaltene Angaben ermittelt, sondern ist innerhalb der BHT ein *fester* Empfänger.

## Ergänzung im Auftrag

Der Original-Hafenauftrag des Auftraggebers wird in der BHT um einzelne zusätzliche Daten wie z.B. Schiffs- und Hafenangaben ergänzt. Diese ergänzte Auftragskopie wird an die weiteren Beteiligten verteilt.

Im Normalfall erhalten die einzelnen Beteiligten, bis auf den Zoll natürlich, die Auftragskopie **ohne** Zoll-Angaben. Es gibt hierbei allerdings zwei Ausnahmen. Bei Zoll-Angaben zum *elektronischen* Ausfuhrverfahren (ATL@S-AES), sind auch diese in der Auftragskopie immer enthalten. Die Zoll-Angaben zum *herkömmlichen* Ausfuhrverfahren werden nur einzelnen Umschlagsbetrieben übermittelt und dies auch nur mit vorheriger Zustimmung des Auftraggebers (hinterlegt in den Stammdaten der BHT).

## 2.11. Auftragsquittung / Fehlermeldung

Wird ein an die BHT übermittelter Auftrag im Datenbestand fehlerfrei angelegt oder geändert, so erhält der Auftraggeber eine entsprechende Auftragsquittung. Ist der Auftrag allerdings auf Grund fehlerhafter Prüfungen abgelehnt worden, so erhält der Auftraggeber eine qualifizierte Fehlermeldung. Auftragsquittung und Fehlermeldung werden jeweils als Statusmeldung von der BHT nur an den Auftraggeber übermittelt. Die detaillierte Beschreibung erfolgt aus *fachlicher* Sicht bereits an dieser Stelle und nicht erst im Abschnitt „Statusmeldungen“.

### Auftragsquittung

Jede erfolgreiche Auftragsanlage oder Auftragsänderung wird dem Auftraggeber mit dem Status „AUB“ quittiert. Neben dem Status enthält die Quittung die identifizierenden Auftragsmerkmale: Auftragsreferenz und die Auftragsnummer, sowie die vom Auftraggeber übermittelte *eindeutige* Kundenreferenz.

Neben diesen wichtigen Auftragsmerkmalen enthält die Quittung auch noch relevante Zusatzinformationen. Hierbei handelt es sich um Informationen an den Auftraggeber, die dieser ggf. in seinem DV-System bei der Erstellung des Auftrags nicht zur Verfügung hatte. Auf Grund der von der BHT gelieferten Information ist es ggf. notwendig den Auftrag abzuändern oder sogar zu stornieren. Diese Informationen können in der BHT nur dann ermittelt werden, wenn die für die Ermittlung benötigten Angaben im Auftrag enthalten sind.

Die jeweilige Zusatzinformation wird in der Statusmeldung anhand eines (Meldungs-) Typen gekennzeichnet und kann somit im DV-System des Auftraggebers entsprechend ausgewertet werden. Alle Informationen werden anhand der Schiffsreiseangaben und der dazugehörigen Schiffsreise in SIS (= Schiffsinformationssystem) ermittelt.

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

Treten bei der Auftragsprüfung Fehler auf, so wird dies dem Auftraggeber mit dem Status „MOB“ angezeigt. Eine Auftragsreferenz ist in der Statusmeldung nur enthalten, wenn diese im Auftrag bereits enthalten war oder in der BHT vorliegt. Die weiteren identifizierenden Auftragsmerkmale wie Auftragsnummer und die vom Auftraggeber übermittelte *eindeutige* Kundenreferenz, sind dagegen immer in der Statusmeldung enthalten.

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/>.

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.

Beispiele für Fehlermeldungen können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

## 2.12. Zoll – Export

Neben dem heute zum größten Teil genutzten **elektronischen** Ausfuhrverfahren AES (**A**utomated **E**xport **S**ystem), das in das Zollsystem ATL@S (**A**utomatisiertes **T**arif- und **L**okales **Z**ollabwicklungssystem) integriert ist, wird auch weiterhin das vormalige **papiergestützte** Verfahren genutzt. In der BHT wird das papiergestützte Verfahren auch als „herkömmliches“ Verfahren bezeichnet. Es wird bei allen Ausfuhrverfahren genutzt, die entweder nicht in AES enthalten sind oder im Fall der Notorganisation, wenn ATL@S nicht verfügbar ist.

In einem Hafenauftrag können sowohl Zolldaten für das **papiergestützte** als auch das **elektronische** Verfahren *gleichzeitig* bei einer Auftragsposition angegeben werden. Beide Verfahren laufen in der BHT parallel ab. D. h., dass eine Verladefreigabe eines Zöllners bei den herkömmlichen Zollangaben **nicht** bereits dazu führt, dass diese an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt wird. Erst wenn auch aus ATL@S-AES die Verladefreigabe vorliegt, wird die Verladefreigabe von der BHT weitergeleitet. Anders verhält es sich bei einer Zollsperrung. Hier ist es ausreichend, wenn dieses Ereignis auf eines der beteiligten Zollverfahren zutrifft.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die beiden Verfahren im Einzelnen näher beschrieben.

## 2.13. Papiergestütztes (herkömmliches) Ausfuhrverfahren

Der gesamte Ausfuhrprozess erstreckt sich von der Anmeldung der Ware zur Ausfuhr über den hafenlogistischen Ablauf bis hin zum Zollabschluss des Exportvorgangs, sowie der nachfolgenden Mehrwertsteuererstattung für den Ausführer. Dieser Prozess beinhaltet eine Vielzahl von Kommunikationsschritten zwischen einzelnen Beteiligten (Exporteur, Spediteur, Umschlag/Terminal, Zollbehörde).

Der von der BHT abgedeckte Prozess umfasst dabei alle Prozessschritte, die in den hafenlogistischen Ablauf integriert sind, vom Eintreffen der Ware im Hafen bis zur erfolgten Verschiffung. Die BHT übernimmt dabei stellvertretend für den Spediteur die Kommunikation mit dem zuständigen Zollamt. Der eigentliche Ausführer, der das Zollverfahren mit der **Ausfuhrerklärung** (AE) startet, ist **nicht** an den BHT-Prozessen beteiligt.

Der Ablauf für einen Exportvorgang, der über die BHT abgewickelt wird, sieht im **papiergestützten** Verfahren folgendermaßen aus:

Der Spediteur übermittelt der BHT mit dem Auftrag die für die Ausfuhrkontrolle notwendigen Export-Zollangaben. Mit der Angabe der Zolldaten 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. Neben den Zollangaben im Auftrag bedarf es auch **immer** der Abgabe einer Zolldatenmeldung in Papierform. Diese muss dem Zoll innerhalb einer vorgegebenen Frist vorgelegt werden. Die „herkömmlichen“ Zolldaten 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).

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

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.

Die Zoll- und Auftragsangaben werden dem Zoll von der BHT mittels einer Dialoganwendung zur Verfügung gestellt. In Ausnahmefällen werden die Zolldaten auch an den Umschlagsbetrieb übermittelt (siehe Kapitel „Verteilung Auftrag“). Der Zoll sucht sich anhand bestimmter Angaben (z. B. der Containernummer) den betreffenden Auftrag heraus. Der Zollbeamte überprüft den Ausfuhrvorgang anhand der in der BHT vorliegenden elektronischen Zoll- und Auftragsangaben, der Papier-Zollanmeldung und ggf. einer Warenbeschau. Die **zollamtliche Entscheidung** wird vom Zoll außerhalb der BHT dokumentiert und per E-Mail an die BHT übermittelt. Die BHT erstellt aus dieser Information Rückmeldungen, in denen der Zollstatus den anderen Hafenauftragsbeteiligten über die BHT mitgeteilt wird. Aus diesen Rückmeldungen geht hervor, ob die Ware eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) erhält oder eine weitere Prüfung ansteht (Status „SPZ“ oder „CPZ“).

Aus Sicht des Hafenprozesses ist das vorrangige Ziel dieser Kommunikation, eine **Verladefreigabe** vom Zoll zu erlangen, so dass die im Hafen angelieferte Ware auch verschifft werden kann. Ohne diese explizite Freigabe durch den Zoll darf **keine** Ware exportseitig den Hafen verlassen. Bei Verladungen **ohne** Zollfreigabe drohen entsprechende Sanktionen durch die Zollbehörde.

Das Vorgehen bei der Dokumentation der zollamtlichen Entscheidung, mittels von der BHT dem Zoll zur Verfügung gestellter Dialoganwendung, ist nicht Bestandteil dieser Beschreibung.

### 2.13.1. Abgestimmte Eingaberegeln zum BHT-Verfahren

In dem vom Zoll erstellten Dokument über die „abgestimmten Eingaberegeln zum BHT-Verfahren“ ist im Anhang eine „Zollmatrix“ enthalten. 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.

Bei der Angabe eines Pseudoverfahrens muss auch immer ein weiteres Kennzeichen angegeben werden. Dieses Kennzeichen gibt Auskunft darüber, ob es sich bei der auszuführenden Ware um Gemeinschaftsware („G“), Nicht-Gemeinschaftsware („N“) oder Seedurchfuhrgut („D“) handelt. Im nachfolgenden werden diese Begriffe näher erläutert:

## **Gemeinschaftswaren (Artikel 4 Nr. 7 Zollkodex)**

Über Gemeinschaftswaren darf der Wirtschaftsbeteiligte grundsätzlich - ohne Mitwirkung der Zollbehörden - beliebig verfügen.

Unter dem Begriff „Gemeinschaftswaren“ verbergen sich zwei Arten von Waren:

1. Waren, die vollständig im Zollgebiet der Gemeinschaft gewonnen oder hergestellt worden sind, unter der Voraussetzung, dass es sich hierbei um Ursprungswaren (Artikel 23 ZK) handelt.

**Beispiel:** Eine komplett in Frankreich hergestellte Maschine aber auch ein Pferd, das in Deutschland geboren und aufgezogen wurde.

2. Waren, die außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft gewonnen oder hergestellt wurden - ihren Ursprung also in einem Drittland haben - und in der Gemeinschaft ordnungsgemäß in das Zollverfahren "Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr" übergeführt worden sind.

**Beispiel:** Ein aus Japan importiertes Autoradio, das unter Erhebung von Zoll und Einfuhrumsatzsteuer in den freien Verkehr der Gemeinschaft gelangt ist.

Darüber hinaus werden als Gemeinschaftswaren ausdrücklich solche Waren bezeichnet, die aus der Be- oder Verarbeitung der vorgenannten Gemeinschaftswaren gewonnen werden.

**Beispiel:** In der Gemeinschaft gefertigte Glasscheiben werden in Deutschland in einen Kunststoffrahmen eingesetzt, der aus einem Drittland, z.B. Norwegen, eingeführt und "verzollt" wurde. Das fertige Fenster besitzt den zollrechtlichen Status einer Gemeinschaftsware

Quelle: [www.zoll-tarif.de/gemeinschaftsware](http://www.zoll-tarif.de/gemeinschaftsware) bzw. [www.zoll.de](http://www.zoll.de)

## **Nichtgemeinschaftswaren (Artikel 4 Nr. 8 Zollkodex)**

Über Nichtgemeinschaftswaren darf der Wirtschaftsbeteiligte grundsätzlich nicht bzw. nur in dem von der Zollverwaltung zugelassenen Umfang verfügen. Nichtgemeinschaftswaren sind alle Waren, die nicht unter den Begriff "Gemeinschaftsware" fallen.

### **Beispiele:**

- alle Waren zum Zeitpunkt des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft, mit Ausnahme bestimmter im sog. T2-Versandverfahren beförderter Waren;
- Waren aus Drittländern, die in ein Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung, das keine Erhebung von Abgaben und/oder Beachtung handelspolitischer Maßnahmen vorsieht (z.B. das Zolllagerverfahren, die aktive Veredelung oder die Vorübergehende Verwendung), übergeführt worden sind;
- Waren, die aus der gemeinsamen Be- oder Verarbeitung von Gemeinschafts- und Nichtgemeinschaftswaren gewonnen wurden.

Gemeinschaftswaren, die das Zollgebiet der Gemeinschaft verlassen, verlieren mit dem Grenzübertritt ihren Status als solche und werden zu Nichtgemeinschaftswaren.

Quelle: [www.zoll-tarif.de/nichtgemeinschaftsware](http://www.zoll-tarif.de/nichtgemeinschaftsware) bzw. [www.zoll.de](http://www.zoll.de)

### **Seedurchfuhrgut**

Seedurchfuhrgut sind Güter, die auf dem Seewege ankommen und lt. Manifest von vornherein zur Weiterverladung auf dem Seewege bestimmt sind. In diesem Zusammenhang wird auch der Begriff „Transshipment“ verwendet.

Transshipment bezeichnet den Umschlag von Seeverkehrsgütern von großen Deepsea-Schiffen auf kleinere Shortsea-Schiffe. Die Güter erreichen und verlassen den Transshipment-Hafen (Hub) somit über den Seeweg. Insbesondere mit der Zunahme des Containerschiffsverkehrs erlangte das Transshipment eine große Bedeutung.

Quelle: Internet

### 2.13.2. Zugelassener Gestellungsart

Der „zugelassene“ Gestellungsart wurde im Zuge der Zoll-Anforderungen bzw. der Optimierung der Zoll-Kontrollabläufe aus dem Jahre 2007 in der BHT eingeführt.

Operativ wird vom zugelassenen Gestellungsart immer dann gesprochen, wenn konventionelle Ware in *Bremen* in einen Container gepackt wird, der wiederum über *Bremerhaven* oder *Wilhelmshaven* verschifft wird. Bremen ist in diesem Fall der **zugelassene Gestellungsart** für die Ausgangszollstellen Bremerhaven und Wilhelmshaven. Derzeit können die Beteiligten an diesem Ablauf den zugelassenen Gestellungsart nur im Zusammenspiel mit den hier genannten Häfen nutzen.

Bei dem zugelassenen Gestellungsart handelt es sich letztlich um eine entsprechende Schuppenangabe im Hafenauftrag. In der BHT wird hierbei vom „virtuellen“ Schuppen gesprochen. D. h., ein Schuppen den es in Wirklichkeit *physisch* nicht gibt, der in der BHT aber zur Regelung der Kommunikation mit der entsprechenden Zollstelle benötigt wird. Hiermit wird die Zollstelle in Bremerhaven oder *Wilhelmshaven* in die Lage versetzt, zollamtliche Entscheidungen zu tätigen / dokumentieren, obwohl die Ware sich in *Bremen* befindet (Stichwort: Amtshilfe). Auch wenn es den virtuellen Schuppen so gesehen physisch nicht gibt, so verbirgt sich hinter diesem trotzdem bei dem jeweiligen Umschlagsbetrieb immer auch ein entsprechender Schuppen der die Ware annimmt.

Bevor ein Umschlagbetrieb innerhalb der BHT einen virtuellen Schuppen zugeteilt bekommen kann, muss er vom Zoll als zugelassener Gestellungsart genehmigt werden. Hierzu ist ein entsprechender Antrag notwendig. Erst danach wird ein entsprechender Schuppencode in den Stammdaten der BHT eingerichtet und veröffentlicht. Der Umschlagsbetrieb erhält vom Zoll eine entsprechende Zuordnungsnummer mitgeteilt (z. B. ZG0003). Diese muss der Spediteur dann innerhalb der Zollangaben mitteilen.

Für den Spediteur ändern sich bei der Erteilung des Hafenauftrags zwei wichtige Angaben. Ein für diesen Ablauf erlaubter virtueller Schuppen muss im Hafenauftrag angegeben werden und die Pseudoverfahren 2222G, 3333G, 3333N, 4444N, 5555D, 7777N, 9999G und 9999N dürfen **nicht** in den Zollangaben enthalten sein.

| Umschlagsbetrieb                    | Virtueller Schuppen |
|-------------------------------------|---------------------|
| PACKING-CENTER DCP, BREMEN          | PCV                 |
| PACKING-CENTER DCP, WILHELMSHAVEN   | DCW                 |
| CONT.-PACKING LEXZAU                | CPL                 |
| CONT.-PACKING LEXZAU, WILHELMSHAVEN | CPW                 |
| TIEMANN                             | TIV                 |

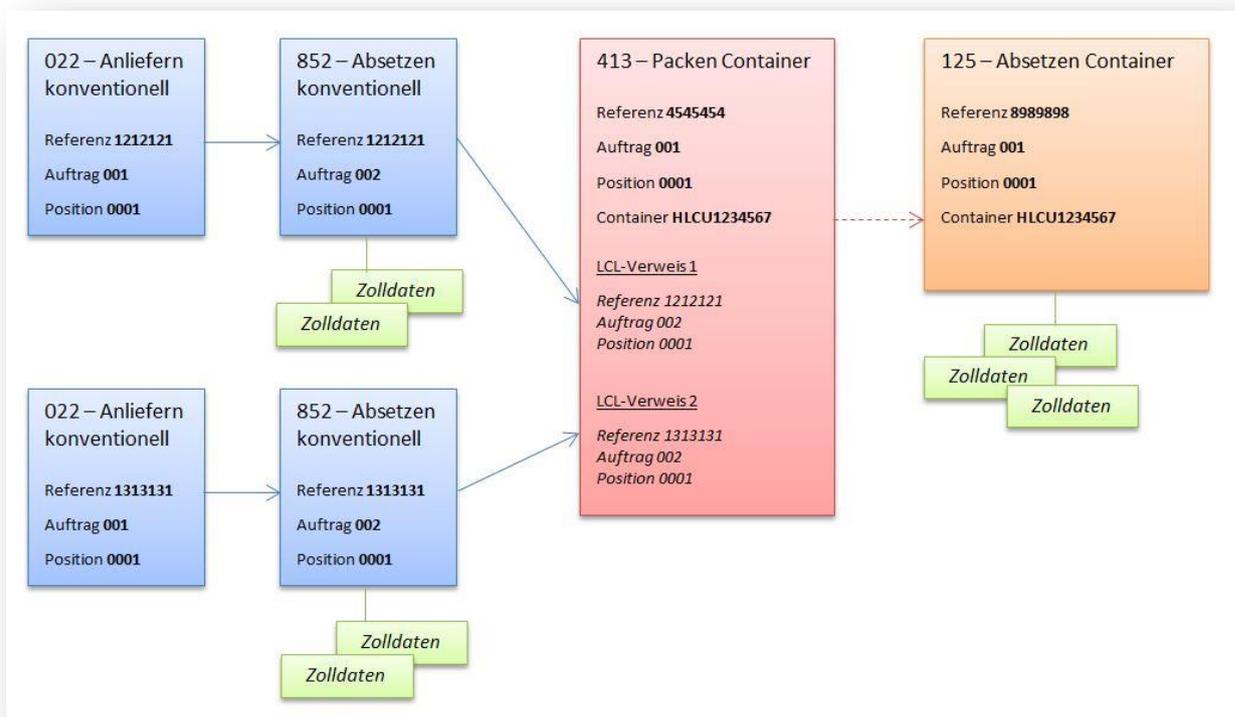
Der zugelassene Gestellungsart hat seinen Ursprung zwar beim papiergestützten Ausfuhrverfahren, findet aber auch im elektronischen Ausfuhrverfahren bei ATL@S-AES seine Anwendung.

### 2.13.3. Vererbung von Zollstatuswerten

Die Weitergabe von Zoll-Statuswerten zwischen verschiedenen Aufträgen wird in der BHT als **Vererbung** bezeichnet. Sie geht, genauso wie der bereits beschriebene „zugelassene Gestellungsort“, aus den Zollanforderungen aus dem Jahre 2007 hervor. Bereits getroffene zollamtliche Entscheidungen in Bezug auf eine Ware sollen zu einem späteren Zeitpunkt nicht noch einmal wiederholt werden, nur weil die Ware sich bei der Verladung jetzt in einem Container befindet. Ebenso sollte dadurch die Verladefreigabe für Aufträge / Waren beschleunigt werden. Zoll-Statuswerte können sowohl im herkömmlichen als auch im elektronischen Zoll-Ausfuhrverfahren vererbt werden. An dieser Stelle wird aber ausschließlich die Vererbung des papiergestützten Zoll-Ausfuhrverfahrens beschrieben.

Die Vererbung von Zoll-Statuswerten kommt nur im Export zum Tragen und nur, wenn es sich um die Verladung von LCL-Containern handelt. In diesem Fall existieren konventionelle Aufträge, die die Verladung der zu packenden Ware betreffen, ein Auftrag für das Packen des Containers und ein weiterer Auftrag für die Verladung des vollen Containers. Das Weiterreichen der Verladefreigabe (Status „FRZ“) bzw. der Zollsperrung (Status „SPZ“) erfolgt **immer** von den *konventionellen* Aufträgen (ugs. Einzelaufträge) über den *Packauftrag* zum *Containerauftrag*. Alle anderen gegenwärtig existierenden Zoll-Statuswerte spielen hier keine Rolle. Die Reihenfolge des Eintreffens und Abarbeitens von Container- und Packauftrag in der BHT ist dabei nicht festgelegt.

Im folgenden Bild wird die *typische* Auftragskonstellation für den Vererbungsablauf dargestellt:



Die Verknüpfung zwischen Pack- und Einzelaufträgen wird über die LCL-Verweise hergestellt. Diese beinhalten die notwendigen Auftragsangaben (Auftragsreferenz, Auftragsnummer und Auftragsposition) für die Verknüpfung. Grundvoraussetzung für die Zuordnung von Waren zu Packaufträgen ist die Verladefreigabe (Status „FRZ“) der entsprechenden Auftragsposition, die die konventionelle Ware widerspiegelt. Liegt die Verladefreigabe bei der Gestellung des Packauftrags in der BHT nicht vor, so wird dieser in der BHT als fehlerhaft abgewiesen. Die Verbindung zwischen Packauftrag und Containerauftrag wird in der BHT dagegen nur über die Containernummer hergestellt.

Wichtig an dieser Stelle ist, dass bei der Weitergabe / Vererbung von Zoll-Statuswerten der Containerauftrag trotzdem **alle** notwendigen Zollangaben enthalten muss. D.h., dass mindestens alle bei den Einzelaufträgen vorhandenen Zollangaben beim Containerauftrag wiederholt angegeben werden müssen. Sollte bereits vor dem Packvorgang Ware in dem Container enthalten sein, so sind auch für diese Waren die entsprechenden Zollangaben beim Containerauftrag anzugeben.

*Detaillierte Angaben zu Packaufträgen und LCL-Verweisen sind im Kapitel „Spezielle Auftragsgestellungen – Packaufträge“ enthalten.*

Die Vererbung eines Zoll-Statuswertes findet in der BHT nur bei der Anlage eines Containerauftrags statt. Zum Zeitpunkt der Vererbung müssen folgende Eingangsvoraussetzungen erfüllt sein:

- der Containerauftrag sowie alle über den Packauftrag zugeordneten Einzelaufträge müssen an **derselben** Zolldienststelle gestellt worden sein **oder**
- alle dem Containerauftrag über den Packauftrag zugeordneten Einzelaufträge müssen an einem **zugelassenen Gestellungsort** gestellt worden sein

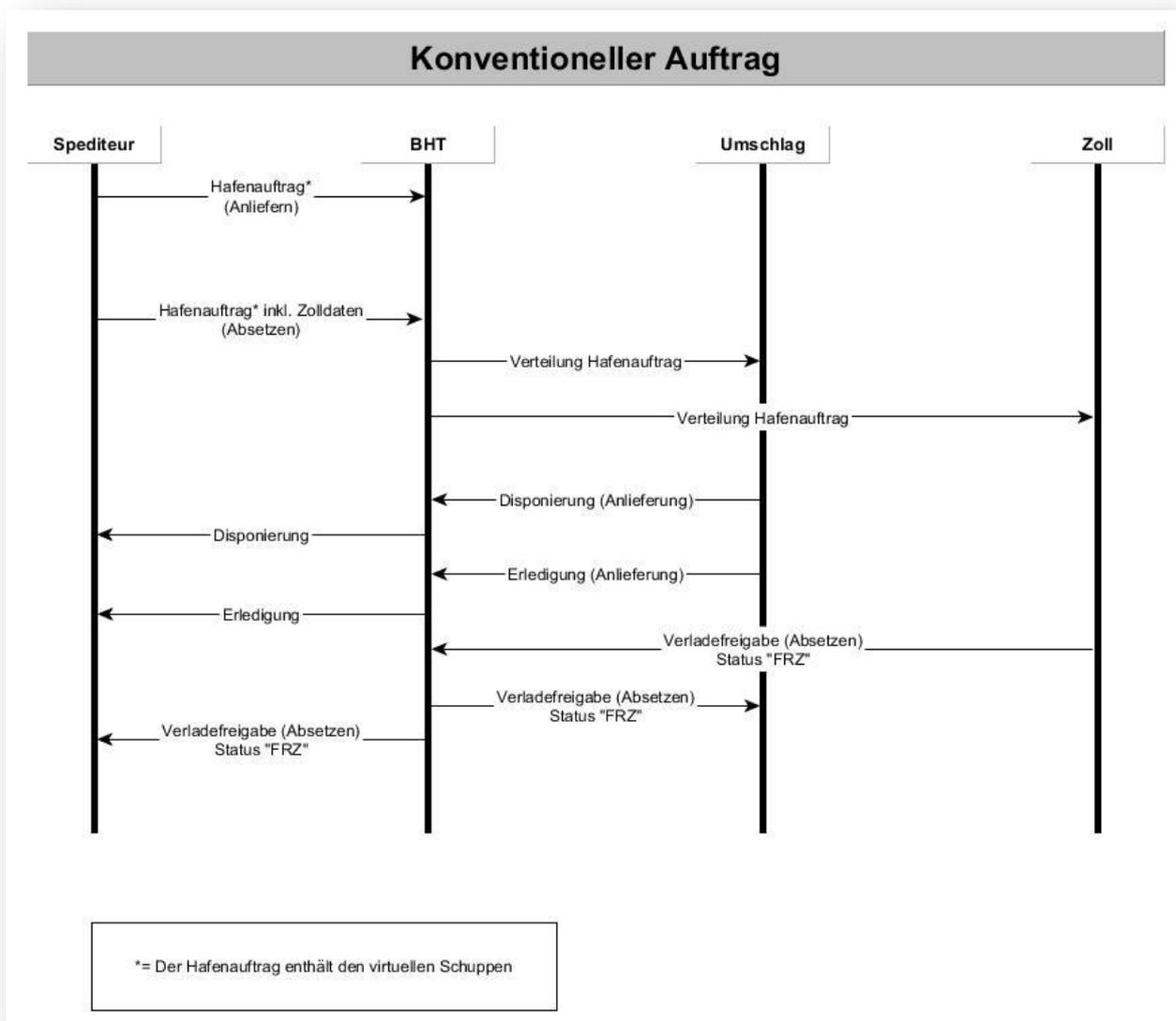
Bei der Vererbung einer Verladefreigabe, müssen **alle** zugeordneten Einzelaufträge den Status „FRZ“ besitzen. Bei einer Zollsperrung (Status „SPZ“) ist es ausreichend, wenn nur **ein** zugeordneter Einzelauftrag diesen Status aufweist.

Bevor es aber letztlich überhaupt zu einer Vererbung kommt, werden in der BHT noch weitere (hier nicht aufgeführte) Prüfungen durchgeführt. Die Vererbung eines Status in der BHT führt auch immer dazu, dass die weiteren Hafenauftragsbeteiligten den jeweiligen Status von der BHT übermittelt bekommen.

Die folgenden Darstellungen sollen grob den *typischen* Vererbungsablauf anhand des Austauschs von Informationen der einzelnen Hafenauftragsbeteiligten darstellen:

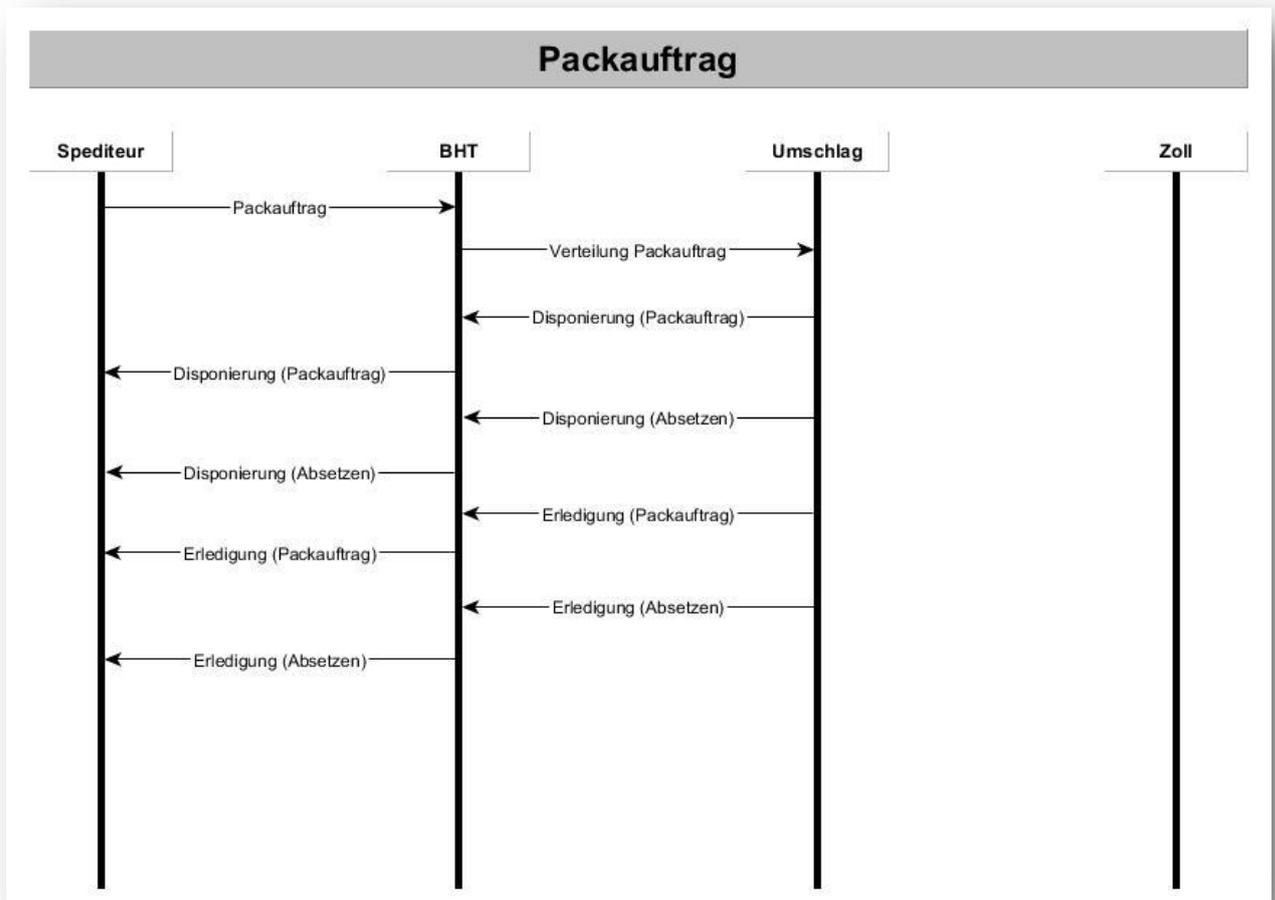
### Hafenauftragsstellung der konventionellen Ware

Der Spediteur übermittelt an die BHT einen Auftrag zur Warenanlieferung. Zeitnah erfolgt zu der Ware ein Verladeauftrag. Der Auftrag beinhaltet einen virtuellen Schuppen und die enthaltene Auftragsposition die entsprechenden Zollangaben. Nach der Erledigung der Anlieferung der Ware beim Umschlagsbetrieb und der Prüfung der Zollangaben durch den Zoll, erfolgt von diesem die Verladefreigabe (Status „FRZ“). Diese wird von der BHT an die entsprechenden Hafenauftragsbeteiligten weitergegeben.



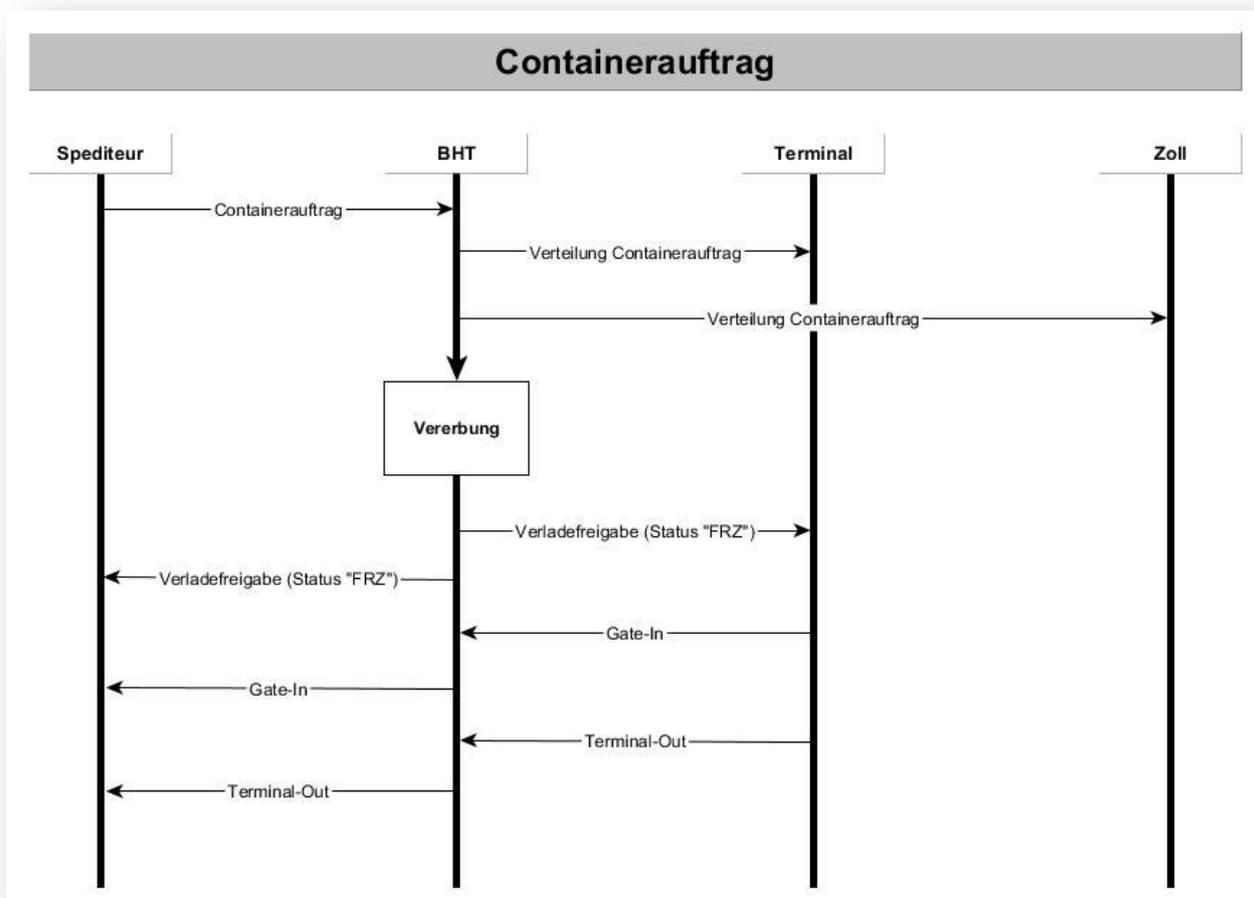
## Packauftrag

Nach dem Erhalt der Verladefreigabe kann der Spediteur einen Packauftrag erstellen. In diesem nimmt er auf den zuvor erstellen Einzelauftrag Bezug. Mit der Erledigung des Packauftrags wird auch der zuvor erstellte Verladeauftrag erledigt. Die Ware befindet sich nun im Container.



## Containerauftrag

Der Spediteur erstellt zuletzt den Containerauftrag mit den notwendigen Zollangaben. Nach eingehender Prüfung in der BHT wird eine Vererbung der Verladefreigabe (Status „FRZ“) vorgenommen. Der Auftrag sowie die Verladefreigabe werden von der BHT an die entsprechenden Hafenauftragsbeteiligten weitergegeben.



#### 2.13.4. Zoll-Timer

In ATL@S-AES gibt es eine Timer-Funktion, die spätestens nach 2 Stunden (und wenn es aus Zoll- bzw. Systemsicht nichts zu beanstanden gibt) automatisch eine Verladefreigabe an die BHT übermittelt. Im Zuge der Zollanforderungen aus dem Jahre 2007 wird seitdem auch für das papiergestützte Zoll-Ausfuhrverfahren in der eine Timer-Funktion BHT eingesetzt. In der BHT wird diese Funktion „Zoll-Timer“ genannt.

Der Zoll-Timer ermittelt bei Auftragsanlage, Auftragsänderung und eingehenden Statusmeldungen anhand der Angaben im Hafenauftrag (Zollangaben über Pseudoverfahren und Befreiungsmerkmal, der Auftragsart sowie den Status-/Stellplatzinformationen zur Ware bzw. des Containers):

- ob ein Zoll-Statuswert automatisch
- welcher Zoll-Statuswert (Verladefreigabe – Status „FRZ“ oder Verladestopp – Status „SPZ“)
- zu welchem Zeitpunkt (sofort oder in max. 12 Stunden) der Zoll-Statuswert

an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten von der BHT übermittelt werden darf. Der Zoll-Statuswert wird im Falle einer Verteilung auch im Auftrag hinterlegt.

Während der Timer-Wartezeit kann der Zoll-Sachbearbeiter im günstigsten Fall die Dokumentation der zollamtlichen Entscheidung selbst vornehmen. Hierbei wird der Zoll-Status dann immer sofort von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten übermittelt

Sind im Auftrag neben den Angaben über das *papiergestützte* Zoll-Ausfuhrverfahren auch Angaben über das *elektronische* Verfahren enthalten, so wird der entsprechende Zoll-Status trotzdem im Auftrag hinterlegt. Erst danach wird in der BHT entschieden, ob die Statuswerte beider Zoll-Ausfuhrverfahren eine Verteilung des Zoll-Status an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten zulassen.

## 2.14. Elektronisches Ausfuhrverfahren (ATL@S-AES)

Seit 2009 gilt EU-weit die Pflicht, das elektronische Ausfuhrverfahren AES (*Automated Export System*) zu nutzen. Hierüber will der europäische Zoll eine verbesserte Kontrolle und schnellere Erledigung von Warenexporten erreichen. In Ausnahmefällen kann auch weiterhin das vormalige papiergestützte Verfahren verwendet werden. Dieses kommt auch im Fall der Notorganisation zum Einsatz, wenn ATL@S nicht verfügbar ist.

In Deutschland ist bei der Zollverwaltung das System ATL@S (*Automatisiertes Tarif- und Lokales Zollabwicklungssystem*) im Einsatz, das die weitgehend automatisierte Abfertigung und Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs zum Ziel hat. ATL@S umfasst alle wesentlichen Zollverfahren. Für den Export wurde AES in ATL@S integriert.

Der gesamte Ausfuhrprozess erstreckt sich von der elektronischen Anmeldung der Ware zur Ausfuhr über den hafenlogistischen Ablauf bis hin zum Zollabschluss des Export-Vorgangs, sowie der nachfolgenden Mehrwertsteuererstattung für den Ausführer. Dieser Prozesses beinhaltet eine Vielzahl von Kommunikationsschritten zwischen einzelnen Beteiligten (Exporteur, Spediteur, Umschlag, Zollbehörde).

Der von der BHT abgedeckte Prozess umfasst dabei alle Prozessschritte, die in den hafenlogistischen Ablauf integriert sind, vom Eintreffen der Ware im Hafen bis zur erfolgten Verschiffung. Die BHT übernimmt dabei stellvertretend für den Spediteur die Kommunikation mit ATL@S-AES. Anhand vorliegender Datenkonstellationen und eintreffender Ereignisse entscheidet die BHT, wann und in welcher Form die Kommunikation mit dem ATL@S-System erfolgt. Der eigentliche Ausführer, der das Zollverfahren mit der **Ausfuhrerklärung** (AE) startet, ist **nicht** an den BHT-Prozessen beteiligt.

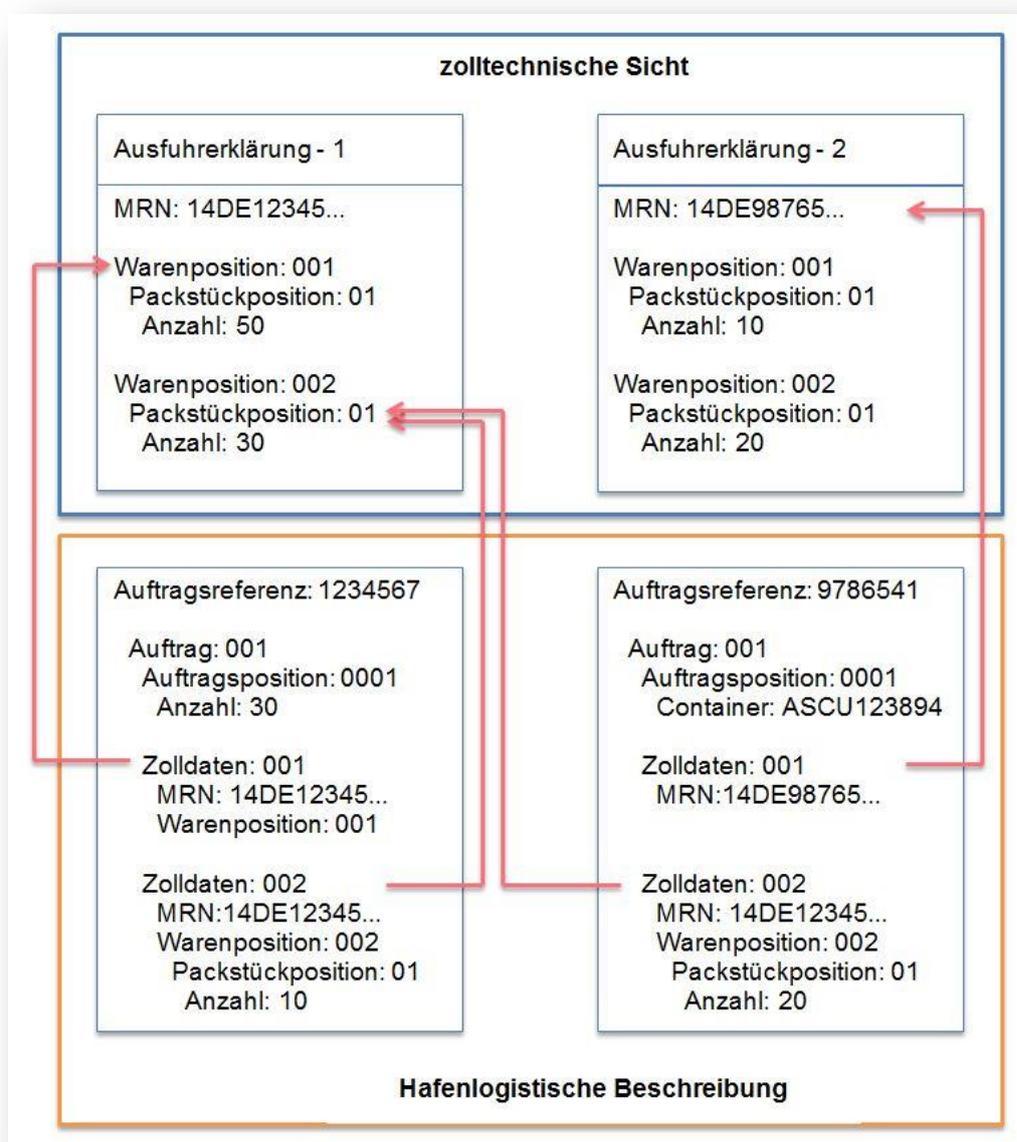
Der Ablauf für einen Exportvorgang, der über BHT-ATL@S-AES abgewickelt wird, sieht folgendermaßen aus:

Der gesamte Ausfuhrprozess wird 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. Diese MRN ist 90 Tage gültig. Danach kann sie nicht mehr verwendet werden. Die BHT hat darauf keinen Einfluss und kann die Gültigkeit einer MRN auch nicht überwachen.

Eine Ausfuhranmeldung kann je nach Warenbeschaffenheit und –zusammensetzung unterschiedlich strukturiert sein. Unter einer MRN können verschiedene Warenpositionen (max. 999) aufgeführt werden. Diese können noch weiter in unterschiedliche Packstücke (max. 99) unterteilt sein. Diese Strukturierung der auszuführenden Waren in der AE basiert auf der *zolltechnischen* Sicht. Die *logistische* Beschreibung der Ware, die der Spediteur mittels des Hafenauftrags dem Umschlagsbetrieb/Terminal zur Verfügung stellt, kann eine ganz andere sein. Insbesondere im Containerverkehr kann es zu einer Vielzahl von Konstellationen der Zuordnung von MRNs und Waren- bzw. Packstückpositionen zu hafenlogistischen Auftragspositionen kommen.

Die Zuordnung von AE-Angaben zu Auftragspositionen trifft der Spediteur, der den Hafenauftrag an die BHT übermittelt. Im Auftrag werden hierzu die entsprechenden Zollangaben bei der Auftragsposition mit angegeben. Die wichtigste Angabe ist hier die MRN, da jeglicher Datenaustausch mit ATL@S-AES über diese läuft. Innerhalb der BHT werden bei Meldungen von ATL@S-AES zu der genannten MRN die dazugehörigen Aufträge bzw. Auftragspositionen zur weiteren Verarbeitung (z. B. Erstellung von Statusmeldungen) ermittelt.

Anhand einer groben Darstellung soll einmal die „zolltechnische Sicht“ als auch die „hafenlogistische Beschreibung“ der Ware sowie die Zuordnung von AE-Angaben zu Auftragspositionen gezeigt werden.



In der BHT wird die Kommunikation mit ATL@S-AES durch die vorgenommene Aufteilung der Ware, sowie das Eintreffen verschiedener Statuswerte gesteuert. Die wichtigsten Statuswerte kommen dabei vom Umschlagsbetrieb/Terminal. Aber auch der Spediteur und letztlich ATL@S-AES selbst, liefern hierzu notwendige Informationen.

Aus Sicht des Hafensprozesses ist das vorrangige Ziel dieser Kommunikation, eine **Verladefreigabe** von ATL@S-AES zu erlangen, so dass die im Hafen angelieferte Ware auch verschifft werden kann. Ohne diese explizite Freigabe durch den Zoll darf **keine** Ware exportseitig den Hafen verlassen. Bei Verladungen **ohne** Zollfreigabe drohen entsprechende Sanktionen durch die Zollbehörde.

Obwohl in der Regel alle Exportvorgänge mit ATL@S-AES abzuwickeln sind, gibt es weiterhin auch Waren, die einer *Ausnahmeregelung* unterliegen. In der BHT können deshalb in einem Hafenauftrag Zollangaben zu einer Auftragsposition angegeben werden, die nur das **papiergestützte** Verfahren, nur das **elektronische** Verfahren oder **beide** Verfahren betreffen. In letzterem Fall kann daher eine Verladefreigabe von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten erst verteilt werden, wenn aus beiden Zollverfahren eine Verladefreigabe vorliegt. Anders verhält es sich bei einer Zollsperrung. Hier ist es ausreichend, wenn dieses Ereignis auf eines der beteiligten Zollverfahren zutrifft.

Weitere Angaben, u. a. auch zu den nachfolgenden Kapiteln, befinden sich im Kapitel „BHT-ATL@S-AES-Leitfaden“ im Abschnitt „Zusätzliche Beschreibungen“.

### 2.14.1. Kommunikation zwischen der BHT und ATL@S-AES

Wie im vorherigen Kapitel bereits beschrieben, übernimmt die BHT stellvertretend für den Spediteur die Kommunikation mit ATL@S-AES. Die BHT entscheidet dabei anhand vorliegender Datenkonstellationen und eintreffender Ereignisse (z. B. Statusmeldungen des Umschlagsbetriebs), wann und in welcher Form die Kommunikation mit ATL@S-AES erfolgt.

Generelle Voraussetzungen für die Kommunikation mit ATL@S-AES sind:

#### Statusmeldungen

Die Statusmeldung durch den Umschlagsbetrieb bzw. das Terminal kann erst dann einen Zollprozess initiieren, wenn zuvor ein Hafenauftrag zu diesem Vorgang an die BHT übermittelt wurde. Damit die Kommunikation mit ATL@S-AES aufgenommen oder weitergeführt wird, muss die Statusmeldung entweder den Wareneingang oder -ausgang im Hafen betreffen. Darüber hinaus bewirkt ein Standortwechsel der Ware zwischen Terminals unter bestimmten Bedingungen zusätzlich einen Nachrichtenaustausch mit ATL@S-AES. Liegt noch kein Hafenauftrag vor, so wird durch die Statusmeldung **kein** Prozess in Richtung ATL@S-AES von der BHT angestoßen. Der Zollprozess wird in diesem Fall erst durch das Eintreffen des Hafenauftrags in der BHT initiiert.

## Auftragsstellung

Die Hafenauftragserteilung durch den Auftraggeber kann erst dann einen Zollprozess initiieren, wenn *zuvor* eine Statusmeldung des Terminals/Umschlags zu diesem Vorgang an die BHT übermittelt wurde. Diese Statusmeldung muss den *Wareneingang* im Hafen anzeigen, damit die Kommunikation mit ATL@S-AES aufgenommen wird. Liegt noch keine solche Statusmeldung vor, so wird durch die Auftragserteilung **kein** Prozess in Richtung ATL@S-AES angestoßen. Im Containerverkehr handelt es sich bei der erforderlichen Statusmeldung um Stellplatzmeldungen und im konventionellen Verkehr oder Automobilverkehr um die Erledigungsmeldung zur Anlieferung. Der Zollprozess wird in diesem Fall erst durch das Eintreffen der entsprechenden Statusmeldung initiiert.

Der Austausch der Informationen zwischen der BHT und ATL@S-AES erfolgt dabei nicht über die bekannten BHT-Nachrichten, sondern mittels eines standardisierten EDIFACT-Formats. Wichtigstes Identifikationskriterium in diesem Informationsaustausch ist die MRN.

Nachfolgend wird erläutert, *wann* und *welche* Informationen / Nachrichten zwischen den beiden Systemen ausgetauscht werden:

| Information / Nachricht                            | Inhalt  |
|--|---|
| Gestellungsanzeige<br>(Nachricht „PRE“)            | <p>Sobald die durch die Zollangaben im Auftrag definierte Ware <b>physisch</b> im Hafen eingetroffen ist, wird an die BHT eine entsprechende Statusmeldung vom Umschlagsbetrieb/ Terminal übermittelt. Im Containerbereich ist dies der Stellplatz, im konventionellen Bereich und im Automobilverkehr sind dies die Erledigung der Anlieferung bzw. bei Direktverladungen der Beginn der Arbeiten.</p> <p>Die BHT übermittelt in diesem Fall eine Gestellungsanzeige an ATL@S-AES. Diese enthält keinerlei Warendaten, sondern lediglich die MRN, die die Waren repräsentiert. Im ATL@S-AES wird dadurch die Gestellung einer Ausfuhrsendung an der Ausgangszollstelle eingeleitet und zeigt dem Zoll an, dass zumindest ein Teil der Waren im Hafen eingetroffen ist. Die Gestellungsanzeige ist rechtsverbindlich und darf erst übermittelt werden, wenn tatsächlich Waren der Ausfuhrsendung am Terminal eingetroffen sind.</p> |
| Ausfuhrdaten der Gestellung<br>(Nachricht „DAT“)   | Liegen in ATL@S-AES Angaben zu der MRN aus der Gestellungsanzeige vor, so erhält die BHT den relevanten Teil der Angaben der Ausfuhranmeldung, so wie sie zu diesem Zeitpunkt in ATL@S-AES vorliegen (Nachricht „DAT“).   |
| Qualifizierung der Gestellung<br>(Nachricht „INF“) | <p>Die BHT übermittelt mit der Qualifizierung der Gestellung zusätzliche Informationen wie Lagerort, Containernummer und Schiffsangaben zur entsprechenden MRN an ATL@S-AES. Die Qualifizierung der Gestellung kann dabei vorgangs-(=MRN)bezogen, warespositionsbezogen oder packstückbezogen vorgenommen werden und damit in Teilen erfolgen. Die Qualifizierung der Gestellung darf somit mehrmals an ATL@S-AES übermittelt werden.</p> <p>In der Regel wird die Qualifizierung der Gestellung automatisch als Antwort auf die eingehenden Ausfuhrdaten ausgelöst. Sollten sich allerdings bei Eintreffen Nachricht „DAT“ noch nicht alle Waren zur</p>   |

| Information / Nachricht                     | Inhalt   |
|---|--|
|   | <p>betreffenden MRN im Hafen befinden, so löst jeder weitere Wareneingang im Zusammenhang mit Auftragsdaten weitere Nachrichten aus.</p> <p>Dabei ist zu beachten, dass die Mengenangaben von bereits an ATL@S übermittelten Nachrichten in ATL@S-AES überschrieben und dort <b>nicht</b> sukzessive aufsummiert werden. D.h. für die BHT, dass bei jeder Meldung die <b>in der BHT</b> bereits vorhandenen Mengenangaben <b>kumuliert</b> werden müssen.</p> <p>Ist eine Warenposition oder ein Packstück nicht eingetroffen, oder sollen einzelne Warenpositionen oder Packstücke nicht ausgeführt werden, so wird in der Qualifizierung der Gestellung eine Fehlanzeige (=Mindermenge) abgegeben.</p> <p>Wenn <b>alle</b> Waren einer MRN als physisch im Hafen angekommen an ATL@S-AES gemeldet wurden, liegt der Abschluss der Gestellung vor und der Ausfuhrvorgang gilt als vollständig qualifiziert. Erst wenn die vollständige Qualifizierung der Gestellung aller Waren der MRN in ATL@S-AES vorliegt, kann der Zoll entweder Kontrollmaßnahmen anordnen oder die Erlaubnis zum Ausgang (Verladefreigabe) erteilen.</p> <p>Werden bei der Verarbeitung der Nachricht in ATL@S-AES Fehler festgestellt, so erhält die BHT eine fachliche Fehlermeldung von ATL@S-AES, in der die festgestellten Fehler aufgeführt werden. Innerhalb der BHT wird entschieden, ob diese Fehler an den Auftraggeber weitergeleitet werden, oder im System verbleiben.</p> <p>Auch nachdem die Erlaubnis des Ausgangs (Verladefreigabe) erteilt wurde, kann die Änderung des Beförderungsmittels (z. B. anderes Schiff u. a. auf Grund einer Auftragsstornierung) oder Stellplatz weitere Nachrichten auslösen. Davon wird eine bereits vorhandene Verladefreigabe nicht berührt.</p> <p>Muss ein Container vom Terminal zur CPA gebracht werden so gilt dies nicht als Stellplatzwechsel, der eine erneute Nachricht bedingen würde.</p> <p>Sobald ATL@S-AES die tatsächliche Ausfuhr angezeigt wurde, dürfen keine weiteren Nachrichten für die betreffende Ware von der BHT übermittelt werden.</p> |
| Status der Überwachung<br>(Nachricht „STA“) | <p>Der „Status der Überwachung“ bzgl. des Warenausgangs wird von der Ausgangszollstelle über ATL@S-AES an die BHT übermittelt. Der Status bezieht sich dabei immer auf eine in der BHT und ATL@S-AES vorliegende MRN. Die Statusmeldung kann als Antwort zu unterschiedlichen in ATL@S-AES vorliegenden Vorgängen erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die <b>Erlaubnis des Ausgangs</b> (=Verladefreigabe) wird erteilt, wenn die vollständige Qualifizierung der Gestellung vorliegt.</li> <li>• Der <b>Abschluss des Ausgangs</b> (=Zollabschluss) wird mitgeteilt, wenn die Ausgangsbestätigung der Waren vorliegt.</li> <li>• Die <b>Erledigung einer Kontrollmaßnahme</b> wird angezeigt, wenn diese zuvor an die BHT übermittelt wurde (Kontrollmaßnahmen können mehrfach vorkommen).</li> <li>• Eine <b>Information</b> (z. B. Vorgang in Weiterbearbeitung außerhalb von AES) zur MRN wird mitgeteilt. Hierdurch kann ein</li> </ul>  |

| Information / Nachricht               | Inhalt   |
|---------------------------------------|--|
|                                       | <p>laufender Zollprozess unterbrochen oder sogar beendet werden.</p> <p>Die Statusmeldung enthält neben vielen Zeitpunkt-Angaben (z. B. Zeitpunkt des Abschlusses) auch einen AES-Status-Code. Dieser Status-Code wird in der BHT ausgewertet und in einen BHT-Status umgesetzt. Weiterhin führt der AES-Status-Code dazu, dass verschiedene weitere Aktionen in der BHT durchgeführt werden.</p> <p><b>Hinweis:</b></p> <p>Sollte es sich beim Status der Überwachung um eine Verladefreigabe handeln, so muss diese nicht zwingend manuell durch den Sachbearbeiter beim Zoll ausgelöst werden. In ATL@S-AES gibt es eine Timer-Funktion, die spätestens nach 2 Stunden (und wenn es aus Zoll- bzw. Systemsicht nichts zu beanstanden gibt) automatisch eine Verladefreigabe an die BHT übermittelt.</p>   |
| Kontrollmaßnahme<br>(Nachricht „CTL“) | <p>Die Anordnung einer Kontrollmaßnahme beim Warenausgang wird separat vom Status der Überwachung von ATL@S-AES an die BHT gemeldet.</p> <p>Die Anordnung einer Kontrollmaßnahme kann <i>jederzeit</i> zwischen dem Abschluss der Gestellung (vollständige Qualifizierung) und dem Abschluss des Ausgangs (Zollabschluss) übermittelt werden. D.h., die Kontrollmaßnahme kann nie <b>vor</b> dem „Abschluss der Gestellung“ übermittelt werden. Sie kann somit erst als Antwortnachricht auf den „Abschluss der Gestellung“ erfolgen, wenn damit auch der Lagerort der Ware bekannt ist. Eine Kontrollmaßnahme kann sich entweder auf <b>eine MRN</b> oder auf <b>einzelne Warenpositionen</b> unterhalb der MRN beziehen.</p> <p>Es ist auch möglich, dass die Anordnung einer Kontrollmaßnahme <b>mehrfach</b> erfolgen kann, z. B. zuerst eine Kontrolle auf Basis der Unterlagen, danach eine Röntgenkontrolle und zum Schluss noch die Containeröffnung. Im Zeitraum zwischen dem „Abschluss der Gestellung“ und der „Erlaubnis zum Ausgang“ dürfen die Waren weder innerhalb des Arbeitsplatzes noch am Lagerort außerhalb des Arbeitsplatzes bewegt werden.</p> <p>Wurde eine Kontrollmaßnahme angeordnet, ist die Fortführung der Ausfuhr für den <b>gesamten</b> Ausfuhrvorgang unterbunden und nicht nur für die Warenpositionen, auf die sich die Anordnung einer Kontrollmaßnahme bezieht. Jede Mitteilung zum Ausgang wird dann abgelehnt, egal auf welche Packstücke und Warenpositionen sie sich bezieht.</p> <p>Die eventuell zuvor erteilte „Erlaubnis zum Ausgang“ (Verladefreigabe) wird durch die Anordnung einer Kontrollmaßnahme <b>aufgehoben</b>. Wird nach vorheriger „Erlaubnis zum Ausgang“ die Anordnung einer Kontrollmaßnahme übermittelt, die sich mit einem eingehenden „Abschluss des Ausgangs“ zeitlich überschneidet, wird diese Meldung mit einer Fehlermeldung abgewiesen.</p> <p>Nach der Anordnung einer Kontrollmaßnahme über ATL@S-AES 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</p> |

| Information / Nachricht                  | Inhalt   |
|--|--|
|  | <p>Normalfall die „Erlaubnis zum Ausgang“ (Verladefreigabe).</p> <p>Werden mehrere Kontrollmaßnahmen durchgeführt, so wird <b>nicht</b> zwingend nach jeder einzelnen Kontrollmaßnahme eine „Erlaubnis zum Ausgang“ an die BHT von ATL@S-AES übermittelt. Zumeist erfolgt diese erst nach dem Abschluss der <b>letzten</b> Kontrollmaßnahme.</p> <p>Die Kontrollmaßnahme enthält zwei wichtige Attribute. Diese sind zum einen die „Art der Kontrollmaßnahme“ und zum anderen ein „Vermerk“. Im Vermerk sind weitere Bemerkungen der Zollstelle zu der jeweiligen Kontrollmaßnahme enthalten. Über die der Kontrollmaßnahme wird der entsprechende BHT-Status ermittelt. Derzeit gibt es folgende Arten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D = Vorlage von Dokumenten</li> <li>• R = Röntgen</li> <li>• B = Beschau</li> </ul> <p>Weiterhin führt die Kontrollmaßnahme dazu, dass verschiedene weitere Aktionen in der BHT durchgeführt werden.</p>   |
| Ausgangsbestätigung<br>(Nachricht „NOT“) | <p>Die BHT übermittelt in der Ausgangsbestätigung den tatsächlichen Warenausgang zur entsprechenden MRN an ATL@S-AES. Die Meldung kann dabei vorgangs-(=MRN)bezogen, waren-positions- oder packstückbezogen vorgenommen werden und damit in Teilen erfolgen. Die Ausgangsbestätigung darf somit mehrmals an ATL@S-AES übermittelt werden. Auslöser für die Ausgangsbestätigung sind Meldungen zur erfolgten Warenverladung wie z.B. die Verladebestätigung für einen Container oder die Erledigungsmeldung für eine konventionelle Auftragsposition.</p> <p>Bei der Ausgangsbestätigung ist zu beachten, dass die Mengenangaben von bereits an ATL@S-AES übermittelten Nachrichten in ATL@S-AES überschrieben und dort <b>nicht</b> sukzessive aufsummiert werden. D.h. für die BHT, dass bei jeder Meldung die <b>in der BHT</b> bereits vorhandenen Mengenangaben <b>kumuliert</b> werden müssen.</p> <p>Sind die Waren der MRN trotz Erlaubnis des Ausgangs (Verladefreigabe) ganz oder teilweise nicht ausgeführt worden, so muss diese Tatsache ebenfalls an ATL@S gemeldet werden.</p> <p>Wie die Qualifizierung der Gestellung, kann sich auch die tatsächliche Ausfuhr auf Teile einer MRN beziehen. Der Abschluss der Ausfuhr liegt erst vor, wenn <b>alle</b> Waren einer MRN als physisch exportiert an ATL@S-AES gemeldet wurden.</p> <p>Werden bei der Verarbeitung der Nachricht in ATL@S-AES Fehler festgestellt, so erhält die BHT eine fachliche Fehlermeldung von ATL@S-AES, in der die festgestellten Fehler aufgeführt werden. Innerhalb der BHT wird entschieden, ob diese Fehler an den Auftraggeber weitergeleitet werden, oder im System verbleiben.</p> |
| Fehlermeldung<br>(Nachricht „ERR“)       | <p>Eine Fehlermeldung kann auf alle von der BHT an ATL@S-AES übermittelten Nachrichten als Antwort erfolgen.</p> <p>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</p>   |

| Information / Nachricht | Inhalt   |
|-------------------------|--|
|                         | <p>Inhalte bereits übermittelter Nachrichten und ggfs. in ATL@S-AES vorhandener Statuswerte berücksichtigt.</p> <p>Die Fehler aus ATL@S-AES sind codiert und enthalten ggfs. einen zusätzlichen Text sowie einen Hinweis darauf, wo der Fehler innerhalb der von der BHT übermittelten Nachricht (EDIFACT-Struktur) aufgetreten ist.</p> <p>Bei der Verarbeitung der Fehlermeldung wird anhand der enthaltenen Codes entschieden, ob der Fehler mittels Statusmeldung an den Auftraggeber und ggfs. den Umschlag übermittelt wird. Fehler, die <b>nicht</b> an den Auftraggeber weitergeleitet werden, werden dbh-Intern verarbeitet und ggf. vom dbh-Support geklärt.</p> |

Die durch die Verarbeitung der von ATL@S-AES an die BHT übermittelten Nachrichten „DAT“, „STA“, „CTL“ und „ERR“ in der BHT entstehenden Statusmeldungen, werden in einem der nachfolgenden Kapitel näher beschrieben.

### Ereignisauslöser

Die BHT entscheidet anhand vorliegender Datenkonstellationen und eintreffender Ereignisse (z. B. Hafenauftrag vorhanden und eingehende Eingangs-/Stellplatzmeldung zu einem im Auftrag enthaltenen Container vom Terminal), welche ATL@S-AES-Nachricht mit welchen notwendigen Inhalten von der BHT an ATL@S-AES übermittelt werden muss.

Ereignisauslöser im ATL@S-AES-Ablauf sind Aufträge bzw. deren Statuswerte (z. B. „AUA“ = Auftrag erteilt) und Statusmeldungen des Umschlagsbetriebs/Terminals (z. B. „ERU“ = Auftrag erledigt). Statuswerte anderer Hafenauftragsbeteiligter sind in diesem Ablauf – als Ereignisauslöser – **nicht** von Belang.

Um einen Zollprozess zu starten oder fortzuführen, ist eine Kombination aus bestimmten Statuswerten, Auftragsinhalten und Statusmeldungen erforderlich. Es handelt sich bei den Inhalten z. B. um die Stellplatzangabe und die vorliegende Auftragsart. Hierbei werden auch der *Status* der MRN und die bisher an ATL@S-AES übermittelten Nachrichten berücksichtigt.

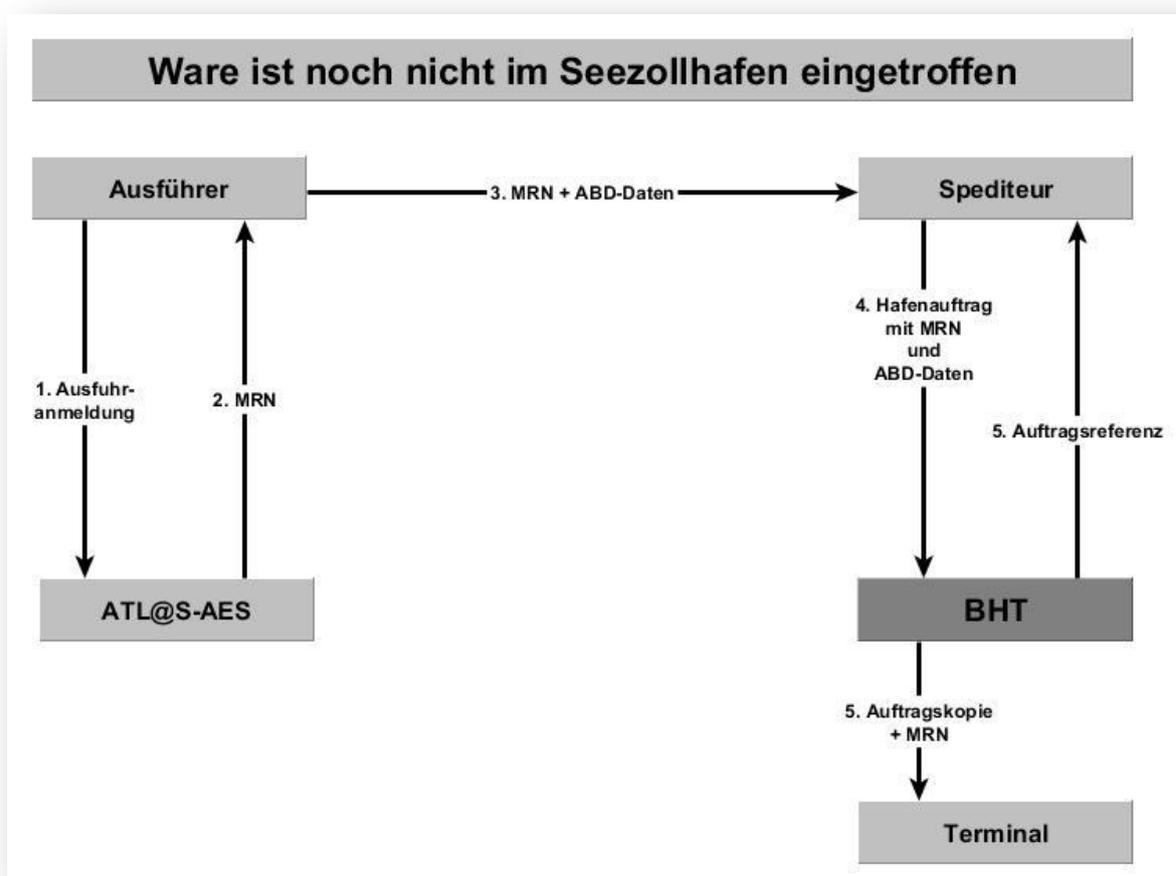
## 2.14.2. Ablauf der Kommunikation zwischen BHT und ATL@S-AES

Im letzten Kapitel wurde detailliert beschrieben, welche Informationen und Nachrichten zwischen BHT und ATL@S-AES ausgetauscht werden. An dieser Stelle soll anhand eines *einfachen* Ablaufbeispiels dargestellt werden, wie die notwendigen Auftragsbeteiligten in diesen Prozess eingebunden sind und zu *welchem* Zeitpunkt *welche* Informationen fließen.

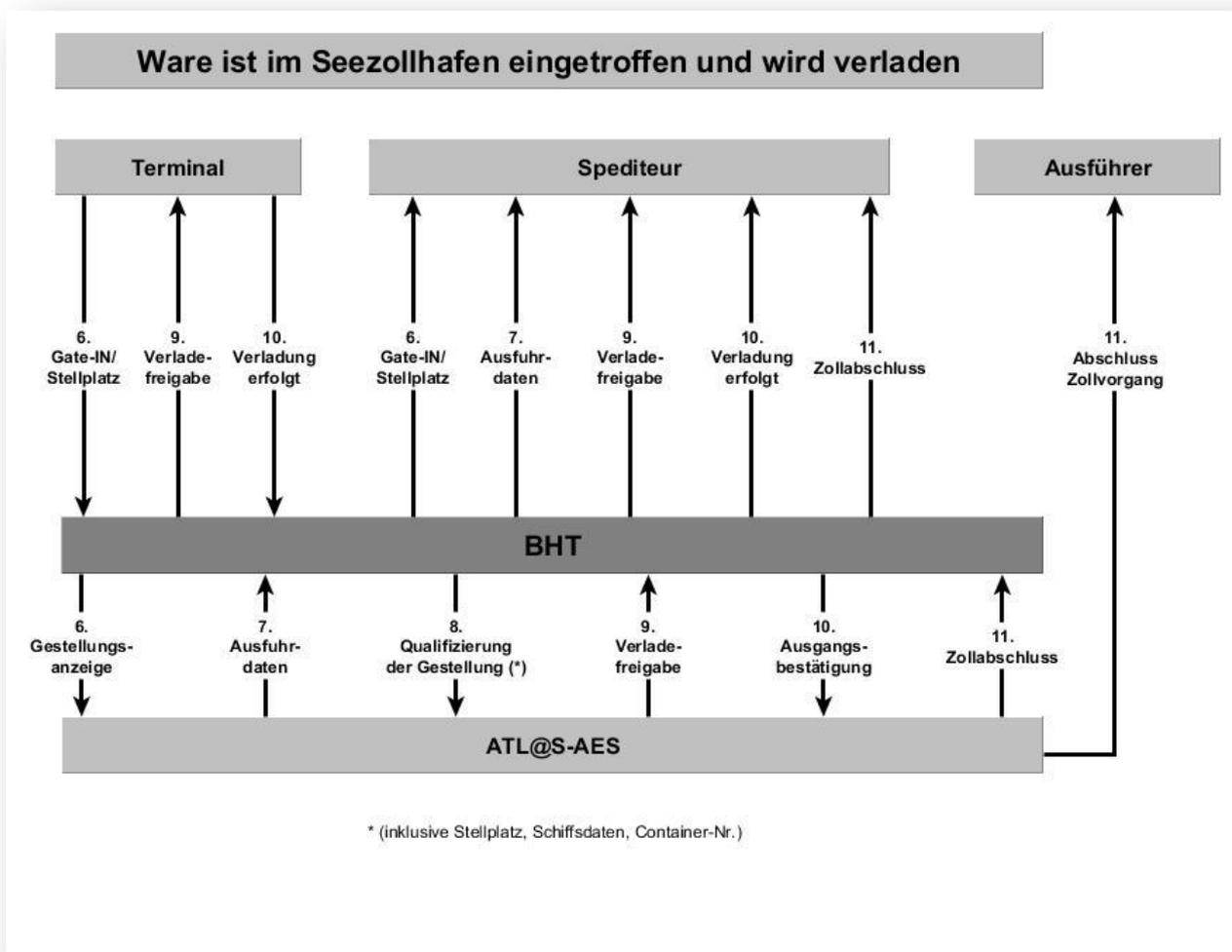
### Beispiel:

Im Rahmen des Ausfuhrverfahrens über ATL@S-AES muss der Ausführer die Waren entsprechend den rechtlichen Bestimmungen bei seiner zuständigen **Ausfuhrzollstelle** in das Ausfuhrverfahren überführen und die Ausfuhrförmlichkeiten erfüllen. Nach der Überführung befinden sich die Waren in der zollamtlichen Überwachung, bis der Ausgang aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft durch die **Ausgangszollstelle** an der EU-Außengrenze bestätigt wird. Die Ausfuhrzollstelle erledigt dann das Ausfuhrverfahren und teilt dies dem Ausführer mit.

### Darstellung 1:



**Darstellung 2:**



| Legende   |   |
|---|---|
| Lfd.-Nr.  | Inhalt  |
| 1   | Der Ausführer übermittelt seine Ausfuhranmeldung an die Ausfuhrzollstelle.  |
| 2   | Nach Prüfung der Ausfuhranmeldung durch die Ausfuhrzollstelle bekommt der Ausführer von der Ausfuhrzollstelle eine „Movement Reference Number“ (MRN) übermittelt. Nach der elektronischen Verarbeitung der Daten kann er das „Ausfuhrbegleitdokument“ (ABD) ausdrucken. |
| 3   | Der Ausführer gibt die MRN und die sendungsspezifischen ABD-Daten an seinen Spediteur.  |
| Unterstützung des Zoll-Ausfuhrprozesses durch die BHT |   |
| 4   | Der Spediteur erstellt einen Hafenauftrag mit der MRN und den erforderlichen ABD-Positionsdaten.  |

| Legende  |   |
|----------|---|
| Lfd.-Nr. | Inhalt  |
| 5        | Nach der Vollständigkeitsprüfung durch die BHT wird die Auftragsreferenz an den Spediteur übertragen. Das Terminal erhält eine Auftragskopie inklusive der MRN und den dazugehörigen Daten.   |
| 6        | Die Ware trifft im Terminal ein.  |
| 7        | Das Terminal übermittelt das "Gate-IN" und den Stellplatz des Containers mit einer Statusmeldung an die BHT. Dieser Status wird auch an den Spediteur übermittelt. Die BHT nimmt die Stellplatzmeldung zum Anlass, automatisch die <b>Gestellungsanzeige</b> an ATL@S-AES zu senden. Hiermit startet aus Sicht der BHT der Zollprozess zum Ausgang der Ware.  |
| 8        | <p>Nach Prüfung der Gestellungsanzeige in ATL@S-AES wird ein Teil der in ATL@S-AES vorliegenden <b>Ausfuhranmeldungsdaten</b> an die BHT übermittelt. In der BHT findet eine grobe Prüfung dieser Angaben mit den im Hafenauftrag genannten ATL@S-AES-Zoll-Angaben statt. Das Ergebnis dieser Prüfung wird dem Spediteur mittels einer Statusmeldung mitgeteilt.</p> <p>Nur bei positivem Prüfergebnis führt die BHT den begonnenen Zollprozess mit <b>der Qualifizierung der Gestellung</b> fort. In der Meldung an ATL@S-AES sind Angaben über Stellplatz, Schiffsreise und (in diesem Fallbeispiel) die Containernummer enthalten.</p> |
| 9        | Gibt es keinen Ausfuhranspruch (Verladestopp) durch die Ausgangszollstelle, erfolgt die <b>Verladefreigabe</b> zum Ausgang durch ATL@S-AES an die BHT. Die BHT übermittelt diese an das Terminal und den Spediteur. Die Verladung der Ware (des Containers) darf jetzt erfolgen.  |
| 10       | Ist die Verladung einer Ware (des Containers) erfolgt, sendet das Terminal einen Verladestatus an die BHT. Dieser Status wird an den Spediteur übertragen. Die BHT übermittelt hierauf die <b>Ausgangsbestätigung</b> an ATL@S-AES. In der Meldung an ATL@S-AES sind die endgültigen Verlademengen enthalten.   |
| 11       | <p>Wenn die Ware (der Container) verladen wurde, <b>schließt die Ausfuhrzollstelle den Zollvorgang</b>. Die BHT meldet den Zollabschluss mittels Statusmeldung dem Spediteur.</p> <p>Der Ausführer bekommt die Information über den Zollabschluss ebenfalls von seiner Ausfuhrzollstelle mitgeteilt. Mit dieser Information wird das Ausfuhrzollverfahren formal erledigt.</p> <p>Aus Sicht der BHT ist der Zollprozess zum Ausgang der Ware mit dem Zollabschluss beendet.</p>   |

### 2.14.3. Statuswerte BHT und ATL@S-AES

Vor der Einführung von ATL@S-AES gab es bereits entsprechende Statuswerte in der BHT, die den Fortschritt der zollamtlichen Überwachung dokumentiert haben (z. B. „FRZ“ = Verladefreigabe). Mit Einführung von ATL@S-AES und der Verarbeitung der von ATL@S-AES an die BHT übermittelten Nachrichten mussten *Nicht-BHT-Statuswerte* in vorhandene Statuswerte *umgesetzt* bzw. ganz *neu entwickelt* werden, damit die Hafenauftragsbeteiligten alle vom Zoll übermittelten notwendigen Informationen erhalten konnten.

In der nachfolgenden Aufstellung sind die BHT- und Zoll-Statuswerte enthalten, die derzeit im BHT-ATL@S-AES-Ablauf von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten übermittelt werden. Alle hier genannten Statuswerte werden als Statusmeldung von der BHT an die entsprechenden Hafenauftragsbeteiligten übermittelt. Die detaillierte Beschreibung erfolgt aus *fachlicher* Sicht bereits an dieser Stelle und nicht erst im Abschnitt „Statusmeldungen“.

Wenn von Ware die Rede, so handelt es sich sowohl um konventionelle Ware, Automobile oder Container.

| Status | Inhalt  |
|--------|---|
| AEB    | <p><b>Ausfuhrdaten der Gestellung im Auftrag korrekt</b></p> <p>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.</p> <p>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 bekommt der Auftraggeber dies mit dem Status „AEB“ mitgeteilt. Zusätzlich werden von der BHT einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung weitergereicht.</p>   |
| PRB    | <p><b>Ausfuhrdaten der Gestellung im Auftrag fehlerhaft</b></p> <p>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.</p> <p>Die BHT prüft daraufhin anhand der MRN, ob diese Angaben inhaltlich zu den in der BHT vorliegenden Zoll-Angaben in Aufträgen übereinstimmen. Ist dies <b>nicht</b> der Fall, so bekommt der Auftraggeber dies mit dem Status „PRB“ inkl. der Abweichungen mitgeteilt. Der Zollprozess wird in diesem Fall unterbrochen. Gibt es bei der Prüfung sowohl Übereinstimmungen als auch Abweichungen, so werden immer nur die <b>Abweichungen</b> als Statusmeldung mitgeteilt.</p> <p>Unstimmigkeiten zwischen den Daten der Ausfuhranmeldung und den Zoll-Angaben im Auftrag 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.</p> <p>In diesen Fällen muss der Auftraggeber den Auftrag mittels des Status „GEA“ oder „GZA“ abändern und erneut an die BHT übermitteln. Die BHT nimmt daraufhin den Zollprozess mit ATL@S-AES wieder auf.</p> |

| Status | Inhalt   |
|--------|--|
|        | <p><b>Hinweis:</b></p> <p><i>Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status bzgl. der Steuerung der operativen Abläufe und um ggf. selbst aktiv zu werden. An den Umschlagsbetrieb werden allerdings nur der Status und keine Inhalte übermittelt.</i></p> <p><i>Liegen bei der Übermittlung von Aufträgen an die BHT bereits Daten der Ausfuhranmeldung aus ATL@S-AES in der BHT vor, so werden ebenfalls die oben beschriebenen Prüfungen durchgeführt. Allerdings werden die Fehler mit dem Status „MOB“ statt dem Status „PRB“ <b>nur</b> an den Auftraggeber gemeldet.</i></p>   |
| FRZ    | <p><b>Freigabe Zoll (Verladefreigabe)</b></p> <p>Die Ware darf verladen oder in einen Container gepackt werden.</p> <p>Dieser Status wird aus dem „Status der Überwachung“ aus ATL@S-AES umgesetzt.</p> <p>Nur wenn <b>alle</b> MRN einer Auftragsposition ebenfalls eine Verladefreigabe besitzen, wird der Status „FRZ“ an die Hafenauftragsbeteiligten übermittelt.</p>   |
| CPZ    | <p><b>Container CPA (Containerprüfanlage)</b></p> <p>Die Ware muss zur Containerprüfanlage verbracht werden und wird dort kontrolliert. Eine Verladung der Ware ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt.</p> <p>Dieser Status wird aus dem „Status der Überwachung“ aus ATL@S-AES umgesetzt, wenn in der Nachricht zusätzlich das Kennzeichen „R“ (=Röntgen) angegeben ist.</p> <p><b>Hinweis:</b></p> <p><i>Der Status „CPZ“ wird häufig nur bei Containern angewendet. Mit ATL@S-AES ist es aber möglich, dass dieser Status auch bei konventioneller Ware angewendet werden kann. In diesem Fall gibt es aber derzeit keine Statuswerte des Umschlagsbetriebs, der die Verbringung der Ware zu einer Prüfanlage sowie die Rücklieferung an den Umschlagsbetrieb innerhalb der BHT dokumentiert.</i></p> |
| SPZ    | <p><b>Verladestopp Zoll</b></p> <p>Die Ware wird entweder kontrolliert (beschaut) oder die beiliegenden Ausfuhr-Dokumente geprüft. Eine Verladung der Ware ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt.</p> <p>Dieser Status wird aus dem „Status der Überwachung“ aus ATL@S-AES umgesetzt, wenn in der Nachricht zusätzlich das Kennzeichen „B“ (=Beschau) oder „D“ (=Dokumentenvorlage) angegeben ist.</p>   |
| ZUZ    | <p><b>Zollstatus zurückgesetzt</b></p> <p>Mit diesem Status wird eine bereits vorhandene Verladefreigabe (Status „FRZ“) aus ATL@S-AES zurückgesetzt. Eine Verladung der Ware ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt.</p> <p>Der Status „ZUZ“ kann auf zwei Wegen in der BHT entstehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Status wird aus dem „Status der Überwachung“ aus ATL@S-AES umgesetzt. In Einzelfällen (bspw. Ausgang abgebrochen) folgt er nach dem Status „INZ“.</li> <li>• Der Status wird bei bestimmten Zoll-Angaben im Auftrag „automatisch“ durch die BHT</li> </ul>  |

| Status | Inhalt  |
|--------|---|
|        | <p>gesetzt. Näheres hierzu wird in einem der nachfolgenden Kapitel detaillierter beschrieben.</p>   |
| FEZ    | <p><b>Fehlermeldung</b></p> <p>Eine Fehlermeldung kann auf alle von der BHT an ATL@S-AES übermittelten Nachrichten als Antwort erfolgen. Der Zollprozess wird in diesem Fall unterbrochen. Von der BHT werden einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung weitergereicht. Weiterhin übermittelt die BHT zu einigen Fehlern einen weiteren Zusatztext.</p> <p>Zumeist muss in diesen Fällen der Auftraggeber Kontakt mit der zuständigen Zoll-Dienststelle aufnehmen um den Fehler zu klären. Höchstwahrscheinlich muss er dann im Anschluss den Auftrag mittels des Status „GEA“ oder „GZA“ abändern und erneut an die BHT übermitteln. Die BHT nimmt dann den Zollprozess mit ATL@S-AES wieder auf.</p> <p>Eine Verladung der Ware ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt.</p> <p><b>Hinweis:</b></p> <p><i>Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status bzgl. der Steuerung der operativen Abläufe und um ggf. selbst aktiv zu werden. An den Umschlagsbetrieb werden allerdings nur der Status und keine Inhalte übermittelt.</i></p> |
| ZAZ    | <p><b>Zollabschluss</b></p> <p>Der Ausfuhrvorgang zur Ware (bezogen auf eine MRN) ist zollseitig in ATL@S-AES abgeschlossen.</p> <p>Dieser Status wird aus dem „Status der Überwachung“ aus ATL@S-AES umgesetzt.</p> <p>Nur wenn <b>alle</b> MRN einer Auftragsposition ebenfalls einen Zollabschluss besitzen, wird der Status „ZAZ“ an den Auftraggeber übermittelt.</p>  |
| INZ    | <p><b>Information Zoll</b></p> <p>Dieser Status hat in erster Linie einen informativen Charakter und wird z. B. bei Störungen im internationalen Nachrichtenverkehr von ATL@S-AES an die BHT übermittelt. Von der BHT werden einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung weitergereicht. Weiterhin übermittelt die BHT ggf. einen weiteren Zusatztext. In einigen Fällen ist es ratsam, wenn der Auftraggeber Kontakt mit der zuständigen Zoll-Dienststelle aufnimmt.</p> <p>Dieser Status wird aus dem „Status der Überwachung“ aus ATL@S-AES umgesetzt.</p> <p><b>Hinweis:</b></p> <p><i>Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status bzgl. der Steuerung der operativen Abläufe und um ggf. selbst aktiv zu werden. An den Umschlagsbetrieb werden allerdings nur der Status und keine Inhalte übermittelt.</i></p>  |

Bei Status „INZ“ und „ZUZ“ kommt es in Einzelfällen vor, dass die MRN in der BHT wieder auf ihren Anfangszustand zurückgesetzt wird. Dadurch ist es möglich, dass der Zoll-Prozess von der BHT erneut gestartet werden kann. Der Auftraggeber muss hierzu entweder einen neuen Auftrag mit der betreffenden MRN an die BHT stellen oder einen bestehenden Auftrag mit den Status „GZA“ an die BHT übermitteln.

Hierbei ist zu beachten, dass bevor ein neuer Auftrag erstellt wird der vorhandene Auftrag zuvor storniert werden muss.

Eine Ausfuhranmeldung kann je nach Warenbeschaffenheit und –zusammensetzung unterschiedlich strukturiert sein. Unter einer MRN können verschiedene Warenpositionen aufgeführt werden. Diese können noch weiter in unterschiedliche Packstücke unterteilt sein. Diese Strukturierung der auszuführenden Waren in der AE basiert auf der *zolltechnischen* Sicht. Die *logistische* Beschreibung der Ware, die der Spediteur mittels des Hafenauftrags dem Umschlagsbetrieb/Terminal zur Verfügung stellt, kann eine ganz andere sein. Insbesondere im Containerverkehr kann es zu einer Vielzahl von Konstellationen der Zuordnung von MRNs und Waren- bzw. Packstückpositionen zu hafenlogistischen Auftragspositionen kommen.

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

Ziele des Ausfuhrprozesses im elektronischen Ausfuhrverfahren sind, eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) für die zu exportierende Ware und zuletzt den Zollabschluss (Status „ZAZ“) für z. B. die Umsatzsteuererstattung zu erhalten. Hinderungsgründe könnten wie folgt sein:

#### **Freigabe Zoll (Verladefreigabe):**

Um mit dem ATL@S-AES-Zollverfahren eine **korrekte und rechtzeitige Zollfreigabe** (Status „FRZ“) für Hafenaufträge zu erhalten, ist der **Auftraggeber** verpflichtet, seinen Auftragsfortschritt zu beobachten.

Kommt es zu **Unregelmäßigkeiten**, so muss der **Auftraggeber** diese mit dem Zoll und / oder dem Support seines Softwareanbieters klären.

An die Auftraggeber gesandte **Statusmeldungen** (Status „PRB“ und „FEZ“) werden allerdings nicht immer von der genutzten Software an den zuständigen Sachbearbeiter weitergeleitet.

Liegen in der BHT zu **einer MRN mehrere** Auftragsreferenzen vor, so müssen ggf. **notwendige** Stornierungen von Aufträgen oder Auftragspositionen durchgeführt werden, um eine Störung des Zollprozesses aufzuheben.

**Differenzen** zwischen den **Angaben in der Ausfuhranmeldung** und den **im Auftrag angegebenen Zoll-Angaben** führen dazu, dass für die MRN keine „vollständige Qualifizierung der Gestellung“ aller Waren der MRN von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann und somit die **Zollfreigabe nicht erfolgt**.

#### **Zollabschluss:**

Die **Zuständigkeit** für die Überwachung des Status „ZAZ“ liegt, analog zur Überwachung des Status „FRZ“, beim **Ersteller** des Hafenauftrags. Der Abschluss der Ausfuhr liegt erst vor, wenn für die MRN eine „vollständige Ausgangsbestätigung“ aller Waren der MRN von der BHT an ATL@S-AES gemeldet wurde.

#### 2.14.4. Änderung von vorhandenen Zollangaben

Im Kapitel „Auftragsänderung“ wurde bereits beschrieben, was bei der Änderung von Aufträgen zu beachten ist. An dieser Stelle wird noch einmal explizit auf die Änderung von vorhandenen ATL@S-AES-Zollangaben eingegangen.

Die ATL@S-AES-Zollangaben können entweder mit dem Status „GEA“ oder „GZA“ abgeändert werden. Lassen die vorhandenen Auftragsstatuswerte den Status „GEA“ allerdings nicht mehr zu, so kann eine notwendige Änderung nur noch mit dem Status „GZA“ erfolgen.

Mittels des Status „GEA“ oder „GZA“ können Zollprozesse, die bspw. wegen des Status „PRB“ unterbrochen worden sind, in der BHT fortgeführt werden.

Hat eine MRN (und somit eine Auftragsposition) bereits eine Verladefreigabe erhalten und wird nun vom Auftraggeber durch eine Auftragsänderung eine **neue** MRN zur Auftragsposition hinzugefügt, so erzeugt die BHT **automatisch** eine Statusmeldung mit dem Status „ZUZ“ an alle Hafenauftragsbeteiligten. Die Verladefreigabe wird somit zurückgezogen und eine Verladung der Ware beim Umschlagsbetrieb/Terminal darf nicht stattfinden. Erhält die **neue** MRN wiederum von ATL@S-AES auch eine Verladefreigabe, so wird diese mittels des Status „FRZ“ als Statusmeldung an alle Hafenauftragsbeteiligten von der BHT verteilt. Die Verladung der Ware kann weiter fortgesetzt werden.

Im Fall, dass der Auftraggeber eine von ATL@S-AES freigegebene MRN bei der Auftragsänderung entfernt, bleibt die Verladefreigabe der Auftragsposition erhalten. Es wird keine Statusmeldung zur Benachrichtigung der Hafenauftragsbeteiligten in der BHT erzeugt. Wird diese mit einer Verladefreigabe versehene MRN in einem weiteren Auftrag mit angegeben, so führt dies wiederum automatisch zu einer Verladefreigabe der Auftragsposition und der Verteilung des Status „FRZ“.

Werden bei der Auftragsänderung weder MRN hinzugefügt noch entfernt, sondern es finden lediglich Wertveränderungen wie z. B. bei der Anzahl der Packstücke statt, so wird auch diese Änderung an ATL@S-AES von der BHT gemeldet.

#### 2.14.5. Mindermenge

Die Änderung der Zoll-Angaben wird oftmals durchgeführt, weil die in der Ausfuhranmeldung angemeldeten Waren nicht vollständig ausgeführt werden sollen. In diesem Fall wird von der sog. „Mindermenge“ gesprochen.

Bei einer Mindermenge müssen im Hafenauftrag immer Anzahl, Eigenmasse und Rohmasse der auszuführenden Waren angegeben werden. Eine Mindermenge bezieht sich immer auf eine **Warenposition**. Aus diesem Grund müssen zu allen vorhandenen Packstückpositionen die Rohmasse und die Eigenmasse angegeben werden. Auch dann, wenn alle Packstücke einer dieser Packstückpositionen verladen werden sollen.

*Weitere Angaben und Beispiele befinden sich im Kapitel „BHT-ATL@S-AES-Leitfaden“ im Abschnitt „Zusätzliche Beschreibungen“.*

#### 2.14.6. Zugelassener Gestellungsort

Der Hintergrund und die Bedeutung des zugelassenen Gestellungsortes in der BHT ist bereits beim papiergestützten Ausführverfahren beschrieben worden und wird nur der Vollständigkeit halber an dieser Stelle erwähnt.

Bei diesem Ablauf muss ein erlaubter virtueller Schuppen im Hafenauftrag angegeben werden. Die genannten Pseudoverfahren können in den Zoll-Angaben für ATL@S-AES **nicht** getätigt werden und entfallen somit.

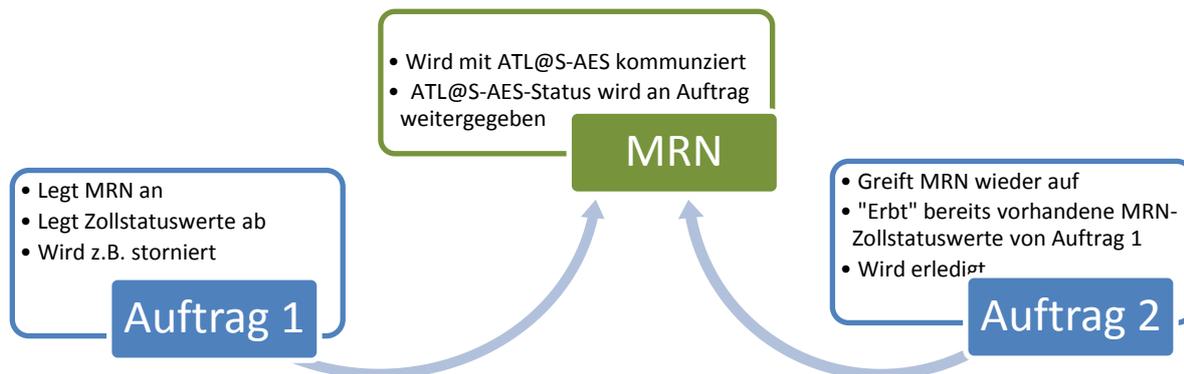
#### 2.14.7. Vererbung von ATL@S-AES-Statuswerten

Im Kapitel „Vererbung von Zollstatuswerten“ wurde bereits ausführlich die Weitergabe von Statuswerten aus konventionellen Aufträgen an Containeraufträge mittels der Verbindung zu Packaufträgen behandelt. Ebenso, welche Rolle der zugelassene Gestellungsort bzw. der virtuelle Schuppen in diesem Ablauf spielen. Bei der Vererbung der Verladefreigabe aus ATL@S-AES kommt dieser Ablauf ebenfalls wieder zum Tragen.

Im papiergestützten Ausführverfahren gibt es zwischen den einzelnen Aufträgen bzw. den dort enthaltenen Zoll-Angaben keine *direkte* Verbindung. D.h., eine Vererbung eines Statuswertes ohne den zuvor erwähnten Zusammenhang / Ablauf ist nicht möglich. Anders hingegen beim elektronischen Ausführverfahren, hier wird die MRN in den Zoll-Angaben der einzelnen Aufträge als *Verbindungsglied* zwischen den Aufträgen in der BHT gesehen. Anhand des nachfolgenden Beispiels soll dies kurz veranschaulicht werden.

#### **Beispiel:**

Es kann vorkommen, dass ein begonnener ATL@S-AES-Prozess bzgl. einer bestimmten MRN mit einem anderen *operativen* Vorgang weitergeführt wird. Dies ist z.B. der Fall, wenn der Auftrag, der die MRN in der BHT angelegt hat, storniert wird und ein anderer Auftrag die MRN wieder aufgreift und zum Abschluss bringt. Liegt eine solche Konstellation in der BHT vor, so werden die bislang für diese MRN vorhandenen Zollstatuswerte auf den neuen Auftrag übertragen = „vererbt“.



Grundvoraussetzung für die Vererbung von ATL@S-AES-Statuswerten in der BHT ist, dass der aktuell verarbeitete Hafenauftrag sich auf MRNs bezieht, deren ATL@S-AES-Prozess bereits gestartet ist. Mindestens **eine** der im Hafenauftrag vorkommenden MRNs muss bereits einen der Statuswerte „FRZ“, „SPZ“, „CPZ“, „ZAZ“ und „FEZ“ besitzen. In diesen Fällen wird in der BHT geprüft, ob dieser Zollstatus in den aktuellen Hafenauftrag übernommen werden kann und ob der Status an die Hafenauftragsbeteiligten des aktuellen Auftrags verteilt werden muss. Die vorliegende Konstellation kann allerdings auch dazu führen, dass eine bereits von ATL@S-AES erteilte Verladefreigabe wieder zurückgezogen werden muss (Status „ZUZ“), da sich die Ausgangslage durch den aktuellen Hafenauftrag geändert hat.

Bei der Vererbung von ATL@S-AES-Statuswerten wird berücksichtigt, dass jede Auftragsposition und jeder Auftrag sowohl Zollvorgänge für elektronische als auch für herkömmliche Ausfuhrverfahren beinhalten kann. Dies führt u. U. dazu, dass der Auftrag den entsprechenden Status erbt, diese aber nicht an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt werden darf (bspw. wenn eine Verladefreigabe von ATL@S-AES geerbt wird, aber eine Verladefreigabe durch den Zoll-Timer noch nicht vorliegt).

Kommt es aufgrund von Ausschlusskriterien in der BHT dazu, dass **keine** Verladefreigabe vererbt werden kann, so erhält der Auftraggeber hierüber keine separate Information in der Statusmeldung (Status „AUB“). D.h., dass der Auftraggeber bei der Vererbung von ATL@S-AES-Statuswerten **nicht** aus der Pflicht genommen ist, auf den Auftragsfortschritt selbst zu achten.

Nachfolgend werden die Voraussetzungen für die Vererbung der einzelnen ATL@S-AES-Statuswerte kurz dargestellt. Bei der genannten Auftragsposition handelt es sich immer um die Auftragsposition aus dem aktuellen verarbeiteten Hafenauftrag in der BHT.

### Verladefreigabe (Status „FRZ“)

Die in den Zoll-Angaben der Auftragsposition enthaltenen MRN müssen **alle** eine Verladefreigabe aus ATL@S-AES besitzen.

Für die Entscheidung, ob die Verladefreigabe an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt werden darf, müssen weitere Kriterien überprüft werden. Diese wiederum sind u.a. davon abhängig, ob es sich bei der Auftragsposition um einen Container oder konventionelle Ware oder Automobile handelt.

Eine Verteilung der Verladefreigabe kommt grundsätzlich nur dann in Betracht, wenn **eine** der folgenden Bedingungen zutrifft:

- es handelt sich um konventionelle Ware
- es handelt sich um einen Vollcontainer
- es handelt sich um einen gepackten Container, der für Bremerhaven oder Wilhelmshaven bestimmt ist, und dessen Einzelaufträge *alle* einen zugelassenen Gestellungsort besitzen
- es handelt sich um einen gepackten Container, der für Bremen bestimmt ist und der *mindestens einen* Einzelauftrag *ohne* zugelassenen Gestellungsort besitzt

Zusätzlich wird in der BHT in diesen Fällen anhand des vorhandenen Zollstatuswertes aus dem herkömmlichen Zollverfahren entschieden, ob die vorliegende Konstellation die Verteilung der Verladefreigabe zulässt. Eine Verladefreigabe darf **nicht** verteilt werden, wenn die Auftragsposition eine Zollsperrzone („SPZ“ oder „CPZ“) besitzt oder Zoll-Angaben für das herkömmliche Verfahren existieren, die Auftragsposition hierzu aber noch keine Verladefreigabe enthält.

Es gilt also: Eine Verladefreigabe darf erst an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt werden, wenn entweder nur ein Ausfuhrverfahren beteiligt ist oder aus beiden eine Verladefreigabe erteilt wurde.

### **Verladestopp (Status „SPZ“)**

Mindestens **eine** MRN, die in den Zoll-Angaben der Auftragsposition enthalten ist, muss einen Verladestopp aus ATL@S-AES besitzen.

### **Container CPA (Status „CPZ“)**

Mindestens **eine** MRN, die in den Zoll-Angaben der Auftragsposition enthalten ist, muss eine Container CPA aus ATL@S-AES besitzen.

### **Zollabschluss (Status „ZAZ“)**

Die in den Zoll-Angaben der Auftragsposition enthaltenen MRN müssen **alle** einen Zollabschluss aus ATL@S-AES besitzen.

### **Fehlermeldung (Status „FEZ“)**

Mindestens **eine** MRN, die in den Zoll-Angaben der Auftragsposition enthalten ist, muss eine Fehlermeldung aus ATL@S-AES besitzen.

### **Zollstatus zurückgesetzt (Status „ZUZ“)**

Mindestens **eine** MRN, die in den Zoll-Angaben der Auftragsposition enthalten ist, besitzt eine Verladefreigabe aus ATL@S-AES, während die anderen MRN keinen der Statuswerte „SPZ“, „CPZ“, „ZAZ“ und „FEZ“ besitzen dürfen.

#### **2.14.8. Pro Alert E-Mails**

Die dbh Logistics IT AG bietet Ihnen als Kunde einen zusätzlichen kostenpflichtigen Service zur Überwachung der in Aufträgen vorkommenden MRN an. Einzelheiten zum Umfang der Überwachung können dem Kapitel „Pro Alert E-Mails“ im Abschnitt „Zusätzliche Beschreibungen“ entnommen werden.

## 2.15. Zoll – Import

Der gesamte Import-Zollprozess wird, im Gegensatz zum Export, nicht über die BHT abgewickelt. Insofern muss der Auftraggeber derzeit keine Zoll-Import Angaben im Hafenauftrag an die BHT übermitteln. Die in der Schnittstelle enthaltenen Angaben sind nur des Formates wegen weiterhin enthalten.

Die bis dato vom Zoll hinterlegten Angaben im Auftrag zur Gestellungsbuchnummer bzw. ATL@S-Registriernummer oder Angaben über Abfertigung („Beschau“) und Gemeinschaftsware, werden vom Zoll ab BHT 2.0 nicht mehr vorgenommen. Insofern erfolgt auch die automatische Erzeugung und Verteilung des Status „GBZ“ an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten in der BHT nicht weiter. Dadurch entfällt auch der sog. Statusnachweis, der bei den Umschlagsbetrieben zur Auslieferung der Waren bzw. Abfertigung am Zoll-Tor für den Trucker erstellt wurde.

## 2.16. Gefahrgut

Die Hafenbehörde muss über jeden Zu- und Abgang von gefährlichen Gütern im Hafen unterrichtet werden, damit sie im Gefahrenfall zeitnah und angemessen reagieren kann.

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 Angaben pro Auftragsposition einzutragen. Ebenso ist es möglich ein Containerpackzertifikat innerhalb mehrerer Statuszeilen mit dem (Meldungs-)Typen „CPZ“ im Auftrag anzugeben. Die Gefahrgutangaben unterliegen dabei Plausibilitätsprüfungen. U. a. wird die Gefahrgutklasse in Verbindung mit der UN-Nummer gegen den IMDG-Code geprüft. Der Auftraggeber kann in der Auftragsposition 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.

Der vom Spediteur erteilte Hafenauftrag wird in der BHT immer dann als Hafenauftragskopie an das DV-System der Hafenbehörde verteilt, wenn Gefahrgutangaben im Auftrag enthalten sind. Die zuständige Hafenbehörde wird über die Ortsangabe des Schuppens (z. B. Bremen oder Bremerhaven) ermittelt. Änderungsaufträge und Auftragsstornierungen werden der Hafenbehörde ebenfalls mitgeteilt. Statusmeldungen (z. B. Auftragserledigungen) zu der Gefahrgutsendung werden nur dann von der BHT übermittelt, wenn die Hafenbehörde als Beteiligter an diesem Status in den Stammdaten der BHT enthalten ist.

Behörden wie die Wasserschutzpolizei, Feuerwehr und Hafengesundheitsamt erhalten über die BHT **keine** Informationen über Gefahrgutsendungen.

## 2.17. Spezielle Auftragsstellungen

Automobilaufträge, Containeraufträge sowie Packaufträge werden in der BHT als spezielle Auftragsstellungen gesehen, da im Gegensatz zu den konventionellen Hafenaufträgen einige Besonderheiten zu beachten sind, die an dieser Stelle noch einmal herausgestellt werden.

### 2.17.1. Containeraufträge

Im Gegensatz zu anderen Auftragsstellungen gibt es bei Containeraufträgen keine Erst-/Folgesystematik. D. h., dass es keinen Containerauftrag gibt der einen Warenbestand in der BHT anlegt und ebenso wenig nachfolgende Aufträge die auf diesen Warenbestand Bezug nehmen. Dadurch entfällt in der BHT auch die komplette Bestandsführung für Containeraufträge. Im weitesten Sinne handelt es sich immer nur um einstufige Erstaufträge.

Im Containerverkehr muss im Auftrag ein Reeder (3-stellig) angegeben werden, damit beim Terminal eine eindeutige Zuordnung von Containern zu Reeder-Beständen erfolgen kann. Die Angabe eines Reeders im Auftrag erfolgt zumeist direkt durch den Auftraggeber. In den Fällen, in denen der Auftraggeber keine Angabe vornimmt, wird in der BHT über die Schiffsreiseangaben im Auftrag eine entsprechende Schiffsreise in SIS (= Schiffsinformationssystem) ermittelt. Die Schiffsreise beinhaltet wiederum die benötigte Reeder-Angabe, die dann im Auftrag ergänzt wird. Die Angabe einer Schiffsreise ist bei Containeraufträgen Pflicht.

Der Containerauftrag ist im Export aus Sicht der BHT immer zollrelevant. Somit müssen immer papiergestützte und / oder elektronische Zoll-Angaben in diesem Auftrag enthalten sein. Im Import hingegen sind keine Zoll-Angaben im Auftrag anzugeben.

Haupt- und Positionsmarkierungen dürfen in einem Containerauftrag ebenso wenig angegeben werden, wie konventionelle Angaben zu Auftragspositionen. Ansonsten enthält die Schnittstelle eine Reihe containerbezogener Angaben, die nur für Containeraufträge relevant sind.

Für die Verladung im Export ist die Verladefreigabe ein unbedingtes Muss. Im Import muss eine Freistellung für die Auslieferung des Containers vorliegen.

In einem Containerauftrag entspricht eine Auftragsposition einem Container. Es ist möglich, bis zu 999 Container in einem Auftrag an die BHT zu übermitteln. Deshalb ist es bei Containeraufträgen möglich, entweder den gesamten Auftrag oder einzelne Auftragspositionen zu stornieren.

Das Terminal übermittelt zu Container-Auftragspositionen mehr Statusmeldungen als bei den anderen Arten von BHT-Aufträgen. Der Inhalt dieser Meldungen beinhaltet viele Informationen, die durchaus abweichend von den im Auftrag enthaltenen Angaben sein können. Es handelt sich bspw. um Containereigenschaften wie Bauart und Länge, Stell- und Stauplatzinformationen, Angaben zu Gewicht und Siegeln, Schiffs- und Hafenangaben sowie Gefahrgut- und Verkehrsmittelinformationen.

Weitere Details hierzu können dem Kapitel „Statusmeldungen zu Containeraufträgen“ entnommen werden.

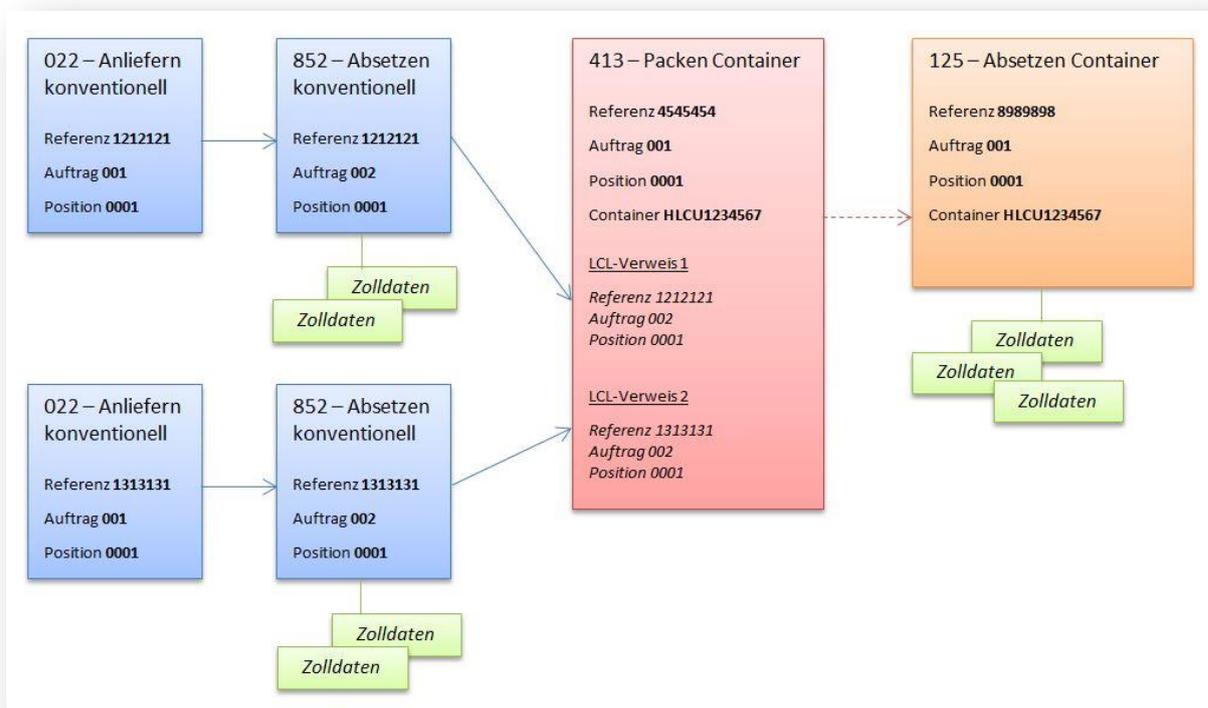
### 2.17.2. Automobilaufträge

Automobile können sowohl über einstufige als auch mehrstufige Aufträge in der BHT abgewickelt werden. Bei letzterem gilt dann die bereits beschriebene Erst-/Folgesystematik.

Die Fahrgestellnummer (ugs. VIN - Vehicle Identification Number) gilt in der BHT als eindeutiges Identifikationsmerkmal eines Fahrzeugs und wird deshalb mit der Containernummer gleichgesetzt.

### 2.17.3. Packaufträge

Eine zusätzliche spezielle Variante eines BHT-Auftrags ist der „Packauftrag“. Dieser stellt in der BHT das *Bindeglied* zwischen einzelnen konventionellen Aufträgen und einem Containerauftrag dar. Gerade diese Verbindung ist in der BHT für die vorhandenen Zollprozesse wichtig (siehe u. a. Kapitel „Vererbung von Zoll-Statuswerten“). Ein Packauftrag hält über die LCL-Verweise die Verbindung zu den konventionellen Aufträgen fest. Über die Containernummer im Packauftrag wiederum wird die Verbindung zum Containerauftrag hergestellt.



Die über die LCL-Verweise erstellten Auftragsbezüge werden für Zollprozesse benötigt. Operativ gesehen ermöglichen sie außerdem die Erstellung von Pack- und Auspacklisten.

Der Packauftrag wird umgangssprachlich auch als „LCL-Auftrag“ bezeichnet. Dabei steht der Begriff „LCL“ für „Less Container Load“. Damit wird das Zusammenpacken von unterschiedlichen Waren, die ursprünglich als Stückgut angeliefert wurden, in einen Container bezeichnet. Hierdurch ist auch die vorrangige Verwendungsart von LCL-Aufträgen charakterisiert. Im Import findet der LCL-Auftrag heute in wenigen Fällen auch beim Auspacken von Containern Verwendung.

In der Regel ist von vornherein klar, dass die angelieferten Waren vor der Verschiffung in Container gepackt werden sollen. In einigen Fällen wird dies aber auch kurzfristig von der Reederei entschieden, wenn z. B. die Laderaumkapazität erschöpft ist und die restliche Ware zusammen in einen Container an Deck gestaut wird. Hier spricht man von „Ship’s-Convenience-Containern“. Diese Variante ist aber kaum von Bedeutung.

In der BHT werden Packaufträge entweder durch den Spediteur, Tally, Makler/Reeder oder durch Umschlagsbetriebe, die Tally-Aufgaben wahrnehmen, erteilt. Die Erteilung von Packaufträgen über die BHT-Dialoganwendung für Tally-Unternehmen ist nicht Bestandteil dieser Beschreibung.

Je nachdem, welche Rolle der Auftraggeber des Packauftrags einnimmt, sind bestimmte Regularien zu beachten.

### Hinweis:

Um die Beschreibung 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“.

Die LCL-Verarbeitung in der BHT unterliegt einer Reihe von Regeln:

- 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- und Sammelauftrag (Packauftrag) in Bezug auf Zollprozesse sind im Fachteil der BHT-Dokumentation im Kapitel „Zoll-Export“ beschrieben.

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

## Packauftrag – Beispiel 1

Packauftrag wird durch den Spediteur gestellt.

### Beispiel Auftragsbestand Spediteur „A“

| Referenz | Auft. | Pos  | Auftragsart                 | Anzahl | Gewicht |
|----------|-------|------|-----------------------------|--------|---------|
| 1234567  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern             | 100    | 1.000   |
| 1234567  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 20     | 200     |
| 1234567  | 003   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 80     | 800     |
| 2345678  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern             | 350    | 3.500   |
| 2345678  | 001   | 0002 | 022 – Anliefern             | 500    | 5.000   |
| 2345678  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 350    | 3.500   |
| 2345678  | 003   | 0002 | 852 – Absetzen in Container | 40     | 400     |

#### Absetzaufträge:

Absetzaufträge können angelieferte Waren gesamthaft oder in Teilmengen referenzieren.

#### Beispiele:

Der gesamte Bestand aus Referenz 1234567 wird über zwei einzelne Absetzaufträge verladen.  
Der Bestand zu 2345678 / 001 wird komplett mit einem einzigen Absetzauftrag verladen, aber in zwei Container gepackt.  
Der Bestand zu 2345678 / 002 wird nur teilweise verladen.

### Beispiel-Packaufträge (AArt 413) durch Spediteur „A“

Der Spediteur kann nur Aufträge zuordnen, die von ihm selbst gestellt wurden. Kriterium: Der Auftraggeber des Absetzauftrags ist identisch mit dem Auftraggeber des Packauftrags.

| Container             | Referenz | Auft. | Pos  | Anzahl | Gewicht |
|-----------------------|----------|-------|------|--------|---------|
| Container HLCU1234567 | 3456789  | 001   | 0001 | 20     | 200     |
| Container MSCU9876543 | 3456789  | 001   | 0002 | 70     | 700     |
| Container GATU3948367 | 4567890  | 001   | 0001 | 30     | 300     |
| Container GATU3948367 | 4567890  | 001   | 0001 | 50     | 500     |
| Container GATU3948367 | 4567890  | 001   | 0001 | 40     | 400     |

#### Packaufträge:

Der erste Packauftrag beinhaltet zwei Container.

In den ersten Container (HLCU1234567) wird die gesamte abzusetzende Position gepackt. In den zweiten Container (MSCU9876543) wird eine Teilmenge einer anderen Absetzposition gepackt.

Der zweite Packauftrag beinhaltet nur einen Container. Hier werden Waren aus unterschiedlichen Absetzaufträgen zusammengepackt. Einmal handelt es sich dabei wieder nur um eine Teilmenge der abzusetzenden Ware, während mit der dritten Zuordnung die gesamte Absetzposition verladen wird.

Die Zusammenstellung der Waren pro Container kann von unterschiedlichen Faktoren abhängen, z.B. dem Warenempfänger, den Wareneigenschaften oder der Kapazität der verwendeten Container.

## Packauftrag – Beispiel 2

Packauftrag wird durch den Tally gestellt.

### Beispiel Auftragsbestand\_Spediteur „B“

| Referenz   | Auft. | Pos  | Auftragsart                    | Anzahl | Gewicht |
|--|-------|------|--------------------------------|--------|---------|
| 1234567  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern                | 100    | 1.000   |
| 1234567  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen<br>in Container | 20     | 200     |
| 1234567  | 003   | 0001 | 852 – Absetzen<br>in Container | 80     | 800     |
| <i>Ware aus Auftrag 1234567 verschiffen mit „Dicke Bertha“</i> |       |      |                                |        |         |

### Beispiel Auftragsbestand\_Spediteur „C“

| Referenz   | Auft. | Pos  | Auftragsart                    | Anzahl | Gewicht |
|--|-------|------|--------------------------------|--------|---------|
| 2345678  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern                | 350    | 3.500   |
| 2345678  | 001   | 0002 | 022 – Anliefern                | 500    | 5.000   |
| 2345678  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen<br>in Container | 120    | 1.200   |
| 2345678  | 003   | 0002 | 852 – Absetzen<br>in Container | 40     | 400     |
| <i>Ware aus Auftrag 2345678 verschiffen mit „Dicke Bertha“</i> |       |      |                                |        |         |
| 2828288  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern                | 900    | 9.000   |
| 2828288  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen<br>in Container | 800    | 8.000   |
| <i>Ware aus Auftrag 2828288 verschiffen mit „Dünnere Hugo“</i> |       |      |                                |        |         |

### Beispiel-Packaufträge (AArt 413) durch Dritte (hier der Tally)

Generell kann der Tally (bzw. auch der Reeder) „fremde“ Aufträge Packaufträgen zuordnen. Kriterium: Der Tally darf über alle Absetzaufträge verfügen, in denen ein Schiff genannt ist, an dem er als Tally beteiligt ist. Das gleiche gilt für den Reeder.

### Auftragsbestand Tally, berechtigt für „Dicke Bertha“

| Referenz | Auft. | Pos  | Anzahl | Gewicht |
|----------|-------|------|--------|---------|
| 3456789  | 001   | 0001 | 20     | 200     |
| 3456789  | 001   | 0002 | 70     | 700     |
| 4567890  | 001   | 0001 | 30     | 300     |
| 4567890  | 001   | 0001 | 40     | 400     |

Container  
**HLCU1234567**

Container  
**MSCU9876543**

Container  
**GATU3948367**

Der Tally kann für das Packen in Container über beliebige Teilmengen von abzusetzenden Positionen beliebiger Speditoren verfügen.

Die einzige Restriktion besteht darin, dass sich die Auswahl auf diejenigen Absetzaufträge beschränkt, die eine Schiffsreise besitzen, in der das jeweilige Tally-Unternehmen als „Tally“ eingetragen ist.

In diesem Beispiel hat Spediteur „C“ weitere Aufträge im BHT-Bestand, die aber für eine Schiffsreise bestimmt sind, an der dieser Tally nicht beteiligt ist.

### Packauftrag – Beispiel 3

Packauftrag wird durch einen „Berechtigten“ gestellt.

**Beispiel Auftragsbestand Spediteur „A“**

| Referenz | Auft. | Pos  | Auftragsart                 | Anzahl | Gewicht |
|----------|-------|------|-----------------------------|--------|---------|
| 1234567  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern             | 400    | 4.000   |
| 1234567  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 20     | 200     |

**Beispiel Auftragsbestand Spediteur „B“**

| Referenz | Auft. | Pos  | Auftragsart                 | Anzahl | Gewicht |
|----------|-------|------|-----------------------------|--------|---------|
| 2345678  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern             | 100    | 1.000   |
| 2345678  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 100    | 1.000   |

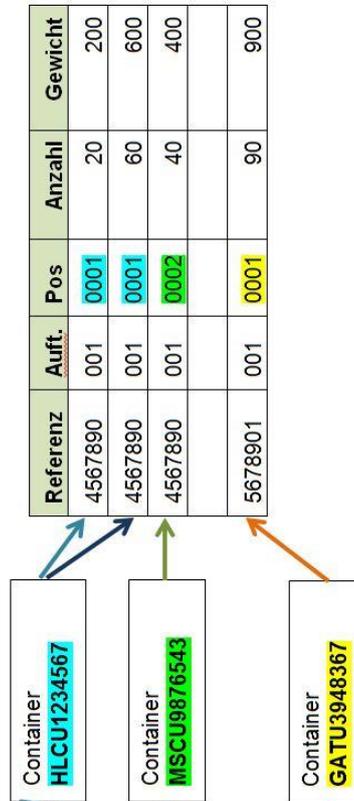
**Beispiel Auftragsbestand Spediteur „C“**

| Referenz | Auft. | Pos  | Auftragsart                 | Anzahl | Gewicht |
|----------|-------|------|-----------------------------|--------|---------|
| 3456789  | 001   | 0001 | 022 – Anliefern             | 350    | 3.500   |
| 3456789  | 002   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 120    | 1.200   |
| 3456789  | 003   | 0001 | 852 – Absetzen in Container | 70     | 700     |

**Beispiel-Packaufträge (AArt 413) durch „explizit Berechtigte“**

Ein explizit Berechtigter (hier Spediteur „A“, aber auch ein Umschlagsunternehmen mit Tally-Funktion) kann sowohl eigene Aufträge, die von ihm selbst gestellt wurden, als auch Aufträge Dritter zuordnen. Kriterium: Der Auftraggeber ist explizit als Berechtigter für den Zugriff auf die Aufträge Dritter in den Stammdaten der BHT eingerichtet.

**Packauftragsbestand Spediteur „A“**



| Referenz | Auft. | Pos  | Anzahl | Gewicht |
|----------|-------|------|--------|---------|
| 4567890  | 001   | 0001 | 20     | 200     |
| 4567890  | 001   | 0001 | 60     | 600     |
| 4567890  | 001   | 0002 | 40     | 400     |
| 5678901  | 001   | 0001 | 90     | 900     |

## Status des Packauftrags

Bei Disponierung oder Erledigung des Sammelauftrags bzw. der Pack-Auftragsposition (entspricht gleich dem zu packenden Container) durch den Umschlagbetrieb, übermittelt dieser die Statuswerte „IDU“ bzw. „ERU“ für den Sammelauftrag an die BHT. Diese Statuswerte werden vom Umschlagbetrieb ebenfalls für die dazugehörigen Einzelaufträge übermittelt. Die BHT nimmt die Statuswerte entgegen und übermittelt diese nach der Verarbeitung an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten.

## Status des Einzelauftrags

Im Export können nur solche Einzelaufträge einem Sammelauftrag in der BHT zugeordnet werden, die eine Verladefreigabe des Zolls besitzen. Einzelaufträge bzw. enthaltene Auftragspositionen die einen Verladestopp des Zolls besitzen oder bereits storniert wurden, können einem Sammelauftrag nicht zugeordnet werden. Der Sammelauftrag wird in diesen Fällen als fehlerhaft von der BHT abgewiesen.

Wird der Sammelauftrag in der BHT angenommen, so erhalten die Einzelaufträge den Status „PZA“, wenn der Auftraggeber des Sammelauftrags mit dem Auftraggeber des Einzelauftrags identisch ist. Ebenso, wenn es sich beim Ersteller des Sammelauftrags um den Makler/Reeder oder einen Umschlagsbetrieb mit Tally-Funktion handelt. Ist der Tally der Auftraggeber des Sammelauftrags, so erhalten die Einzelaufträge den Status „PZT“. Nur Einzelaufträge mit dem Status „PZA“ können ab diesem Zeitpunkt weiterhin geändert werden, solange die anderen Statuswerte des Auftrags dies noch zulassen.

*Die Statuswerte „PZA“ und „PZT“ werden derzeit von der BHT nicht an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt.*

Soll die Auftragsposition des Einzelauftrags in mehrere Container gepackt werden, so übermittelt der Umschlagsbetrieb für jeden Packvorgang zu dieser Auftragsposition eine Teil-Erledigung (mit der entsprechenden teilerledigten IST-Menge) mittels des Status „TEU“ an die BHT. Wenn die letzte Teilmenge in den Container gepackt wurde, so wird anschließend der Status „ERU“ mit der gesamten IST-Menge zur Erledigung an die BHT übertragen.

Sollte es ggf. auf Grund einer Mengenabweichung nicht zum abschließenden Status „ERU“ kommen, so ist eine Teil-Verladung zur Auftragsposition des Einzelauftrags mit dem Status „TVU“ und der bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt gepackten IST-Menge an die BHT zu übertragen. In diesem Fall ist ebenfalls der entsprechende LCL-Verweis des Sammelauftrags zu korrigieren, bei dem es zu der Mengenabweichung kam. Die Änderung muss unbedingt erfolgen, da ansonsten die noch vorhandene Warenmenge des Einzelauftrags nicht in einen weiteren Sammelauftrag per LCL-Verweis zugeordnet werden kann. Vor der Änderung ist ggf. der Status des Sammelauftrags bzw. der entsprechenden Pack-Auftragsposition vom Umschlagsbetrieb zurückzusetzen (Status „ZUU“ – zur Rücknahme der Disponierung).

Die BHT verteilt alle Statuswerte nach der Verarbeitung auch an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten.

### Hinweis:

Wird im elektronischen Zoll-Ausfuhrverfahren die Erledigung des Einzelauftrags vom Umschlagsbetrieb **vor der Erstellung des Sammelauftrags** an die BHT übermittelt, so wird dies als „konventionelle“ Verladung der Ware angesehen und die Ausgangsbestätigung an ATL@S-AES übertragen. D.h., es erfolgt eine „vorzeitige“ Verlademeldung und somit auch ein „frühzeitiger“ Abschluss des Zollvorgangs zur MRN. Nur wenn der Einzelauftrag einen virtuellen Schuppen beinhaltet oder bereits einem Sammelauftrag zugeordnet wurde, wird keine vorzeitige Verlademeldung an ATL@S-AES übertragen.

### Gefahrgut

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.

### Mengenprüfung

Es wird überprüft, ob der Bestand der Auftragsposition des Einzelauftrags noch ausreicht, um den aktuellen Packvorgang ausführen zu können. Es darf nicht mehr Ware gepackt werden, als in der Auftragsposition des Einzelauftrags angegeben wurde. Dazu wird jeweils die Summe von Anzahl und Gewicht aus allen bereits vorhandenen LCL-Verweisen zu der Auftragsposition des Einzelauftrags gebildet. Diese Summe muss – inkl. der aktuellen Angaben von Anzahl und Gewicht im LCL-Verweis – kleiner oder gleich des noch vorhandenen Bestands der Auftragsposition des Einzelauftrags sein.

### Änderung von Packaufträgen

Packaufträge können einschließlich der LCL-Verweise wie andere Aufträge geändert werden (siehe auch Kapitel „Auftragsänderung“). Änderungen müssen immer komplett mit allen benötigten LCL-Verweisen des Sammelauftrags erfolgen, d. h. LCL-Verweise können hinzugefügt oder weggelassen werden.

Wurde ein Einzelauftrag einem LCL-Auftrag zugeordnet und besitzt dadurch den Status „PZT“, so ist der Einzelauftrag gegen nachfolgende Änderungen gesperrt. Grund ist, dass der Tally die Mengen bereits verplant hat oder durch die Auftragsänderung ein anderer Tallybetrieb adressiert würde. Auch die Änderung eines im Status „PZA“ befindlichen Einzelauftrags ist schon aus zolltechnischen Gründen nicht möglich, wenn es um eine Schiffsänderung geht. Um im ersten Fall eine Änderung vornehmen zu können und im zweiten Fall eine Auftragsstornierung durchzuführen, muss dazu im Vorwege auch der Sammelauftrag abgeändert werden. Hierbei ist der entsprechende LCL-Verweis zu entfernen. Nach der Änderung bzw. der ggf. erneuten Gestellung des Einzelauftrags muss dann auch wieder der Sammelauftrag erneut geändert werden und der entsprechende LCL-Verweis hinzugefügt werden.

Beim Entfernen von LCL-Verweisen im Sammelauftrag werden auch die Statuswerte „PZA“ bzw. „PZT“ des Einzelauftrags entsprechend zurückgesetzt.

### **Mengendifferenzen bei Packaufträgen**

Werden bei der operativen Durchführung des Packauftrags Differenzen festgestellt (z. B. passt die angegebene Sollmenge nicht in den Container), so muss der Ersteller des Sammelauftrags die Mengen im Packauftrag entsprechend korrigieren und erneut an die BHT übermitteln.

Wird festgestellt, dass eine im LCL-Verweis angegebene Menge gar nicht gepackt werden konnte, so handelt es sich um einen Sonderfall. Der Sammelauftrag ist dahingehend zu ändern, dass der entsprechende LCL-Verweis entfernt wird. Eine Änderung des LCL-Verweises auf sog. Nullmengen ist nicht erlaubt.

In beiden Fällen ist es nur durch die Korrektur möglich, weitere Sammelaufträge bzgl. der restlichen Mengen zu erstellen.

### **Stornierung von Packaufträgen**

Packaufträge können wie andere Nicht-Containeraufträge nur **gesamthaft** storniert werden (siehe auch Kapitel „Auftragsstornierung“).

Die Stornierung eines Sammelauftrags wirkt sich nicht nur auf den aktuellen Auftrag, sondern auch auf die referenzierten Einzelaufträge aus. In jedem Einzelauftrag wird der Status zurückgesetzt, der die Verkettung eines Einzel- zu einem Sammelauftrag repräsentiert und zwar sowohl auf Ebene der Auftragsposition als auch auf Ebene des Auftrags. Der Status „PZA“ wird durch den Status „AUA“ ersetzt und der Status „PZT“ durch den Status „EMT“, insofern der Einzelauftrag nicht mit weiteren Sammelaufträgen über LCL-Verweise in Verbindung steht

### **Stornierung von Einzelaufträgen**

Die Stornierung eines Einzelauftrags ist unabhängig vom Status „PZA“ oder „PZT“ in der BHT möglich. Im Anschluss muss der Sammelauftrag vom Ersteller dahingehend geändert werden, dass der entsprechende LCL-Verweis entfernt wird. Nur durch die

Korrektur ist eine ggf. anschließende Erstellung / Durchführung eines weiteren Sammelauftrags bzgl. der restlichen Mengen möglich.

In Fällen der Stornierung von Einzelaufträgen, die bereits einem Sammelauftrag zugeordnet wurden, findet zumeist zusätzlich eine organisatorische Klärung der Beteiligten untereinander statt.

### 3. Statusmeldungen

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.

Die an diesem Informationsaustausch möglichen einzelnen Auftragsbeteiligten wurden bereits im Kapitel „Verteilung Auftrag“ im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben.

Statusmeldungen dienen dazu **alle** Beteiligten an einem Hafenauftrag über die jeweiligen Arbeitsfortschritte eines **einzelnen** Beteiligten auf dem Laufenden zu halten. Dabei kann es sich z. B. sowohl um durchgeführte operative Arbeiten des Umschlagsbetriebs oder auch um die Dokumentation der zollamtlichen Entscheidung handeln. Selbst die BHT gilt als Hafenauftragsbeteiligter und übermittelt Statusmeldungen, z. B. als Antwort auf die Auftragsstellung. Die Beteiligten werden somit in die Lage versetzt, zeitgerecht Maßnahmen zu ergreifen oder fehlende Informationen nachzuliefern.

Die wichtigste Angabe in der Statusmeldung 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. Ferner werden anhand von Statuswerten in der BHT (Zoll-)Prozesse gestartet, fortgeführt oder beendet.

Neben dem Status selbst beinhaltet die Statusmeldung relevante Angaben aus dem Auftrag, wie die Auftragsreferenz, die Auftragsnummer sowie die Auftragsposition und bei Umschlagsmeldungen z. B. die Erledigungsmengen. Weitere wichtige Details können dem Status in Statuszeilen beigefügt werden, wobei der Inhalt anhand von (Meldungs-)Typen codiert wird. Bei Statusmeldungen, die die BHT auf Grund des elektronischen Zoll-Ausfuhrverfahrens ATL@S-AES erstellt, werden Details nicht nur in Statuszeilen, sondern auch in eigenen Abschnitten der Statusmeldung vorgehalten.

Statusmeldungen können sich 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. Daraus ergibt sich, ob die Angabe der Auftragsposition als eindeutiges Identifizierungsmerkmal entweder Pflicht oder nicht zulässig ist.

Abhängig vom Typ eines Statuswertes wirkt sich der Status auch auf andere Bestandteile des Auftrags aus. Einige Statuswerte zu Auftragspositionen (z. B. „ERU“ oder „TOU“) führen in der BHT dazu, dass sobald alle Auftragspositionen des Auftrags denselben Status aufweisen, der Auftrag selbst auch diesen Status erhält. Andere Statuswerte (z. B. „IDU“ oder „ICU“) hingegen werden in der BHT sowohl gleich der Auftragsposition als auch dem Auftrag hinzugefügt. Dieser Ablauf muss ggf. im DV-System des Kunden selbst vorgenommen werden.

Die Verarbeitung von Statuswerten und der weiteren Inhalte der Statusmeldung (z. B. IST-Mengen) der einzelnen Hafenauftragsbeteiligten kann in der BHT dazu führen, dass noch zusätzlich eigene **interne** Statuswerte im Auftrag oder der Auftragsposition gesetzt werden (z. B. „ERB“ – für die Erledigung eines Auftrags in der BHT). Diese Statuswerte dienen Prüfungs- und Verarbeitungszwecken und werden deshalb auch nicht an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt. Diese erhalten immer nur die in der BHT eingehende Statusmeldung.

Beinhaltet eine Statusmeldung zu einem Container an die BHT keinerlei identifizierende Auftragsangaben, so wird anhand der Containernummer versucht in der BHT einen entsprechenden *aktiven* Auftrag zu finden. Andernfalls wird der Status auf „Halde“ gelegt und gewartet, bis ein zugehöriger Hafenauftrag in der BHT eintrifft um die Verarbeitung der Statusmeldung durchzuführen.

Vor der Weitergabe der Statusmeldung an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten ergänzt die BHT diese ggf. um Angaben aus dem Auftrag wie z. B. Auftraggeber-Abteilung und -Position. Des Weiteren können auch anhand von (Meldungs-)Typen codierte Zusatzinformationen über z. B. die Containernummer der Statusmeldung mittels Statuszeilen hinzugefügt werden. Weitere Details können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

### 3.1. Aufbau eines Status

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“ 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“ - erledigt durch 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

Ebenfalls gibt es im Rahmen des Abschnitts „Statusmeldungen“ das Kapitel „Statusfolgeprüfungen“, das sich näher mit Statusabhängigkeiten innerhalb der BHT beschäftigt.

### 3.2. Statusfolgeprüfung

Jede auftrags- oder auftragspositionsbezogene Statusmeldung, die von den einzelnen Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelt wird, wird der Statusfolgeprüfung unterzogen. Die Prüfung soll im Vorfeld verhindern, dass keine unzulässigen Statuswerte von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten weitergegeben werden. Diese könnten ansonsten im operationellen als auch im Verarbeitungs-Ablauf bei den Empfängern zu Problemen führen. Ebenso könnten in der BHT z. B. Zoll-Prozesse zu früh weitergeführt werden.

Zur Statusfolgeprüfung werden der Status der einkommenden Statusmeldung, sowie die vorliegenden Auftragsstatuswerte der BHT und der weiteren Hafenauftragsbeteiligten herangezogen. Die an einem Auftrag möglichen weiteren Beteiligten neben dem Auftraggeber und der BHT sind: der Umschlag, der Makler/Reeder, das Hafenamtsamt, der Tally und der Zoll. Der Zoll kann in einem Auftrag ggf. zweimal mit Statuswerten enthalten sein, wenn im Auftrag Zoll-Angaben für das *herkömmliche* als auch das *elektronische* Zoll-Ausfuhrverfahren enthalten sind.

#### Beispiel:

Die Eingangsmeldung eines Containers zu einem in der BHT vorliegenden Containerauftrag wird vom Terminal übermittelt.

| Beteiligter   | In der BHT vorliegender Status | Bemerkung                    |
|---------------|--------------------------------|------------------------------|
| Auftraggeber  | <b>STA</b>                     | Auftrag storniert            |
| Umschlag      | EMU                            | Auftragskopie weitergeleitet |
| Makler/Reeder | EMM                            | Auftragskopie weitergeleitet |
| Hafenamtsamt  |                                | kein Status vorhanden        |
| Tally         |                                | kein Status vorhanden        |
| Zoll-1        |                                | kein Status vorhanden        |
| Zoll-2        |                                | kein Status vorhanden        |

Die Eingangsmeldung wird in diesem Fall abgelehnt, da der Auftrag vom Auftraggeber bereits storniert wurde.

### 3.3. Statusmeldungen der BHT

Die BHT ist im weiteren Sinne auch ein Hafenauftragsbeteiligter. Sie nimmt Aufträge und Statusmeldungen entgegen und prüft die inhaltlichen Angaben. Je nach Prüfungsergebnis werden entweder Quittungen oder Fehlermeldungen an den Sender des Auftrags bzw. der Statusmeldung übermittelt. Fehlerfreie Auftragsanlagen und Auftragsänderungen werden von der BHT mit dem Status „AUB“ quittiert. Hingegen werden fehlerhafte Aufträge bzw. Änderungen mit dem Status „MOB“ abgewiesen. Fehlerfreie und fehlerhafte Statusmeldungen werden in der BHT unterschiedlich behandelt. Alle fehlerhaften Statusmeldungen werden ebenfalls mit dem Status „MOB“ abgewiesen. Fehlerfreie Statusmeldungen erhalten nur dann eine positive Quittung wenn es sich um Statusmeldungen des Auftraggebers handelt wie z. B. Auftragsstornierungen. Statusmeldungen vom z. B. Umschlagsbetrieb erhalten hingegen keine positive Quittung.

Die BHT übermittelt aber nicht nur Statusmeldungen als Ergebnisantwort auf eingehende Aufträge und Statusmeldungen, sondern erstellt auch automatische Statusmeldungen nach der Prüfung von eingehenden Nachrichten von ATL@S-AES (Status „AEB“ und „PRB“). Ebenso können in der BHT automatische Statusmeldungen erstellt werden, wenn die in der BHT kontinuierlich laufenden Prüfdienste anhand bestimmter Kriterien einen Status im Auftrag setzen, der im Ergebnis auch an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt werden kann (bspw. „NVB“).

#### 3.3.1. Auftragsquittung

Jede erfolgreiche Auftragsanlage oder Auftragsänderung wird dem Auftraggeber mit dem Status „AUB“ quittiert. Die Auftragsquittung beinhaltet neben dem Status auch noch relevante Zusatzinformationen.

*Details zur Auftragsquittung sind bereits im Kapitel „Auftragsquittung“ des Abschnitts „Auftrag“ beschrieben worden.*

#### 3.3.2. Fehlermeldung

Fehlerhafte Aufträge werden mit dem Status „MOB“ von der BHT abgewiesen. Eine Auftragsreferenz ist in der Statusmeldung nur enthalten, wenn diese im Auftrag bereits enthalten war oder diese in der BHT vorliegt. Die weiteren identifizierenden Auftragsmerkmale wie Auftragsnummer und die vom Auftraggeber übermittelte *eindeutige* Kundenreferenz, sind dagegen immer in der Statusmeldung enthalten. Dies trifft auch für fehlerhafte Statusmeldungen des Auftraggebers zu.

Fehlerhafte Statusmeldungen aller anderen Hafenauftragsbeteiligten werden ebenfalls mit dem Status „MOB“ von der BHT abgewiesen. Alle in den Statusmeldungen enthaltenen identifizierenden Auftragsmerkmale sind in der Fehlermeldung auch wieder enthalten. Handelt es sich um Statusmeldungen vom Terminal zu Containern, so sind ggf. keine identifizierenden Auftragsmerkmale enthalten. In diesen Fällen sind in der Fehlermeldung diese Merkmale nicht enthalten.

*Details zur Fehlermeldung sind bereits im Kapitel „Fehlermeldung“ des Abschnitts „Auftrag“ beschrieben worden.*

### 3.3.3. Ausführdaten der Gestellung im Auftrag korrekt / nicht korrekt

Dieses Kapitel betrifft nur Aufträge, deren Auftragspositionen Zoll-Angaben zum elektronischen Zoll-Ausfuhrverfahren beinhalten.

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 weitergereicht. Hingegen wird bei Abweichungen zwischen den Daten dem Auftraggeber der Status „PRB“ inkl. der Abweichungen mit einer Statusmeldung von der BHT übermittelt. Neben dem Auftraggeber wird der Status „PRB“ auch an verschiedene Umschlagsbetriebe weitergereicht.

*Details zu den Statuswerten „AEB“ und „PRB“ sind bereits im Kapitel „Statuswerte BHT und ATL@S-AES“ des Abschnitts „Auftrag“ beschrieben worden.*

### 3.3.4. Nicht verladen BHT

Der Status „NVB“ wird in der BHT im Auftrag gesetzt, wenn:

- Export-Container-Auftragspositionen vorliegen die noch **nicht** den Status **Erledigt** (wie z. B. Status „TOU“) besitzen **und**
- das in der Schiffsreise des Auftrags genannte Zoll-ETS (= tatsächliches Abfahrtsdatum) bereits 2 Tage her ist (aus Sicht des aktuellen Datums) **und**
- die Export-Container-Auftragsposition nicht den Status „SPZ“ oder „CPZ“ besitzt

Besitzt ein Auftrag bzw. eine Auftragsposition den Status „NVB“, so sind diese auf Grund der Statusfolgeprüfung gegenüber weiteren Änderungen gesperrt. Wird von ATL@S-AES der Zollabschluss zur MRN an die BHT gemeldet, so wird an den Auftraggeber der Status „ZAZ“ auch für die mit dem Status „NVB“ versehene Auftragsposition verteilt.

Der Status kann dem Empfänger für weitere interne Steuerungszwecke dienen, allerdings erhalten die Hafenauftragsbeteiligten den Status „NVB“ von der BHT nur dann übermittelt, wenn dies *ausdrücklich* von diesen gewünscht wird.

### 3.4. Statusmeldungen des Auftraggebers

Der Spediteur kann in begrenztem Umfang Statusmeldungen zu eigenen Aufträgen an die BHT übermitteln. Hierbei handelt es sich um das temporäre „Außer-Kraft-Setzen“ eines Auftrags (und die damit in Verbindung stehende operative Tätigkeit beim Umschlag = „Anhalter“) sowie die Freigabe des Auftrags zur Weiterbearbeitung. Ferner die Stornierung von Aufträgen bzw. Container-Auftragspositionen. Zusatzinformationen können als Freitext in der Statusmeldung übermittelt werden. Als Antwort erhält er von der BHT im positiven Fall die gesendete Statusmeldung als Quittung und im negativen Fall eine Fehlermeldung zurück.

Wenn die Statusmeldung erfolgreich in der BHT verbucht werden konnte, wird sie über die BHT an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt. Dabei entscheiden die Art der Statusmeldung und der Auftragsinhalt darüber, welche Beteiligten betroffenen sind und deshalb Statusmeldungen erhalten müssen, falls sie dies wünschen.

#### 3.4.1. Auftrag anhalten / freigeben

Soll eine beim Umschlagsbetrieb beantragte Leistung angehalten bzw. operative Tätigkeiten an der Ware gestoppt werden, so erfolgt dies mit dem Status „HAA“. Der Auftrag wird durch diesen Status für Auftragsänderungen und einzelne Statuswerte anderer Beteiligten gesperrt. Der Status „HAA“ ist bei Containeraufträgen nicht erlaubt.

Das Aufheben der Sperre erfolgt mit dem Status „AHA“. Die Freigabe erlaubt dem Umschlagsbetrieb die operative Weiterbearbeitung. Ebenso sind in der BHT hierdurch inhaltliche Änderungen bzw. die Entgegennahme von Statusmeldungen zum Auftrag wieder möglich.

#### 3.4.2. Auftragsstornierung

Soll eine beim Umschlagsbetrieb beantragte Leistung nicht mehr durchgeführt werden oder verlangt ein fachlicher Umstand (z. B. nicht mehr mögliche Auftragsänderung) die Stornierung eines Auftrags, so erfolgt dies mit dem Status „STA“.

Bei der Auftragsstornierung sind immer die bei der Auftragsanlage vergebene Auftragsreferenz und die eindeutige Auftragsnummer anzugeben. Die Stornierung betrifft somit auch alle in dem Auftrag enthaltenen Auftragspositionen.

Neben der Auftragsstornierung, die immer alle Auftragspositionen des betreffenden Auftrags beinhaltet, ist die Stornierung **einer** einzelnen Container-Auftragsposition mit dem Status „SCA“ möglich.

*Detaillierte Angaben zur Auftragsstornierung und der Stornierung einer Container-Auftragsposition sind dem entsprechenden Kapitel im Abschnitt „Auftrag“ zu entnehmen.*

### 3.5. Statusmeldungen des Umschlagbetriebs / Terminals

Der Umschlagsbetrieb bzw. das Terminal erteilt im Rahmen seiner Tätigkeiten verschiedenste Statuswerte auf bestehende Hafenaufträge. Damit werden die Hafenauftragsbeteiligten über den Stand der operativen Arbeiten oder wichtige Ereignisse informiert, die während der Ausführung aufgetreten sind. Beispiele sind u. a. die Erledigung einer Warenanlieferung oder die Export-Verladung eines Containers.

Einige der Statusmeldungen können Zusatzinformationen wie z. B. den Lager-/Stellplatz oder die festgestellte IST-Anzahl und das dazugehörige IST-Gewicht enthalten. Diese werden in der BHT für die weitere Verarbeitung berücksichtigt. Einige der Zusatzinformation werden dabei in Statuszeilen anhand von codierten (Meldungs-)Typen übermittelt. Die Typen können im DV-System der Hafenauftragsbeteiligten entsprechend ausgewertet werden.

Die erteilten Statuswerte dienen innerhalb der BHT auch als Ereignisauslöser für den Start oder die Weiterführung von Zollprozessen.

#### 3.5.1. Statusmeldungen zu Containeraufträgen

Eine Statusmeldung zu einem Container erfolgt in der Regel auftragsbezogen. D.h., dass die identifizierenden Auftragsangaben (Auftragsreferenz, Auftragsnummer und Auftragsposition) in der Statusmeldung enthalten sind. Hiermit wird die Statusmeldung der dazugehörigen Container-Auftragsposition des in der BHT vorhandenen Auftrags zugeordnet.

Beim Containerhandling können Statusmeldungen 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. In diesem Fall versucht die BHT anhand der Containernummer einen *aktiven* (= nicht erledigten) Auftrag in der BHT zu ermitteln. Kann ein Auftrag ermittelt werden, so fügt die BHT der Statusmeldung die fehlenden Auftragsangaben hinzu und fährt danach mit der Verarbeitung der Statusmeldung fort. Andernfalls wird der Status auf „Halde“ gelegt und gewartet, bis ein zugehöriger Hafenauftrag in der BHT eintrifft. Trifft der Hafenauftrag später ein, so erfolgt eine Zuordnung von Hafenauftrag zu Statusmeldung über die Containernummer. Bereits vorhandene Statuswerte werden jetzt nachträglich verarbeitet und anschließend an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt.

Aus Sicht des Terminals gibt es eine breite Palette von Statuswerten, die es zu Containeraufträgen bzw. Container-Auftragspositionen in der BHT erteilen kann. Im Folgenden werden die **wichtigsten** Ausprägungen und ihre Bedeutung / Auswirkung aufgelistet:

| Status | Bedeutung / Auswirkung      |
|--------|-----------------------------|
| ACU    | <b>Ausliefern Container</b> |

| Status | Bedeutung / Auswirkung   |
|--------|--|
|        | Die (landseitige) Auslieferung des Containers aus dem Hafen ist abgeschlossen. Damit gilt auch die betreffende Auftragsposition bzw. der gesamte Auftrag als erledigt. Es sind keine Änderungen mehr möglich.  |
| ATU    | <b>Übermittlung ATB-Nummer</b><br>Die ATB-Nummer wird an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt.  |
| CAU    | <b>Containernummernänderung</b><br>Im Auftrag bleibt die ursprünglich vom Spediteur übermittelte Containernummer erhalten. Die neue Containernummer wird an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt.   |
| CPU    | <b>Container zur CPA</b><br>Die Verbringung des Containers zur Containerprüfanlage sperrt den gesamten Auftrag gegenüber Änderungen. Das Zurückbringen des Containers wird durch den Status „ICU“ gekennzeichnet, so dass der Container und der Auftrag dann wieder bearbeitbar sind.<br>Gilt nicht für Wilhelmshaven!   |
| CSU    | <b>Container-Stellplatz</b><br>Dieser Status signalisiert, dass mit der operativen Abarbeitung des Containerauftrags begonnen wurde.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i>   |
| FRU    | <b>Container-Freistellung</b><br>Der Reeder hat die Containerfreistellung direkt an das Terminal übermittelt. Die weitere Abwicklung erfolgt bilateral, daher hat dieser Status keine weiteren Auswirkungen in der BHT.  |
| ICU    | <b>Container in Disposition (Gate-In)</b><br>Dieser Status signalisiert, dass mit der operativen Abarbeitung des Containerauftrags begonnen wurde. Trotzdem sind Auftragsänderungen in diesem Stadium noch möglich.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i><br>Der Zollprozess startet nur, wenn mit der Statusmeldung „ICU“ auch ein Stellplatz übermittelt wird. |
| LCU    | <b>Container-Stellplatz</b><br>Der Container wurde innerhalb des Terminals umgestellt.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i>   |
| SFU    | <b>Storno Container-Freistellung</b><br>Der Reeder hat den Storno zur Containerfreistellung direkt an das Terminal übermittelt. Die weitere Abwicklung erfolgt bilateral, daher hat dieser Status keine weiteren Auswirkungen in der BHT.  |
| TAU    | <b>Container aus Transferfläche</b><br>Dieser Status zeigt das Abholen des Containers aus der Transferfläche an und gibt in der Regel auch den aktuellen Stellplatz an.  |

| Status | Bedeutung / Auswirkung   |
|--------|--|
|        | <i>Steuert Export-Zollprozesse</i>   |
| TIU    | <b>Container in Transferfläche</b><br>Dieser Status zeigt das Verbringen des Containers auf die Transferfläche an. Dadurch tauscht die BHT das ursprünglich im Auftrag genannte Terminal durch das Empfangsterminal aus. Alle nachfolgenden Statusmeldungen erreichen damit das nun zuständige Terminal.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i>   |
| TOU    | <b>Container verladen (Terminal-Out)</b><br>Die seeseitige Auslieferung des Containers aus dem Hafen ist abgeschlossen. Damit gilt auch die betreffende Auftragsposition bzw. der gesamte Auftrag als erledigt. Es sind keine Änderungen mehr möglich.<br>Beinhaltet die Container-Auftragsposition Zoll-AES-Angaben, so muss bereits eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) aus ATL@S-AES vorliegen.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i> |

Zu Container-Auftragspositionen gehen in der BHT mehr Statusmeldungen vom Terminal ein als bei konventionellen Aufträgen oder Automobilaufträgen. Der Inhalt dieser Meldungen beinhaltet viele Informationen, die durchaus abweichend von den im Auftrag enthaltenen Angaben sein können. Die Informationen werden innerhalb von Statuszeilen durch entsprechende (Meldungs-)Typen in der Statusmeldung angegeben.

Nachfolgend werden die (Meldungs-)Typen und der Inhalt kurz dargestellt:

| Typ | Inhalt   |
|-----|--|
| COI | <b>Container-Identifikation</b><br>Containernummer, Warenrichtung, ... |
| COF | <b>Container-Freistellung</b><br>Freistellnummer, Kennwort, Gültigkeit |
| CFN | <b>Container-Freistellnummer</b><br>Freistellnummer                    |
| COE | <b>Container-Eigenschaften</b><br>Bauart, Länge, ISO-Code, ...         |
| COS | <b>Container-Stellplatz</b><br>Stellplatz, Stellplatztyp, ...          |
| COV | <b>Container-Variable-Daten</b><br>Gewicht, Kühlung, Zustand, ...      |

| Typ | Inhalt  |
|-----|---|
| CRS | <b>Reeder / Schiff</b><br>Reeder, Schiff-Rufcode, Reise, Hafenangabe, ... |
| CG1 | <b>Gefahrgut-1</b><br>IMDG, UN-NR   |
| CG2 | <b>Gefahrgut-2</b><br>Flammpunkt, ...                                     |
| CZ1 | <b>Zoll-1</b><br>Zollkennzeichen, Zollkontrollnummer, ...                 |
| CZ2 | <b>Zoll-2</b><br>Zollkontrollkennzeichen, Zoll-Bemerkung, ...             |
| CVK | <b>Verkehrsmittel</b><br>Verkehrsträger, Trucker, Zug, ...                |
| CIS | <b>Zusatzinformationen Schiff</b><br>Schiff-Rufcode, Schiffname           |
| CFT | <b>Containeränderung</b><br>Neue Containernummer                          |

Die meisten in den Statusmeldungen zu Containeraufträgen enthaltenen Angaben werden in der BHT lediglich abgelegt und an die Hafenauftragsbeteiligten weitergereicht. Eine Auswertung der Inhalte erfolgt nicht. Auftragsdaten in der BHT werden auch nicht durch abweichende Daten der Statusmeldung überschrieben.

Die Statuszeilen zur Container-Freistellung sowie zur Container-Freistellnummer werden von der BHT vor der Weitergabe an die Hafenauftragsbeteiligten entfernt. Nur dem Empfänger „Bahn“ bzw. der Anwendung „CODIS“ der dbh werden die enthaltenen Informationen zur Verfügung gestellt.

Beispiele für Statusmeldungen zu Containeraufträgen können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

### 3.5.2. Statusmeldungen zu konventionellen Aufträgen

Eine Statusmeldung zu konventioneller Ware erfolgt **immer** auftragsbezogen. D.h., dass die identifizierenden Auftragsangaben (Auftragsreferenz, Auftragsnummer und Auftragsposition) in der Statusmeldung enthalten sein müssen. Hiermit wird die Statusmeldung der dazugehörigen Auftragsposition des in der BHT vorhandenen Auftrags zugeordnet.

Aus Sicht des Umschlagsbetriebs gibt es eine Vielzahl von Statuswerten, die zu konventionellen Aufträgen bzw. Auftragspositionen in der BHT erteilen werden können. Im Folgenden werden die Ausprägungen und ihre Bedeutung / Auswirkung aufgelistet:

| Status | Bedeutung / Auswirkung   |
|--------|--|
| ATU    | <b>Übermittlung ATB-Nummer</b><br>Die ATB-Nummer wird an die Hafenauftragsbeteiligten verteilt.  |
| ERU    | <b>Auftrag erledigt</b><br>Jede operativ erledigte Auftragsposition wird mit einem Status „ERU“ quittiert. Wenn alle Auftragspositionen erledigt sind, gilt der gesamte Auftrag als erledigt. Es sind keine Änderungen mehr möglich. Die mit dem Status „ERU“ übermittelten IST-Mengen werden im BHT-Bestand verbucht.<br>Beinhaltet die Auftragsposition in einem bestandsmindernden Auftrag Zoll-AES-Angaben, so muss bereits eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) aus ATL@S-AES vorliegen. Gleiches gilt für einstufige konventionelle Aufträge.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i> |
| IDU    | <b>Auftrag in Disposition</b><br>Dieser Status signalisiert, dass mit der operativen Abarbeitung des konventionellen Auftrags begonnen wurde. Dadurch ist der Auftrag gegenüber Änderungen gesperrt.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i><br><i>Der Zollprozess startet nur in Abhängigkeit von der Auftragsart.</i>  |
| LAU    | <b>Lagerplatzänderung</b><br>Die zuvor mit dem Status „ERU“ oder „TVU“ übermittelten Lagerplätze werden mit diesem Status geändert.  |
| NEU    | <b>Auftrag nicht erledigt</b><br>Eine <b>nicht</b> erledigte Auftragsposition wird mit dem Status „NEU“ quittiert. In der Statusmeldung sind keine IST-Mengen angegeben (ugs. Nullmengen). Die mit dem Status „ERU“ übermittelten IST-Mengen werden im BHT-Bestand verbucht. Der gesamte Auftrag gilt als erledigt, wenn alle seine Auftragspositionen entweder den Status „NEU“ oder „ERU“ oder „TVU“ besitzen.<br>Der Status „NEU“ kann nur bei bestandsmindernden Aufträgen verwendet werden.<br><i>Steuert Export-Zollprozesse</i>   |
| TEU    | <b>Teil-Erledigung</b>   |

| Status | Bedeutung / Auswirkung   |
|--------|--|
|        | Dieser Status signalisiert, dass mit der operativen Abarbeitung des Packvorgangs begonnen wurde (Information über den Packfortschritt). Weiterhin, dass ein <b>Teil</b> einer Auftragsposition bereits in einen Container gepackt wurde.   |
| TVU    | <p><b>Auftrag unvollständig erledigt</b></p> <p>Eine <b>unvollständig</b> erledigte Auftragsposition wird mit dem Status „TVU“ quittiert. Zusätzlich wird die IST-Menge übermittelt, mit der die Auftragsposition erledigt wurde.</p> <p>Die mit dem Status „ERU“ übermittelten IST-Mengen werden im BHT-Bestand verbucht. Der gesamte Auftrag gilt als erledigt, wenn alle seine Auftragspositionen entweder den Status „TVU“, „NEU“ oder „ERU“ besitzen.</p> <p>Der Status „TVU“ darf nur bei bestandsmindernden Aufträgen verwendet werden. Beinhaltet die Auftragsposition Zoll-AES-Angaben, so muss bereits eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) aus ATL@S-AES vorliegen.</p> <p>Ein gestarteter ATL@S-AES-Zollprozess wird erst weitergeführt, wenn der Spediteur nach dieser Statusmeldung die im Auftrag vorhandenen Zoll-Angaben mittels einer Auftragsänderung mit Status „GZA“ explizit an die BHT übermittelt.</p> <p>Ansonsten bleibt der Zollprozess offen.</p> |
| ZUU    | <p><b>Auftragsstatus zurückgesetzt</b></p> <p>Dieser Status setzt den Auftrag auf den initialen Status zurück. Damit kann der Auftrag wieder geändert werden. Der Status „ZUU“ ist auch für Containeraufträge möglich.</p>   |

Statusmeldungen vom Umschlagsbetrieb zu konventionellen Aufträgen sind in der BHT recht überschaubar. Außer dem Status werden nur wenige Zusatzinformationen innerhalb von Statuszeilen mittels entsprechender (Meldungs-)Typen übermittelt.

Nachfolgend werden die (Meldungs-)Typen und der Inhalt kurz dargestellt:

| Typ | Inhalt  |
|-----|---|
| LAG | <p><b>Lagerplatz</b></p> <p>Schuppen-Code, ...</p>  |
| ATB | <p><b>ATB-Nummer Umschlag</b></p> <p>ATB-Nummer</p> |

Bei den Statuswerten die der Erledigung von Aufträgen bzw. Auftragspositionen dienen, werden die IST-Mengen separat in der Statusmeldung vorgehalten und nicht in Statuszeilen hinterlegt.

### 3.5.3. Statusmeldungen zu Automobil-Aufträgen

Spezielle Statusmeldungen oder Statuswerte im Bereich von Automobil-Aufträgen gibt es nicht. Es gelten dieselben Statuswerte wie im **konventionellen** Verkehr. Das Kapitel wurde der Vollständigkeit halber aufgenommen.

### 3.5.4. Statusmeldungen zu Packaufträgen

Spezielle Statusmeldungen oder Statuswerte zu Packaufträgen gibt es nicht. Das Kapitel wurde der Vollständigkeit halber aufgenommen.

*Detaillierte Angaben zu Packaufträgen sind dem Kapitel „Spezielle Auftragsgestaltungen – Packaufträge – im Abschnitt „Auftrag“ zu entnehmen.*

### 3.5.5. Lagerplatzmeldungen

Lagerplätze dürfen vom Umschlagsbetrieb **nur** mit den Statuswerten „ERU“, „TVU“ oder „LAU“ an die BHT übertragen werden. Die Erledigungs-Statuswerte „ERU“ und „TVU“ legen in der BHT den Lagerplatz an. Der Status „LAU“ dient der Änderung von vorhandenen Lagerplätzen oder sollte noch kein Lagerplatz vorhanden sein, ebenfalls der Anlage eines solchen. Eine Änderung ersetzt **komplett** alle zuvor vorhandenen Lagerplätze.

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 innerhalb der Statusmeldung als Statuszeile an die BHT übertragen. Die Statuszeilen beinhalten dazu den (Meldungs-)Typ „LAG“. Die Angabe von Lagerplätzen erfolgt immer bezogen auf eine Auftragsposition, wobei max. 99 Lagerplätze angegeben werden dürfen.

### 3.5.6. Bestandsprüfungen

Im Kapitel „Auftragsposition - Bestandsverwaltung“ des Abschnitts „Auftrag“ wurde bereits ausgeführt, dass bei mehrstufigen Aufträgen in der BHT eine Bestandsverwaltung stattfindet. Sie soll sicherstellen, dass nicht mehr Waren verladen oder ausgeliefert werden können, als in der Anlieferung enthalten waren.

Die Verwaltung in der BHT arbeitet ausschließlich auf den Auftragsdaten des Auftraggebers und den Angaben aus den Erledigungs-Statusmeldungen des Umschlagbetriebs. An dieser Stelle wird auf die einzelnen Statuswerte der Erledigungsmeldungen und deren Bedeutung in der Bestandsverwaltung näher eingegangen.

#### Allgemein

Für die Plausibilisierung in der BHT ist in erster Linie jeweils die **Anzahl** maßgeblich. Es werden die im Auftrag avisierte SOLL-Anzahl, die mit der Statusmeldung erledigte IST-Anzahl und letztlich die Anzahl der über den Auftrag verfügbaren Stückgüter / Automobile abgeglichen. Gewichte werden zwar jeweils berechnet, spielen aber für die Prüfungen eine untergeordnete Rolle. Über die identifizierenden Auftragsangaben einer Statusmeldung ermittelt die BHT, ob es sich um einen bestandserhöhenden oder bestandsmindernden Auftrag handelt und passt den Warenbestand daraufhin entsprechend an. In der Regel wird mit der letzten Warenverladung der Bestand hinsichtlich Anzahl und Gewicht auf 0 gesetzt. Allerdings kann es vorkommen, dass trotz Restanzahl 0 rechnerisch ein Restgewicht verbleibt. Die BHT akzeptiert eine entsprechende Statusmeldung trotzdem.

Der Status „ERU“ kann sowohl bei bestandserhöhenden, bestandsmindernden und bestandsneutralen Aufträgen vorkommen. Die Statuswerte „TVU“ und „NEU“ sind nur bei bestandsmindernden Aufträgen zulässig.

Wenn in der nachfolgend Beschreibung von „verfügter“ Anzahl oder Menge gesprochen wird, ist damit die Summe der SOLL-Angaben aller in der BHT vorliegenden bestandsmindernden Aufträge gemeint, die einen Bezug zur entsprechenden Auftragsposition haben.

#### Status „ERU“ – Erledigt (Komplett-Verladung)

Der Status „ERU“ entspricht der kompletten Erledigung einer geplanten Sollmenge. Eine Auftragsposition gilt auch dann als komplett erledigt, wenn nur **eine** der beiden Angaben „Anzahl“ bzw. „Gewicht“ mit der IST-Menge erledigt wurden. Es ist also zulässig, nur **eine** der beiden Sollmengen komplett zu erledigen, während bei der anderen Angabe noch ein Rest übrigbleibt. Genauso zulässig ist es auch, eine größere IST-Menge anzugeben, als im Soll geplant war.

Sind bei einem bestandsmindernden Auftrag jedoch **sowohl die IST-Anzahl als auch das IST-Gewicht kleiner als die jeweiligen Sollangaben**, so führt dies zu einer fehlerhaften Abweisung der Statusmeldung in der BHT. Eine „Minderverladung“ in Zusammenhang mit dem Status „ERU“ ist nicht zulässig. Bei einem bestands-

erhöhenden Auftrag wird diese Differenz akzeptiert, da hier zumeist eine bilaterale Verständigung zwischen Umschlagsbetrieb und Auftraggeber stattfindet.

Ist die IST-Anzahl der Erledigung bei einem bestandsmindernden Auftrag **größer** als die SOLL-Anzahl, so wird geprüft, ob damit die insgesamt bereits *verfügte* Anzahl die ursprünglich *angelieferte* Anzahl der Auftragsposition übersteigt. Ist dies der Fall, so führt dies zu einer fehlerhaften Abweisung der Statusmeldung in der BHT.

Zudem wird in der BHT geprüft, ob durch die Erledigung die insgesamt verfügte Anzahl der Auftragsposition kleiner als 0 wird. Ist dies der Fall, so führt dies ebenfalls zu einer fehlerhaften Abweisung der Status-meldung in der BHT.

Eine Gewichtsabweichung spielt in beiden Fällen für die Prüfung keine Rolle.

### **Status „TVU“ – Unvollständig erledigt (Teil-Verladung)**

Bei einer Teil-Verladung muss mindestens eine der beiden Angaben zu IST-Anzahl oder IST-Gewicht in der Statusmeldung enthalten, d.h.  $> 0$  sein. Zudem muss entweder die IST-Anzahl kleiner als die SOLL-Anzahl oder das IST-Gewicht kleiner als das SOLL-Gewicht sein, ggf. auch beides.

Sind beide IST-Mengenangaben = 0 oder ist keine der IST-Mengenangaben kleiner als die jeweilige Sollmenge, so führt dies zu einer fehlerhaften Abweisung der Statusmeldung in der BHT.

### **Status „NEU“ – Nicht erledigt (Nicht-Verladung)**

Meldet der Umschlagsbetrieb eine Nicht-Verladung, so dürfen weder IST-Anzahl noch IST-Gewicht in der Statusmeldung angegeben werden, müssen also jeweils 0 sein. Andernfalls führt dies zu einer fehlerhaften Abweisung der Statusmeldung in der BHT.

### **Status „TEU“ – Teil-Erledigung**

Bei Teil-Erledigungen im Zuge von Packvorgängen werden in der BHT keine Prüfungen hinsichtlich der in der Statusmeldung vorhandenen IST-Mengenangaben durchgeführt. Eine Plausibilisierung erfolgt erst bei einem der zuvor beschriebenen Erledigungsstatuswerte. Der Status „TEU“ gibt lediglich Informationen zum Packfortschritt wieder.

### **Soll- / Ist-Angaben bei Erledigungs-Statuswerten**

Anhand von Beispielmengen ist in einer Matrix festgehalten, welche Kombinationen aus SOLL- und ggf. abweichenden IST-Angaben bei welchem Erledigungs-Status zulässig sind:

| SOLL-Anzahl | IST-Anzahl | SOLL-Gewicht | IST-Gewicht | Status „ERU“ | Status „TVU“ | Status „NEU“ |
|-------------|------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| 100         | 100        | 3000         | 3000        | ✓            | x            | x            |
| 100         | 110        | 3000         | 3000        | ✓            | x            | x            |
| 100         | 100        | 3000         | 3100        | ✓            | ✓            | x            |
| 100         | 80         | 3000         | 3000        | ✓            | ✓            | x            |
| 100         | 100        | 3000         | 2500        | x(*)         | ✓            | x            |
| 100         | 90         | 3000         | 2900        | ✓            | x            | x            |
| 100         | 120        | 3000         | 3200        | ✓            | ✓            | x            |
| 100         | 100        | 3000         | 0           | ✓            | x            | x            |
| 100         | 110        | 3000         | 0           | x            | x            | ✓            |
| 100         | 0          | 3000         | 0           | ✓            | x            | x            |

(\*) Gilt nur für bestandsmindernde Folgeaufträge. Der Status „ERU“ auf bestandserhöhende Aufträge ist bei dieser Konstellation zulässig.

### Aktualisierung des Bestands

Der Bestand einer Auftragsposition wird in der BHT durch den bestandserhöhenden Auftrag zu dieser Auftragsposition festgelegt. Der Bestand aktualisiert sich entweder durch die Änderung des bestandserhöhenden Auftrags zur Auftragsposition oder durch die Anlage oder Änderung von bestandsmindernden Folgeaufträgen zu dieser Auftragsposition.

Durch die Erledigungsmeldungen des Umschlagsbetriebs muss ggf. der Bestand der Auftragsposition ebenfalls aktualisiert werden:

- Gab es *keine* Abweichung zwischen SOLL- und IST-Mengen, so braucht auch der Bestand der Auftragsposition nicht aktualisiert werden.
- Wenn es eine Abweichung zwischen den IST- und SOLL-Mengenangaben der Auftragsposition gibt muss der Bestand entsprechend nach oben oder unten korrigiert werden.

### 3.5.7. ATB-Nummer

Waren, die in ein **Seezollhafengebiet** (und nicht in einen Freihafen) verbracht werden, müssen, um die zollamtliche Überwachung zu gewährleisten, mit einer summarischen Anmeldung beim Zoll angemeldet werden. Nach dem Löschen bzw. der Gestellung der Waren befinden sich diese in der sog. vorübergehenden Verwahrung bis sie in ein Zollverfahren (z. B. freier Verkehr, Zolllager) überführt werden. Möglich ist auch die Wiederausfuhr oder das Verbringen in eine Freizone. Die Referenznummer beim Zoll ist die 21-stellige ATB-Nummer die sich aus 7 einzelnen Angaben zusammensetzt:

- AT = Kennzeichen IT-Verfahren ATL@S
- B = Art des Belegs (hier: Kennzeichen 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) kann mittels einer Statusmeldung zu einem Auftrag vom Umschlagsbetrieb 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. Die ATB-Nummer wird von der BHT an den Auftraggeber und den Zoll weitergeleitet.

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“. Dies auch immer erst nach der Meldung des Eingangs des Containers im Hafen.

Beispiele können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

### 3.6. Statusmeldungen des Zolls

Die Zoll-Ausfuhrverfahren *papiergestützt* und *elektronisch* sowie der in der BHT existierende Zoll-Timer wurden bereits im Kapitel „Zoll – Export“ und ff. des Abschnitts „Auftrag“ detailliert beschrieben und werden deshalb an dieser Stelle nicht erneut aufgegriffen.

Statusmeldungen des Zolls, die über die BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt werden, entstehen durch:

- die Dokumentation der zollamtlichen Entscheidung des Zollbeamten im Auftrag, mittels der von der BHT zur Verfügung gestellten Dialoganwendung
- das Ergebnis des Zoll-Timers
- die Statusmeldungen aus ATL@S-AES an die BHT (Status der Überwachung, Kontrollmaßnahme und Fehlermeldung)

Im Folgenden werden die Status-Ausprägungen und ihre Bedeutung / Auswirkung aufgelistet (wenn von Ware die Rede ist, kann es sich auch um ein Automobil handeln):

| Status | Bedeutung / Auswirkung   | Papiergestützt | ATL@S-AES | Zoll-Timer |
|--------|--|----------------|-----------|------------|
| CPZ    | <b>Container CPA (Containerprüfanlage)</b><br>Der Container bzw. die Ware darf weder verladen werden noch den Hafen verlassen, sondern muss zur Containerprüfanlage verbracht werden. Die Verladung ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt.   | ✓              | ✓         | x          |
| FEZ    | <b>Fehlermeldung</b><br>Der ATL@S-AES-Prozess ist auf Grund eines Fehlers in den Daten, der vom Auftraggeber behoben werden muss, unterbrochen.<br><b>Hinweis:</b><br>Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status bzgl. der Steuerung der operativen Abläufe und ggf. selbst aktiv zu werden. Hierbei werden allerdings nur der Status und keine Inhalte über den Fehler an diese übermittelt. | x              | ✓         | x          |
| FRZ    | <b>Freigabe Zoll (Verladefreigabe)</b><br>Die Ware bzw. der Container darf verladen werden und den Hafen seeseitig verlassen.  | ✓              | ✓         | ✓          |
| INZ    | <b>Information Zoll</b><br>Der ATL@S-AES-Prozess ist unterbrochen, der Auftraggeber muss aktiv werden und ggf. Kontakt mit der zuständigen Zoll-Dienststelle aufnehmen.<br><b>Hinweis:</b><br>Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene  | x              | ✓         | x          |

| Status | Bedeutung / Auswirkung   | Papier-<br>gestützt | ATL@S<br>-AES | Zoll-<br>Timer |
|--------|--|---------------------|---------------|----------------|
|        | Umschlagsbetriebe diesen Status bzgl. der Steuerung der operativen Abläufe und ggf. selbst aktiv zu werden. Hierbei wird allerdings nur der Status und keine Inhalte an diese übermittelt.       |                     |               |                |
| SPZ    | <b>Verladestopp Zoll</b><br>Die Ware bzw. der Container darf nicht verladen werden und den Hafen nicht verlassen. Die Verladung ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt. | ✓                   | ✓             | ✓              |
| ZAZ    | <b>Zollabschluss</b><br>Der Zollvorgang ist ATL@S-seitig abgeschlossen. Nachfolgende Schritte wie z.B. die Umsatzsteuererstattung können eingeleitet werden.                                     | x                   | ✓             | x              |
| ZUZ    | <b>Zollstatus zurückgesetzt</b><br>Der vorherige Zollstatus wird aufgehoben.   | ✓                   | ✓             | ✓              |

In besonderen Fällen bedient sich der Zoll, zumindest im Containerverkehr, des DV-Systems des jeweiligen Terminals um die Information über Verladestopps und Verladefreigaben zu versenden. Der Zoll übermittelt diese Statusinformationen per Fax, Email oder telefonisch an das Terminal.

Das Terminal verwendet allerdings keine separaten Statuswerte für die Meldung an die BHT, sondern integriert diese Angaben in die terminalbezogene Statusmeldung wie z. B. „LCU“ (siehe auch Kapitel „Statusmeldungen zu Containeraufträgen“).

Über die Verteilung der Statusmeldung des Terminals wird die Zollmeldung implizit auch an alle weiteren Hafenauftragsbeteiligten von der BHT verteilt. Ob diese die zusätzlichen Daten vom Zoll allerdings auswerten, ist nicht bekannt. In der BHT findet keinerlei Verarbeitung anhand der in der Statusmeldung des Terminals übermittelten Zollwerte statt. Die Statusmeldung dient an dieser Stelle lediglich als Transportmedium.

### 3.7. Statusmeldungen von Makler / Reeder

Für jede Ware, die im Import seeseitig angeliefert wurde, ist vor der Abholung aus dem Hafen eine Freistellung erforderlich.

Die Freistellung auf einen in der BHT vorliegenden Auftrag wird zwar durch den Status „FIM“ repräsentiert, dennoch wird dieser Status nicht mit einer Statusmeldung, wie sie z. B. vom Status „ICU“ verwendet wird, an die BHT übermittelt.

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 mittels eines eigenen Übertragungsformats „FREISTELLUNG“.

Das Vorgehen bei der Freistellung, mittels von der BHT dem Makler/Reeder zur Verfügung gestellter Dialoganwendung, ist nicht Bestandteil dieser Beschreibung.

Im Containerverkehr wird die Freistellung zumeist vom Makler/Reeder direkt an das Terminal übermittelt. Das Terminal sendet daraufhin an die BHT eine Statusmeldung mit dem Status „FRU“ (siehe auch Kapitel „Statusmeldungen zu Containeraufträgen“). Der Status „FRU“ hat in der BHT allerdings nur einen informativen Charakter.

Weitere Details zu diesem Thema können dem Abschnitt „Freistellung“ entnommen werden.

### 3.8. Statusmeldungen des Tallybetrieb

Der Tally kann im Rahmen seiner Tätigkeiten Statuswerte auf bestehende Hafenaufträge erteilen. Dies erfolgt aber nicht durch die Übermittlung von Statusmeldungen an die BHT, sondern durch die Nutzung einer von der BHT zur Verfügung gestellten Dialoganwendung. Dabei ist der Umfang der möglichen Statuswerte sehr eingeschränkt. Des Weiteren werden die Statuswerte derzeit von der BHT **nicht** an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten übermittelt.

| Status | Bedeutung / Auswirkung   |
|--------|--|
| IBT    | In Bearbeitung<br>Der Tally hat den Hafenauftrag gedruckt und ihn damit in die operative Bearbeitung übernommen.   |
| PZT    | Packliste zugeordnet<br>Der Status wird automatisch bei Abschluss der Erfassung des Packauftrags durch den Tally auf alle Einzelaufträge gesetzt und sperrt diese gegen nachfolgende Änderungen. |

*Das Vorgehen der Bearbeitung, mittels von der BHT dem Tallybetrieb zur Verfügung gestellter Dialoganwendung, ist nicht Bestandteil dieser Beschreibung.*

### **3.9. Statusmeldungen des Hafenamts**

Die Hafenbehörde kann einen Verladestopp für bestimmte Gefahrgüter aussprechen und diesen ggf. auch wieder aufheben.

Da die Hafenbehörde jedoch keinen direkten Zugang zur BHT hat, bedient sie sich zumindest im Containerverkehr des DV-Systems des jeweiligen Terminals um diese Information zu versenden. Die Hafenbehörde übermittelt diese Statusinformationen per Fax, Email oder telefonisch an das Terminal.

Das Terminal verwendet allerdings keine separaten Statuswerte für die Meldung an die BHT, sondern integriert diese Angaben in die terminalbezogene Statusmeldung wie z. B. „LCU“ (siehe auch Kapitel „Statusmeldungen zu Containeraufträgen“).

Über die Verteilung der Statusmeldung des Terminals wird die Hafenamtsmeldung implizit auch an alle weiteren Hafenauftragsbeteiligten von der BHT verteilt. Ob diese die zusätzlichen Daten von der Hafenbehörde allerdings auswerten, ist nicht bekannt. In der BHT findet keinerlei Verarbeitung anhand der übermittelten Hafenamtsperre statt. Die Statusmeldung dient an dieser Stelle lediglich als Transportmedium.

### **3.10. Statusmeldungen Sonstiger Beteiligter**

Die Bahn, die von der BHT Auftragskopien oder Statusmeldungen erhält, übermittelt selbst keine Meldungen an die BHT oder stellt anderweitig Angaben zum Hafenauftrag in der BHT ein.

Der Trucker bzw. das dbh-System BIT (= Business Information & Tracking) ist ebenfalls nur ein Empfänger und kein Sender von Daten. Die BHT übermittelt an dieser Stelle nur Statusmeldungen zu Containern.

Das dbh-System BIP (= Business Integration Plattform) sendet an die BHT ebenfalls keine Statusmeldungen. Die BHT sendet allerdings die Statusmeldungen „FRZ“, „SPZ“, „CPZ“ und „ZUZ“ an BIP, wenn es sich um Seedurchfuhrgut-Auftragsarten handelt.

### 3.11. Statusmeldungen verteilen

Hat eine Statusmeldung alle Prüfungen in der BHT erfolgreich durchlaufen und der jeweilige Status wurde dem Auftrag hinzugefügt, so wird die Statusmeldung an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten weitergeleitet / verteilt.

Dabei entscheidet, wie bereits im Kapitel „Verteilung Auftrag“ im Abschnitt „Auftrag“ beschrieben, der Auftragsinhalt darüber, welche einzelnen Beteiligten die Statusmeldung bekommen.

Eine Ausnahme gibt es an dieser Stelle bei den Statusmeldungen zu Containeraufträgen. Enthält die Statusmeldung Angaben zu Gefahrgut, dafür allerdings **keine** identifizierenden Auftragsangaben (und anhand der Containernummer kann auch **kein** aktiver Auftrag in der BHT ermittelt werden), so wird auf Grund der in der Statusmeldung enthaltenen Angabe des Leistungsortes (Schuppen) das zuständige Hafenamts ermittelt.

#### Ergänzung der Statusmeldung

Erhält die BHT die Statusmeldung von einem Hafenauftragsbeteiligten, so wird die Statusmeldung vor der Weitergabe um Auftragsangaben wie Kundenreferenz, Abteilung, Position und Sachbearbeiter ergänzt. Sind diese Angaben bereits vom Statusgeber in der Statusmeldung angegeben worden, so werden diese durch die in der BHT vorliegenden Auftragsangaben ersetzt.

Bei der Weitergabe der Auftragsstornierung an das Terminal, wird je nach Terminalbetrieb, die Statusmeldung um Statuszeilen ergänzt. Die Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typ „CST“ beinhaltet dabei die Zusatzinformationen über die Auftragsposition, die Auftragsart und die Containernummer. Der Reeder-Code wird hingegen in einer Statuszeile mit dem (Meldungs-)Typ „CRS“ übermittelt.

Statusmeldungen wie z. B. Status „FRZ“ an das Terminal in Wilhelmshaven werden ebenfalls um Statuszeilen von der BHT ergänzt. Die Containernummer und die Auftragsart aus dem Auftrag werden mit dem (Meldungs-)Typ „CON“ und der ggf. in der BHT vorliegende Containerstellplatz mit dem (Meldungs-)Typen „COS“ angegeben.

Neben den von den Hafenauftragsbeteiligten an die BHT übermittelten Statusmeldungen werden in der BHT auch Statusmeldungen selbst erzeugt und verteilt. Ursprünge hierfür sind:

- Auftrags- und Statusmeldungsquittungen und Fehlermeldungen
- Meldungen von ATL@S-AES, die in der BHT umgesetzt werden
- Statuswerte, die durch den Zoll-Timer im Auftrag gesetzt werden

Wenn es sich um Meldungen von ATL@S-AES handelt, enthalten die Statusmeldungen neben den o. g. Auftragsangaben auch Inhalte aus den Meldungen selbst (hier: Kontrollmaßnahme und Fehlermeldungen).

Details und Beispiele können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

## 4. Freistellung

Für jede Ware, die im Import seeseitig angeliefert wurde, ist vor der Abholung aus dem Hafen eine Freistellung erforderlich. Dadurch überträgt der Makler/Reeder die Verfügungsgewalt an den Spediteur als Empfänger der Freistellung. Erst wenn die Freistellung durch den Makler/Reeder vorliegt, darf die Ware vom Umschlagsbetrieb/Terminal an den Abholer ausgehändigt werden. Im Containerverkehr ist mit Freistellung des Containers auch die enthaltene Ware freigestellt und darf nach dem Auspacken abgeholt werden.

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. Dieser Vorgang ist jedoch nicht Gegenstand der BHT und muss zwischen den an der Freistellung beteiligten Spediteuren und Maklern/Reedern individuell vereinbart und manuell durchgeführt werden.

Mit der erteilten Freistellung ist der Übergang der Verfügungsgewalt einer Ware auf den Freistellungsbegehrenden vollzogen. Sämtliche Rechte des Freistellungsgebers (= Makler/Reeder) an der Ware *enden* und gehen auf den Auftraggeber als Freistellungsbegehrenden *über*. Die elektronische Freistellung in der BHT gilt im Verfahrensablauf als „elektronischer Stempel“, der zusätzlich zum manuellen Stempel auf den Papieren verwendet wird.

Eine einmal erteilte Freistellung kann nicht mehr storniert werden!

#### 4.1. Freistellbegehren

Der Freistellungsablauf wird durch den Spediteur als „Freistellungsbegehrenden“ eröffnet. Dazu wird über die BHT ein Freistellauftrag an den Makler/Reeder übermittelt, der von der BHT aus dem Import-Hafenauftrag des Spediteurs generiert wird. Der Freistellauftrag ist im engeren Sinn nichts anderes als eine Auftragskopie des Hafenauftrags. Damit teilt der Spediteur dem Makler/Reeder sein „Freistellbegehren“ mit und fordert ihn zur Freistellung der Ware auf. Hierbei handelt es sich um einen rechtlichen Übergang von einem Verfügungsbevollmächtigten auf einen anderen und darf nicht mit der *Zoll- oder Verladefreigabe* verwechselt werden.

Fachlich soll der Makler/Reeder anhand dieses „Freistellbegehrens“ in die Lage versetzt werden, die beantragte Freistellung der Ware gegen das eingereichte B/L zu prüfen. Dieser Abgleich findet manuell und damit außerhalb der BHT statt. Zudem prüft der Makler/Reeder auch, ob die Zahlung der Seefracht und sonstiger Rechnungen erfolgt ist.

#### 4.2. Freistellung abgeben

Bevor die Ware aus dem Hafen abgeholt werden darf, muss der Makler/Reeder diese freistellen. Damit geht die Verfügungsgewalt auf den Spediteur über. Dieser Vorgang wird vom Makler/Reeder erst initiiert, wenn ihm das Original-B/L vorliegt und alle Kosten beglichen sind. Dies quittiert der Makler/Reeder mit einem Stempel sowohl auf dem Original-B/L als auch elektronisch in der BHT mit dem Status „FIM“.

Die Freistellung auf einen in der BHT vorliegenden Auftrag wird zwar durch den Status „FIM“ repräsentiert, dennoch wird dieser Status nicht mit einer Statusmeldung, wie sie z. B. vom Status „STA“ verwendet wird, an die BHT übermittelt.

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 mittels eines eigenen Übertragungsformats „FREISTELLUNG“.

Eine einmal erteilte Freistellung kann nicht mehr storniert werden!

#### Containerverkehr:

Für Vollcontainer wird **ausnahmslos** die Freistellung vom Makler/Reeder direkt an das Terminal übermittelt. In der BHT darf in diesen Fällen **keine** Freistellung mehr mittels Status „FIM“ erfolgen und an das Terminal übermittelt werden. Das Terminal sendet stattdessen an die BHT eine Statusmeldung mit dem Status „FRU“ (siehe auch Kapitel „Statusmeldungen zu Containeraufträgen“). Der Status „FRU“ hat in der BHT allerdings nur einen informativen Charakter.

*Das Vorgehen bei der Freistellung, mittels von der BHT dem Makler/Reeder zur Verfügung gestellter Dialoganwendung, ist nicht Bestandteil dieser Beschreibung.*

### **4.3. Abholung der Ware**

Neben der Freistellung ist bei der Abholung der Ware beim Umschlagsbetrieb/ Terminal vom Abholer ein im Auftrag hinterlegtes Kennwort zu nennen, dass diesen zur Abholung der Ware legitimiert / berechtigt. Der Auftraggeber kann pro Auftrag nur ein Kennwort für die Auslieferung der Ware angeben. Wird im Auftrag das Verkehrsmittel „LKW“ oder „Chassis“ angegeben, so ist die Angabe des Kennworts Pflicht.

### **4.4. Freistellung verteilen**

Bei der Freistellung handelt es sich um eine reine Ausgangsmeldung. D.h., dass die Nachricht nur in der BHT erstellt wird und nicht von Hafenauftragsbeteiligten an diese übermittelt werden kann. Die Freistellung wird derzeit von der BHT an den Auftraggeber, den Umschlagsbetrieb und die Bahn verteilt.

## 5. Zusätzliche Beschreibungen

In diesem Abschnitt befinden sich zusätzliche detaillierte Beschreibungen, auf die im Rahmen der bisherigen Beschreibung bereits hingewiesen wurde.

### 5.1. BHT-ATL@S-AES-Leitfaden

In den vorherigen Kapiteln dieses Dokuments wurde das in der BHT vorkommende elektronische Zoll-Ausfuhrverfahren ATL@S-AES bereits ausführlich beschrieben. Es wurde auf die Zuordnung der Angaben aus der Ausfuhrerklärung (AE) zu Auftragspositionen des Hafenauftrags ebenso eingegangen, wie auf die mit ATL@S-AES in Verbindung stehenden Nachrichten und Statuswerte.

Die Zuordnung bzw. die Erfassung der Zoll-Angaben (für das elektronische Zoll-Ausfuhrverfahren ATL@S-AES) im Hafenauftrag erfordert jedoch in bestimmten Fällen ein besonderes Vorgehen durch den Auftraggeber / Erfasser. Dieses Kapitel geht anhand von Beispielen auf diese Fälle ein und soll somit als Zuordnungs- / Eingabehilfe dienen.

Vor den Beispielen wird aber zunächst auf die wichtigen Angaben aus dem Ausfuhrbegleitdokument (ABD) eingegangen. Daneben gibt es weitere Angaben, die nicht auf dem ABD enthaltenen sind, aber ebenfalls im Hafenauftrag angegeben werden müssen. Ebenso werden noch einmal die in diesem Dokument bereits beschriebenen BHT- und Zoll-Statuswerte, die im BHT-ATL@S-AES-Ablauf vorkommen, aufgegriffen.

#### 5.1.1. Ausfuhrbegleitdokument

Die Angaben im Hafenauftrag erfolgen zumeist auf Grundlage der vorliegenden *verlässlichen* Unterlagen. Die Erfassungsgrundlage für die Zoll-Angaben im Hafenauftrag sollte aber **immer** das Ausfuhrbegleitdokument (ugs. ABD) sein. Es ist für die Ware bis zur Ausgangszollstelle gültig.

Nachfolgend ist die Darstellung eines ABD mit den darin enthaltenen notwendigen Angaben für den Hafenauftrag zu sehen.

**EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT**

Vereinfachungskategorie (2) N DE9000097

Datenbank - Bremische Häfen GmbH  
Faulenstr. 31  
28195 Bremen  
DE

VERFAHRENR(N)  
EX Z  
Einf. Wert (0/30)

MRN 14DE586600403623E9  
Ä14DE586600403623E9&E

Vordrucke (3)  
1 2  
Anm. Sch. (0/3)

5

A. Ausfuhrstelle  
DE005872  
Ausfuhrungsdatum  
11.02.2014 10:11 Uhr  
Hauptzollamt Probebetrieb  
Zollamt Straße

Empfänger (3)  
dbh Logistics IT AG  
Martinistraße 47 - 49  
28195 Bremen  
MX

Position (5)  
1  
Faktor insgesamt (3)  
20  
Seriennummer (7)  
AC12\_Test\_0001 / Test 1

Beförderungskategorie, Code für die Zahlungsweise (0/3) Wn. Markt Code (1/3) Bestimm. Code (1/1)  
DE MX

Code für die zu durchzuführenden Länder (0/3)  
DE, MX

Anmelder/Versteller (1/4) N DE9000097

Vertreter der Person, die zum Anm. vglgt (1/4)

(1) Datenbank - Bremische Häfen GmbH  
Faulenstr. 31  
28195 Bremen  
DE

Kennzeichen des Beförderungsmittels beim Abgang (10)

Warenart (03)  
Ort des Verladens bzw. des Verpackens:  
KOSMOTLAS  
Hertzstraße 10  
75187 Karlsruhe

Verfahrensweg  
der Grenze (25)  
30  
Rohmasse (kg) (26)  
4500

Angehörigkeitskategorie (26)  
DE005872

Nummer des Zollverfahrens (30E) - Anzahl -

Paarweise und Reihen-  
bezeichnung (31)

Siehe Liste der Positionen

MRN

PRÜFUNG DURCH DIE ZOLLBEHÖRDE  
Eigene: ausschließlich für.../Schulung  
Prüfung durch die Ausgabestelle  
Angehörigkeitskategorie  
Prüfung der Verordnungen  
Bemerkungen:

**EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT**

**LISTE DER WARENPOSITIONEN - AUSFUHR**

MRN 14DE586600403623E9  
Ä14DE586600403623E9&E

Vordrucke (3)  
2 2

| Pos.-Nr. (02) | Anzahl | Art der Packstücke, Zeichen und Menge | Verpackungsart (01/1) | Warenbezeichnung (31/4)  |
|---------------|--------|---------------------------------------|-----------------------|--|
| 1             | 10     | CT, Karton                            | 123                   | Phänol, Kombs und Rennwagen, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt, Benzinmer mit einem Hubraum von 1000cm3 oder weniger, neu (ausg. zum Befördern von 10 oder mehr Personen) |
| 2             | 10     | CT, Karton                            | 294                   |  |

DE9000097  
Datenbank - Bremische Häfen GmbH  
Faulenstr. 31  
28195 Bremen  
(DE) Deutschland

87032110

ohne

TESTCONTAINER

1000 DE MX 1500

1500

Warenposition

Packstückposition

Rohmasse

Anzahl

Eigenmasse

### 5.1.2. ATL@S-AES-Angaben im Hafenauftrag

In ATL@S-AES liegen unter einer eindeutigen Zollreferenz (MRN) alle Daten der Ausfuhrerklärung vor. Die Daten muss der Ausfühler bereits vor der Warenverladung angemeldet haben. Im Gegensatz zum papiergestützten Ausfuhrverfahren brauchen daher beim elektronischen Ausfuhrverfahren in der BHT nicht mehr die *vollständigen* Zoll-Angaben (bspw. Versandstatus, Warenbeschreibung, etc.) erfasst werden. Im Fall von ATL@S-AES ist es ausreichend, dass der Auftragsposition im Hafenauftrag einige wenige Zoll-Angaben aus dem ABD hinzugefügt werden. Diese Angaben werden im nachfolgenden genauer erklärt:

| ABD<br>(Name in der<br>BHT)              | Bedeutung   |
|--|---|
| MRN<br>(MRN)                             | <p>Der gesamte Ausfuhrprozess wird vom Ausfühler mit der elektronischen Anmeldung der Ware zur Ausfuhr eröffnet. Als Ordnungskriterium erhält er als Antwort auf die <b>Ausfuhrerklärung</b> (AE) eine sogenannte MRN (Movement Reference Number) vom ATL@S-AES-System. Diese MRN ist 90 Tage gültig. Danach kann sie nicht mehr verwendet werden. Die BHT hat darauf keinen Einfluss und kann die Gültigkeit einer MRN auch nicht überwachen.</p> <p>Jede MRN ist nach folgendem Muster aufgebaut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stelle 1 und 2 = Jahr</li> <li>• Stelle 3 und 4 = Länderkennzeichen</li> <li>• Stelle 5 bis 16 = Laufende Nummer</li> <li>• Stelle 17 = Kennzeichen</li> <li>• Stelle 18 = Prüfziffer</li> </ul> <p>Eine MRN muss <b>immer</b> in den Zoll-Angaben des Hafenauftrags angegeben werden.</p> |
| Warenposition<br>(Waren-Position)        | <p>Unter einer Warenposition werden Güter mit gleicher Warennummer zusammengefasst. Die Warenposition muss immer angegeben werden, wenn die MRN <b>nicht komplett</b> einer Auftragsposition zugeordnet wurde.</p>  |
| Packstückposition<br>(Packstueck-Lfd-Nr) | <p>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.</p> <p>Die Packstückposition muss immer angegeben werden, wenn die Warenposition <b>nicht komplett</b> einer Auftragsposition zugeordnet wurde.</p> <p><b>Hinweis:</b><br/>Die Packstückposition entspricht <b>nicht</b> der Anzahl der Packstücke.</p>  |
| Anzahl<br>(Packstuecke-Anzahl)           | <p>Bei der Anzahl handelt es sich um die Stückzahl der Packstücke, die eine Packstückposition besitzt. Ist eine Packstückposition angegeben, so muss auch <b>immer</b> eine Anzahl angegeben werden.</p>  |

| ABD<br>(Name in der BHT)         | Bedeutung  |
|----------------------------------|--|
| Eigenmasse<br>(Eigenmasse-Auftr) | Die Eigenmasse stellt die relative Bezugsgröße für die <b>auszuführende</b> Menge dar. Tritt eine Minderung auf, so muss dies über die korrigierte Eigenmasse mitgeteilt werden. Die Eigenmasse entspricht dem <b>Nettogewicht</b> der Ware.   |
| Rohmasse<br>(Rohmasse-Auftr)     | Die Rohmasse stellt die relative Bezugsgröße für die <b>auszuführende</b> Menge dar. Tritt eine Minderung auf, so muss dies über die korrigierte Rohmasse mitgeteilt werden. Die Rohmasse entspricht dem <b>Bruttogewicht</b> der Ware.<br><br>Bei unverpackter Ware ist die Eigenmasse <b>identisch</b> mit der Rohmasse. |

Ferner werden zur Vervollständigung der Zoll-Angaben im Hafenauftrag noch folgende nicht auf dem ABD enthaltene Angaben benötigt (wenn an dieser Stelle von Ware die Rede ist, dann kann es sich sowohl um Container, konventionelle Ware oder Automobile handeln – für ATL@S-AES steht immer die Ware und nicht deren Eigenschaft im Vordergrund):

| Attribut / Element      | 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 | <p>Die Angabe des Kennzeichens Waren-Position-Komplett ist immer dann eine Pflichtangabe im Auftrag, wenn das Kennzeichen MRN-Komplett ein „N“ enthält. Es 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</li> </ul>  |

| Attribut / Element   | Bedeutung   |
|----------------------|---|
|                      | <p>Warenposition sich in der Auftragsposition befinden.</p> <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 Teile einer Packstückposition (Packstuecke-Komplett = „N“) sollen oder können nicht verladen werden.</li> <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 = „J“</i> in diesem Fall zu einer Verladefreigabe kommen.</p>  |

## **Beipack**

Als Beipack werden in der Ausfuhrerklärung Warenpositionen bezeichnet, die Packstückpositionen mit der Anzahl 0 besitzen.

Ein Beipack darf in der BHT nicht auf verschiedene Auftragspositionen aufgeteilt werden.

Befinden sich in einer Warenposition Packstückpositionen mit Anzahl 0 und größer 0, so darf die MRN nicht aufgeteilt werden und muss innerhalb einer Auftragsposition mit MRN-Komplett = „J“ angegeben werden.

### 5.1.3. Verladefreigabe von ATL@S-AES

Eine Verladefreigabe der Waren in ATL@S-AES erfolgt erst dann, wenn alle betreffenden Waren in ATL@S-AES gestellt sind. Die BHT meldet dazu die „Qualifizierung der Gestellung“ zur entsprechenden MRN an ATL@S-AES. Die Meldung kann dabei vorgangs-(=MRN)bezogen, warenpositionsbezogen oder packstückbezogen vorgenommen werden und damit in Teilen erfolgen.

Eine Qualifizierung der Gestellung wird unter folgenden Bedingungen gemeldet:

- Wenn im Containerverkehr der Container vom Terminal einen Stellplatz erhalten hat.
- Bei der Disposition von Auftragspositionen in einstufigen Stückgut- und Automobilaufträgen durch den Umschlagsbetrieb.
- Bei der Erledigung von Auftragspositionen in bestandserhöhenden mehrstufigen Stückgut- und Automobilaufträgen durch den Umschlagsbetrieb.

Wenn **alle** Waren einer MRN, die in Auftragspositionen vorkommen, als physisch im Hafen angekommen von der BHT an ATL@S-AES gemeldet wurden, liegt der Abschluss der Gestellung vor und der Ausfuhrvorgang gilt als **vollständig** qualifiziert. Erst wenn die vollständige Qualifizierung der Gestellung aller Waren der MRN in ATL@S-AES vorliegt, kann der Zoll die Erlaubnis zum Ausgang - die Verladefreigabe - erteilen und an die BHT melden. In der BHT wird die Verladefreigabe mit dem Status „FRZ“ an alle Hafenauftragsbeteiligten verteilt.

#### 5.1.4. Zollabschluss von ATL@S-AES

Wie die Qualifizierung der Gestellung, kann sich auch die tatsächliche Ausfuhr auf Teile einer MRN beziehen. Der Abschluss der Ausfuhr liegt erst vor, wenn **alle** Waren einer MRN als physisch exportiert an ATL@S-AES gemeldet wurden. In diesem Fall meldet ATL@S-AES den Ausfuhrvorgang zur Ware (bezogen auf eine MRN) als zollseitig abgeschlossen. In der BHT wird der Zollabschluss mit dem Status „ZAZ“ an alle Hafenauftragsbeteiligten verteilt.

Um einen Zollabschluss zu erhalten, müssen alle Waren einer MRN exportiert werden, was in der Regel auch der normale Vorgang ist. Es gibt allerdings Abweichungen hiervon, wenn es zu Teil- oder Nicht-Verladungen (nach der Verladefreigabe) kommt. Diese Abweichungen werden nachfolgend beschrieben.

##### Teil-Verladung

Bei einer Teil-Verladung weichen die vom Umschlagsbetrieb gemeldeten exportierten IST-Mengen zu einer Auftragsposition von den im Auftrag genannten SOLL-Mengen ab. Der Umschlagsbetrieb übermittelt die korrekten Angaben zu Anzahl und Gewicht mit dem Status „TVU“ an die BHT. Bei diesen Angaben handelt es sich aber um die logistischen Mengen und nicht um die Zoll-Mengen, die in ATL@S-AES gemeldet wurden. Eine Teil-Verladung löst in der BHT keine Meldung an ATL@S-AES aus, so dass die tatsächliche Ausfuhr der Waren dort nicht gemeldet wird und es auch noch nicht zu einem Zollabschluss kommt.

Der Zollabschluss kann nur erlangt werden, in dem die Zoll-Angaben der Auftragsposition auf die tatsächlich verladenen Mengen angepasst werden. Die Änderung des Auftrags kann in diesem Fall nur mit dem Status „GZA“ erfolgen. Die logistischen Mengen dürfen nicht verändert werden. Die BHT meldet die korrigierten Zoll-Mengen an ATL@S-AES worauf der Zollabschluss erfolgt.

Für die auf der MRN nicht exportierten Mengen muss für eine erneute Ausfuhr eine neue MRN beantragt werden. Die zu der neuen MRN noch offenen logistischen Mengen müssen mit einem neuen Auftrag erneut zur Verladung an den Umschlagsbetrieb gestellt werden.

Im Containerverkehr gibt es vom Terminal keine Statusmeldung zur Teil-Verladung des Containers bzw. der Ware, weil ein Container entweder ganz oder gar nicht exportiert werden kann.

##### Nicht-Verladung

Bei Nicht-Verladung einer Auftragsposition (z. B. wegen Beschädigung der Ware) übermittelt der Umschlagsbetrieb den Status „NEU“. D. h., dass die in der Auftragsposition angegebenen logistischen Mengen nicht exportiert wurden. Die Zoll-Mengen der in der MRN befindlichen Ware hingegen sind dadurch gar nicht oder aber nur teilweise verladen worden. Eine Nicht-Verladung löst in der BHT keine Meldung an ATL@S-AES aus, so dass die tatsächliche Ausfuhr der Waren dort nicht gemeldet wird und es auch noch nicht zu einem Zollabschluss kommt.

Der Zollabschluss kann nur erlangt werden, wenn:

- mittels eines neuen Auftrags die Auftragsposition inkl. der noch offenen logistischen Mengen und der entsprechenden Zoll-Angaben erneut zur Verladung an den Umschlagsbetrieb gestellt wird. Nach erfolgreicher Verladung mit dem Status „ERU“ meldet die BHT die Ausfuhr an ATL@S-AES, worauf der Zollabschluss erfolgt.
- die Zoll-Angaben der Auftragsposition auf die tatsächlich verladenen Mengen angepasst werden. Die Änderung des Auftrags kann in diesem Fall nur mit dem Status „GZA“ erfolgen. Die logistischen Mengen dürfen nicht verändert werden. Die BHT meldet die korrigierten Zoll-Mengen an ATL@S-AES worauf der Zollabschluss erfolgt. Für die auf der MRN nicht exportieren Mengen muss für eine erneute Ausfuhr eine neue MRN beantragt werden. Die zu der neuen MRN noch offenen logistischen Mengen müssen mit einem neuen Auftrag erneut zur Verladung an den Umschlagsbetrieb gestellt werden.

Im Containerverkehr gibt es vom Terminal **keine** explizite Statusmeldung zur Nicht-Verladung des Containers bzw. der Ware, es ist allerdings exakt wie zuvor beschrieben auch im Containerverkehr zu verfahren.

### 5.1.5. Statusmeldungen der BHT

Die im BHT-ATL@S-AES-Ablauf vorkommenden Statuswerte wurden bereits ausführlich im Kapitel „Statuswerte BHT und ATL@S-AES“ behandelt und werden deshalb nur noch einmal der Vollständigkeit halber an dieser Stelle aufgeführt.

#### Status „AEB“

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 ATL@S-AES-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 weitergereicht. Der Status „AEB“ hat keine automatische Verladefreigabe zur Folge.

#### Status „PRB“

Stellt die BHT beim Datenabgleich zwischen den ATL@S-AES-Zoll-Angaben des Auftrags und den Daten der Ausfuhrerklärung **Abweichungen** fest, wird dem Auftraggeber der Status „PRB“ inkl. der Abweichungen mit einer Statusmeldung von der BHT übermittelt.

In diesem Fall muss der Auftraggeber den Auftrag mittels des Status „GEA“ oder „GZA“ abändern und erneut an die BHT übermitteln. Die BHT meldet diese Korrektur der Daten an ATL@S-AES, damit es zu einer Verladefreigabe kommen kann.

Unstimmigkeiten zwischen den Daten der Ausfuhranmeldung und den ATL@S-AES-Zoll-Angaben im Auftrag können auftreten, wenn der Auftraggeber Warenpositionen oder Packstückpositionen angibt, die in der Ausfuhranmeldung nicht existieren. Ebenso führt es zu einem Fehler, wenn die Anzahl der Packstücke einer Packstückposition größer angegeben wurde, als in der Ausfuhranmeldung. Gleiches gilt hier auch für die Angaben zu Rohmasse und Eigenmasse.

Sollten Daten der Ausfuhranmeldung aus ATL@S-AES bereits in der BHT vorliegen, wenn der BHT-Auftrag eintrifft, werden ebenfalls die oben beschriebenen Prüfungen durchgeführt. Allerdings werden in diesem Fall die Fehler mit dem Status „MOB“ statt dem Status „PRB“ nur an den Auftraggeber gemeldet.

Der Status „PRB“ wird nicht nur an den Auftraggeber, sondern auch (ohne weitere Inhalte) an verschiedene Umschlagsbetriebe von der BHT weitergereicht.

#### Status „FEZ“

Eine Fehlermeldung kann auf alle von der BHT an ATL@S-AES übermittelten Nachrichten als Antwort erfolgen. Der Zollprozess wird in diesem Fall unterbrochen. In der BHT wird diese Fehlermeldung mit dem Status „FEZ“ an alle Hafener

auftragsbeteiligten verteilt. Zusätzlich werden von der BHT einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung weitergereicht.

Zumeist muss in diesen Fällen der Auftraggeber Kontakt mit der zuständigen Zoll-Dienststelle aufnehmen um den Fehler zu klären. Höchstwahrscheinlich muss er dann im Anschluss den Auftrag mittels des Status „GEA“ oder „GZA“ abändern und erneut an die BHT übermitteln. Die BHT nimmt dann den Zollprozess mit ATL@S-AES wieder auf. Eine Verladung der Ware ist solange untersagt, bis erstmalig oder wieder eine Verladefreigabe vorliegt.

Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status. Damit werden sie in die Lage versetzt, ihre operativen Abläufe zu steuern und ggf. selbst aktiv zu werden. An die Umschlagsbetriebe werden allerdings nur der Status und keine Inhalte über den Fehler übermittelt.

Mögliche Fehler sind u. a.:

- AES00002 - Ungültige Zahl<sup>2</sup>
- AES00012 - Ungültige Nachrichtenreihenfolge<sup>1</sup>
- AES00013 - Ungültige MRN
- AES00015 - Dienststellennummer ist ungültig<sup>2</sup>
- AES00032 - Ungültige Zollnummer (TIN)<sup>2</sup>
- AES00061 - Zurückweisungsgrund – 3 MRN-unbekannt<sup>1</sup>
- AES00062 - Zeitpunkt der Gestellung darf nicht vor Überlassung liegen<sup>2</sup>
- 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 möglich<sup>2</sup>
- AES00259 - Bei Angabe einer Beipackposition muss die Anzahl der Packstücke Null betragen<sup>3</sup>
- AES00261 - Zu einer Warenposition existieren Packstückposition mit Anzahl Null und Anzahl größer Null<sup>2, 4</sup>

Die BHT übermittelt zu einigen Fehlern einen weiteren **Zusatztext**:

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 *****
```

### Bemerkungen zu den Fehlern:

3

Ein Beipack mit Packstückanzahl **gleich** Null darf nicht mehr alleine in einer Auftragsposition angegeben werden. Es muss mindestens eine weitere Packstückposition mit Packstückanzahl **größer** Null in der Auftragsposition vorhanden sein.

4

Die MRN darf hier **nicht** aufgeteilt werden und muss als "MRN-Komplett = „J“ an die BHT gemeldet werden. Ist es in diesem Fall nicht möglich, muss vom Ausfühler eine neue MRN beantragt werden in der **keine** Warenpositionen enthalten sind, die Packstückpositionen mit einer Packstückanzahl von Null **und** größer Null beinhalten, damit die Waren über die BHT ausgeführt werden können.

Status „FRZ“

Die in der MRN angegebene Ware darf auf Grund einer von ATL@S-AES an die BHT übermittelten Verladefreigabe exportiert werden. In der BHT wird die Verladefreigabe mit dem Status „FRZ“ an alle Hafenauftragsbeteiligten verteilt.

Sind im Hafenauftrag Zollangaben zu einer Auftragsposition angegeben worden, die **beide** Zoll-Ausfuhrverfahren (elektronisch und papiergestützt) betreffen, so kann eine Verladefreigabe von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten erst verteilt werden, wenn aus beiden Zollverfahren eine Verladefreigabe vorliegt.

## Status „SPZ / CPZ“

Die in der MRN enthaltenen Waren werden einer Kontrollmaßnahme unterzogen und dürfen nicht ausgeführt werden. In der BHT wird die Kontrollmaßnahme entweder mit dem Status „SPZ“ oder dem Status „CPZ“ an alle Hafenauftragsbeteiligten verteilt. Zusätzlich werden von der BHT einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung weitergereicht.

Bei Status „SPZ“ wird die Ware entweder kontrolliert (beschaut) oder die beiliegenden Ausfuhr-Dokumente geprüft. Im Fall des Status „CPZ“ muss die Ware (der Container) zur Containerprüfanlage verbracht werden und wird dort kontrolliert. Eine Verladung der Ware ist solange untersagt, bis wieder eine Verladefreigabe vorliegt.

Sind im Hafenauftrag Zollangaben zu einer Auftragsposition angegeben worden, die **beide** Zoll-Ausfuhrverfahren (elektronisch und papiergestützt) betreffen, so wird eine Zollsperrung sofort von der BHT an die weiteren Hafenauftragsbeteiligten verteilt, auch wenn im anderen Zollverfahren keine Zollsperrung vorliegt.

## Status „INZ“

Neben der Verladefreigabe, der Kontrollmaßnahme und der Fehlermeldung werden von ATL@S-AES weitere Statuswerte (bspw. Ausgang abgebrochen) zur Ware bzw. der MRN an die BHT übermittelt. In der BHT werden diese Informationen mit dem Status „INZ“ an den Auftraggeber verteilt. Zusätzlich werden von der BHT einige Angaben aus der von ATL@S-AES erhaltenen Nachricht in der Statusmeldung weitergereicht. Ebenso ist ggf. ein weiterer Zusatztext enthalten.

```
"***** A C H T U N G *****"  
"DER AUSGANG IST UNTERSAGT.           "  
"BITTE RUECKSPRACHE MIT DEM           "  
"ZUSTAENDIGEN ZOLLAMT HALTEN.         "  
"***** H I N W E I S *****"
```

Je nach Sachlage ist es ratsam, wenn der Auftraggeber Kontakt mit der zuständigen Zoll-Dienststelle aufnimmt.

Neben dem Auftraggeber erhalten auch verschiedene Umschlagsbetriebe diesen Status. Damit werden sie in die Lage versetzt, ihre operativen Abläufe zu steuern und ggf. selbst aktiv zu werden. An die Umschlagsbetriebe werden allerdings nur der Status und keine Inhalte übermittelt.

## Status „ZAZ“

Der Ausfuhrvorgang zur Ware (bezogen auf eine MRN) ist zollseitig in ATL@S-AES abgeschlossen. Die MRN kann ab jetzt nicht mehr im BHT-ATL@S-AES-Ablauf verwendet werden. Nur wenn **alle** MRN einer Auftragsposition ebenfalls einen Zollabschluss besitzen, wird der Status „ZAZ“ an den Auftraggeber übermittelt.

Auftragsänderungen mit der Status „GZA“ sind nicht mehr möglich, wenn der Auftrag oder die Auftragsposition den Status „ZAZ“ besitzt.

### **Status „ZUZ“**

Mit dem Status „ZUZ“ wird eine vorhandene Verladefreigabe zurückgezogen. Dies kann auf Grund eines Abbruchs des ATL@S-AES-Prozesses durch den Zoll oder „automatisch“ durch bestimmte Zoll-Angaben im Auftrag geschehen. Der Status „ZUZ“ kann ggf. auch auf einen vorhergehenden Status „INZ“ folgen.

#### **5.1.6. Abbruch des ATL@S-AES-Prozesses durch den Zoll**

Bei Status „INZ“ und „ZUZ“ kommt es in Einzelfällen vor, dass die MRN in der BHT wieder auf ihren Anfangszustand zurückgesetzt wird. Dadurch ist es möglich, dass der Zoll-Prozess von der BHT erneut gestartet werden kann. Der Auftraggeber muss hierzu entweder einen neuen Auftrag mit der betreffenden MRN an die BHT stellen oder einen bestehenden Auftrag mit den Status „GZA“ an die BHT übermitteln. Hierbei ist zu beachten, dass bevor ein neuer Auftrag erstellt wird, der vorhandene Auftrag zuvor storniert werden muss.

### 5.1.7. Beispiele

Anhand von Beispielen werden die Fälle beschrieben, die bei der Zuordnung bzw. Erfassung der Angaben aus dem ABD im Hafenauftrag auftreten können bzw. erfolgen müssen.

Es wird in den Beispielen darauf eingegangen, welche Besonderheiten bei Minderungen zu beachten sind und welche Schritte bei einer Teil- oder Nicht-Verladung der Ware (Container, konventionelle Ware oder Automobil) durchzuführen sind, um den Zollabschluss zu erlangen.

Bei Fällen, in denen eine MRN nicht komplett einer Auftragsposition zugeordnet wurde, ist es für die Beispiele unerheblich, ob die Auftragsposition innerhalb einer Auftragsreferenz oder in verschiedenen Auftragsreferenzen vorkommt. Deshalb wird lediglich eine Angabe der Auftragsposition in den Beispielen vorgenommen und auf Angaben zu Auftragsreferenz und Auftrag verzichtet.

In den einzelnen Beispielen werden die *umgangssprachlichen* Bezeichnungen für die erforderlichen Angaben verwendet. Die BHT-Bezeichnungen der Felder, die Bestandteil der Dokumentation der einzelnen BHT-Schnittstellen zur Auftragsstellung sind, werden hier **nicht** verwendet.

Auf die in den BHT-Schnittstellen enthaltene Regelbeschreibung zur korrekten Erfassung oder Prüfung der Zoll-Angaben wird an dieser Stelle kein Bezug genommen bzw. näher eingegangen.

Wenn in den Beispielen von Ware die Rede ist, dann kann es sich sowohl um Container, konventionelle Ware oder Automobile handeln, außer die Warenarten werden explizit aufgeführt.

In den Beispielen für Mindermenge, sowie für die Angabe von Roh- und Eigenmasse, finden sich weitere Details im Kapitel „ATL@S-AES-Angaben im Hafenauftrag“.

### 5.1.8. Beispiel 1

Eine MRN ist komplett in einer Auftragsposition enthalten.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | J            |               |                        |                   |                            |        | N           |

Ist eine MRN komplett in einer Auftragsposition enthalten, so ist die Angabe von MRN-Komplett = „J“ ausreichend. Die BHT kann somit den Abschluss der Gestellung der MRN an ATL@S-AES vornehmen. Dort kommt es dann zu einer Verladefreigabe (Status „FRZ“).

Im Fall einer *Nicht-Verladung* (nach Verladefreigabe) durch den Umschlagsbetrieb (Status „NEU“) oder des Terminals (kein Status) kann wie folgt verfahren werden:

- Konventionelle Ware / Automobil
  - Mittels eines neuen Auftrags kann die Auftragsposition inkl. der noch offenen logistischen Mengen und der entsprechenden Zoll-Angaben erneut zur Verladung an den Umschlagsbetrieb gestellt werden. Nach erfolgreicher Verladung erfolgt der Zollabschluss.
- Container
  - Der Container im vorhandenen Auftrag muss zunächst storniert werden. Anschließend kann der Container mit den entsprechenden Zoll-Angaben in einem neuen Auftrag erneut zur Verladung an das Terminal gestellt werden. Nach erfolgreicher Verladung erfolgt der Zollabschluss.

Alternativ kann für eine erneute Ausfuhr eine **neue** MRN beantragt werden. Die bestehende MRN würde hierbei allerdings weiterhin im Status „Verladefreigabe“ bleiben und niemals einen Zollabschluss erhalten.

### 5.1.9. Beispiel 2

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

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | N                          | 00006  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | <b>J</b>                   | 00004  | N           |

In **einer** der beiden Auftragspositionen **muss** die Angabe Packstückposition-Komplett = „J“ enthalten sein. Hiermit wird der BHT signalisiert, dass die Meldung aller aufgeteilten Packstücke erfolgt ist und es sich um die letzten Packstücke der Aufteilung handelt. Wird das Kennzeichen **nicht** angegeben, so kann bei der Meldung der Packstückposition an ATL@S-AES von der BHT noch nicht der Abschluss der Gestellung der MRN vorgenommen werden. Nur wenn die Zollangaben korrekt erfasst worden sind, kann in ATL@S-AES eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgen.

#### Nicht-Verladung der Auftragsposition 0002 nach Verladefreigabe

Nach der Verladefreigabe erfolgt eine *Nicht-Verladung* durch den Umschlagsbetrieb (Status „NEU“) oder das Terminal (kein Status) der Auftragsposition 0002.

Handelt es sich bei der Auftragsposition um einen Container, so ist dieser zuvor im vorhandenen Auftrag zu stornieren, damit später die korrekte Anzahl an Packstücken von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann.

Um einen Zollabschluss (Status „ZAZ“) zu erlangen kann wie folgt verfahren werden:

Die vier Packstücke werden in einer **neuen** Auftragsposition 0003 in einem neuen Auftrag (bspw. bestandsmindernder Folgeauftrag) innerhalb der bestehenden Auftragsreferenz an die BHT übermittelt.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl       | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------------|-------------|
| <b>0003</b>      | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | <b>00004</b> | <b>N</b>    |

Angabe von **Mindermenge vor der Gestellung**

Steht bereits vor der Gestellung der Packstückposition an ATL@S-AES fest, dass statt der insgesamt 10 Packstücke nur 9 Packstücke verladen werden sollen, muss dies durch die Angabe von Mindermenge = „J“ bei der betreffenden Packstückposition (hier: bei **beiden** Auftragspositionen) gekennzeichnet werden. In diesem Fall der Mindermenge kann eine Packstückposition nie komplett sein, so dass das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „N“ anzugeben ist. Zusätzlich sind die entsprechenden Angaben über die Roh- und Eigenmasse der Ware bei Packstückposition 01 an die BHT zu übermitteln.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl       | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | <b>N</b>                   | 00006        | <b>J</b>    |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | <b>N</b>                   | <b>00003</b> | <b>J</b>    |

Die BHT meldet die übermittelten Zoll-Angaben an ATL@S-AES weiter, worauf dann eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgt.

**Hinweis:**

*In diesem Fall der Mindermenge kann das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „J“ nicht gesetzt werden. Die BHT ermittelt anhand der **vorliegenden** Zoll-Angaben, ob der Abschluss der Gestellung der MRN an ATL@S-AES bereits übermittelt werden und es somit zu einer Verladefreigabe kommen kann.*

### 5.1.10. Beispiel 3

Eine MRN ist auf zwei Auftragspositionen aufgeteilt. Die MRN besteht aus einer Warenposition mit zwei Packstückposition, die jeweils 5 Packstücke beinhaltet.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | <b>01</b>         | <b>J</b>                   | 00005  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | <b>02</b>         | <b>J</b>                   | 00005  | N           |

In **beiden** Auftragspositionen **muss** (zu jeder vorkommenden Packstückposition) die Angabe Packstückposition-Komplett = „J“ enthalten sein. Hiermit wird der BHT signalisiert, dass die Meldung aller aufgeteilten Packstücke erfolgt ist und es sich um die letzten Packstücke der Aufteilung handelt. Ist das Kennzeichen **nicht** angegeben, so kann bei der Meldung von der BHT an ATL@S-AES noch nicht der Abschluss der Gestellung der MRN vorgenommen werden. Nur wenn die Zoll-Angaben korrekt erfasst worden sind, kann in ATL@S-AES eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgen.

**Nicht-Verladung** der Auftragsposition 0002 **nach** Verladefreigabe

Nach der Verladefreigabe erfolgt eine *Nicht-Verladung* durch den Umschlagsbetrieb (Status „NEU“) oder das Terminal (kein Status) der Auftragsposition 0002.

Handelt es sich bei der Auftragsposition um einen Container, so ist dieser zuvor im vorhandenen Auftrag zu stornieren, damit später die korrekte Anzahl an Packstücken von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann.

Um einen Zollabschluss (Status „ZAZ“) zu erlangen kann wie folgt verfahren werden:

Die fünf Packstücke werden in einer **neuen** Auftragsposition 0003 in einem neuen Auftrag (bspw. bestandsmindernder Folgeauftrag) innerhalb der bestehenden Auftragsreferenz an die BHT übermittelt.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| <b>0003</b>      | 1234... | N            | 001           | N                      | <b>02</b>         | J                          | 00005  | N           |

Angabe von **Mindermenge vor der Gestellung**

Steht bereits vor der Gestellung der Packstückpositionen an ATL@S-AES fest, dass anstatt 5 Packstücke nur 4 Packstücke der Packstückposition 02 verladen werden sollen, muss dies durch die Angabe von Mindermenge = „J“ bei den betreffenden

Packstückpositionen (hier: bei **beiden** Auftragspositionen) gekennzeichnet werden. In diesem Fall der Mindermenge kann eine Packstückposition nie komplett sein, so dass das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „N“ anzugeben ist. Zusätzlich sind die entsprechenden Angaben über die Roh- und Eigenmasse der Ware bei beiden Packstückpositionen an die BHT zu übermitteln.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl       | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | <b>01</b>         | <b>N</b>                   | 00005        | <b>J</b>    |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | <b>02</b>         | <b>N</b>                   | <b>00004</b> | <b>J</b>    |

Die BHT meldet die übermittelten Zoll-Angaben an ATL@S-AES weiter, worauf dann eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgt.

#### Hinweis:

*In diesem Fall der Mindermenge kann das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „J“ nicht gesetzt werden. Die BHT ermittelt anhand der **vorliegenden** Zoll-Angaben, ob der Abschluss der Gestellung der MRN an ATL@S-AES bereits übermittelt werden und es somit zu einer Verladefreigabe kommen kann.*

### 5.1.11. Beispiel 4

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

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | J                      |                   |                            |        | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 002           | J                      |                   |                            |        | N           |

In **beiden** Auftragspositionen **muss** die Angabe Warenposition-Komplett = „J“ enthalten sein, da die Warenposition nicht auf mehrere Auftragspositionen aufgeteilt worden ist. Ist das Kennzeichen **nicht** angegeben, so kann bei der Meldung von der BHT an ATL@S-AES noch nicht der Abschluss der Gestellung der MRN vorgenommen werden. Nur wenn die Zoll-Angaben korrekt erfasst worden sind, kann in ATL@S-AES eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgen.

Als Alternative können die Zoll-Angaben auch bis auf Packstückebene angegeben werden.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00010  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 002           | N                      | 01                | J                          | 00010  | N           |

In **beiden** Auftragspositionen **muss** (zu jeder vorkommenden Packstückposition) die Angabe Packstückposition-Komplett = „J“ enthalten sein. Hiermit wird der BHT signalisiert, dass die Meldung aller aufgeteilten Packstücke erfolgt ist und es sich um die letzten Packstücke der Aufteilung handelt. Ist das Kennzeichen **nicht** angegeben, so kann bei der Meldung von der BHT an ATL@S-AES noch nicht der Abschluss der Gestellung der MRN vorgenommen werden. Nur wenn die Zoll-Angaben korrekt erfasst worden sind, kann in ATL@S-AES eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgen.

#### Nicht-Verladung der Auftragsposition 0002 nach Verladefreigabe

Nach der Verladefreigabe erfolgt eine *Nicht-Verladung* durch den Umschlagsbetrieb (Status „NEU“) oder das Terminal (kein Status) der Auftragsposition 0002.

Handelt es sich bei der Auftragsposition um einen Container, so ist dieser zuvor im vorhandenen Auftrag zu stornieren, damit später die korrekte Anzahl an Packstücken von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann.

Um einen Zollabschluss (Status „ZAZ“) zu erlangen kann wie folgt verfahren werden:

Warenposition 002 wird in einer **neuen** Auftragsposition 0003 in einem neuen Auftrag (bspw. bestandsmindernder Folgeauftrag) innerhalb der bestehenden Auftragsreferenz an die BHT übermittelt.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| <b>0003</b>      | 1234... | N            | <b>002</b>    | J                      |                   |                            |        | N           |

#### Angabe von **Mindermenge vor der Gestellung** (Packstücke)

Steht bereits vor der Gestellung an ATL@S-AES fest, dass anstatt 10 Packstücke nur 8 Packstücke der Packstückposition 01 aus Warenposition 002 verladen werden sollen, müssen die Zoll-Angaben bis zur Packstückposition angegeben werden. Durch die Angabe Mindermenge = „J“ wird die betreffende Packstückposition als Mindermenge gekennzeichnet. In diesem Fall der Mindermenge kann eine Packstückposition nie komplett sein, so dass das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „N“ anzugeben ist. Zusätzlich sind die entsprechenden Angaben über die Roh- und Eigenmasse der Ware bei Packstückposition 01 der Warenposition 002 an die BHT zu übermitteln, damit die BHT die entsprechenden auszuführenden Mengen zur Warenposition 002 an ATL@S-AES melden kann.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl       | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00010        | N           |
| 0002             | 1234... | N            | <b>002</b>    | <b>N</b>               | <b>01</b>         | <b>N</b>                   | <b>00008</b> | <b>J</b>    |
| oder Alternativ  |         |              |               |                        |                   |                            |              |             |
| 0001             | 1234... | N            | 001           | J                      |                   |                            |              |             |
| 0002             | 1234... | N            | <b>002</b>    | <b>N</b>               | <b>01</b>         | <b>N</b>                   | <b>00008</b> | <b>J</b>    |

Die BHT meldet die übermittelten Zoll-Angaben an ATL@S-AES weiter, worauf dann eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgt.

#### Hinweis:

*In diesem Fall der Mindermenge kann das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „J“ bei Packstückposition 01 aus Warenposition 002 nicht gesetzt werden. Die BHT ermittelt anhand der **vorliegenden** Zoll-Angaben, ob der Abschluss der Gestellung*

der MRN an ATL@S-AES bereits übermittelt werden und es somit zu einer Verladefreigabe kommen kann.

|  |
|--|
| Angabe von <b>Mindermenge vor der Gestellung</b> (Warenposition) |
|--|

Steht bereits vor der Gestellung an ATL@S-AES fest, dass die komplette Warenposition 002 nicht verladen werden soll, wird durch die Angabe Mindermenge = „J“ die betreffende Warenposition bzw. die dort enthaltenen Packstückpositionen als Mindermenge gekennzeichnet. Werte zu Roh- und Eigenmasse der Ware **entfallen** und sind somit nicht an die BHT zu übermitteln.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00010  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | <b>002</b>    | <b>J</b>               |                   |                            |        | <b>J</b>    |
| oder Alternativ  |         |              |               |                        |                   |                            |        |             |
| 0001             | 1234... | N            | 001           | J                      |                   |                            |        |             |
| 0002             | 1234... | N            | <b>002</b>    | <b>J</b>               |                   |                            |        | <b>J</b>    |

Die BHT meldet die übermittelten Zoll-Angaben an ATL@S-AES weiter, worauf dann eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgt.

### 5.1.12. Beispiel 5

Eine MRN ist auf zwei Auftragspositionen aufgeteilt. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen, wobei jede Warenposition zwei Packstückpositionen besitzt. Jede Packstückposition beinhaltet wiederum jeweils 5 Packstücke. Teile beider Warenpositionen befinden sich in je einer Auftragsposition.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |
| 0001             | 1234... | N            | 002           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 002           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |

In **beiden** Auftragspositionen **muss** (zu jeder vorkommenden Packstückposition) die Angabe Packstückposition-Komplett = „J“ enthalten sein. Hiermit wird der BHT signalisiert, dass die Meldung aller aufgeteilten Packstücke erfolgt ist und es sich um die letzten Packstücke der Aufteilung handelt. Ist das Kennzeichen **nicht** angegeben, so kann bei der Meldung von der BHT an ATL@S-AES noch nicht der Abschluss der Gestellung der MRN vorgenommen werden. Nur wenn die Zoll-Angaben korrekt erfasst worden sind, kann in ATL@S-AES eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgen.

#### Nicht-Verladung der Auftragsposition 0002 nach Verladefreigabe

Nach der Verladefreigabe erfolgt eine *Nicht-Verladung* durch den Umschlagsbetrieb (Status „NEU“) oder das Terminal (kein Status) der Auftragsposition 0002.

Handelt es sich bei der Auftragsposition um einen Container, so ist dieser zuvor im vorhandenen Auftrag zu stornieren, damit später die korrekte Anzahl an Packstücken von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann.

Um einen Zollabschluss (Status „ZAZ“) zu erlangen kann wie folgt verfahren werden:

Die nichtverladene Ware wird in einer **neuen** Auftragsposition 0003 in einem neuen Auftrag (bspw. bestandsmindernder Folgeauftrag) innerhalb der bestehenden Auftragsreferenz an die BHT übermittelt.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0003             | 1234... | N            | 001           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0003             | 1234... | N            | 002           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |

Angabe von **Mindermenge vor der Gestellung**

Steht bereits vor der Gestellung an ATL@S-AES fest, dass anstatt 5 Packstücke nur 2 Packstücke der Packstückposition 01 aus Warenposition 002 verladen werden sollen, muss dies durch die Angabe von Mindermenge = „J“ und Packstückposition-Komplett = „N“ gekennzeichnet werden. In diesem Fall der Mindermenge müssen alle Packstückpositionen der Warenposition 002 mit dem Mindermengenkennzeichen versehen werden. Bei den so gekennzeichneten Zoll-Angaben können jetzt die entsprechenden Angaben über die Roh- und Eigenmasse der Ware bei Packstückposition 002/01 und 002/02 an die BHT übermittelt werden, damit die BHT die entsprechenden auszuführenden Mengen zu Warenposition 002 an ATL@S-AES melden kann.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl       | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00005        | N           |
| 0001             | 1234... | N            | <b>002</b>    | N                      | <b>02</b>         | <b>N</b>                   | 00005        | <b>J</b>    |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | 02                | J                          | 00005        | N           |
| 0002             | 1234... | N            | <b>002</b>    | N                      | <b>01</b>         | <b>N</b>                   | <b>00002</b> | <b>J</b>    |

Die BHT meldet die übermittelten Zoll-Angaben an ATL@S-AES weiter, worauf dann eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgt.

**Hinweis:**

*In diesem Fall der Mindermenge kann das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „J“ bei Packstückposition 01 aus Warenposition 002 und Packstückposition 02 aus Warenposition 002 nicht gesetzt werden. Die BHT ermittelt anhand der **vorliegenden** Zoll-Angaben, ob der Abschluss der Gestellung der MRN an ATL@S-AES bereits übermittelt werden und es somit zu einer Verladefreigabe kommen kann.*

### 5.1.13. Beispiel 6

Eine MRN ist auf zwei Auftragspositionen aufgeteilt. Die MRN besteht aus zwei Warenpositionen, wobei jede Warenposition zwei Packstückpositionen besitzt. Jede Packstückposition beinhaltet wiederum jeweils 5 Packstücke. Teile beider Warenpositionen befinden sich in je einer Auftragsposition. In den Auftragspositionen kommen noch weitere MRN vor.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |
| 0001             | 1234... | N            | 002           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0001             | 9876... | J            |               |                        |                   |                            |        | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 002           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |

Bei der komplett in einer Auftragsposition enthaltenen MRN, ist die Angabe von MRN-Komplett = „J“ ausreichend. Die BHT kann somit den Abschluss der Gestellung der MRN an ATL@S-AES vornehmen. Dort kommt es dann für diese MRN zu einer Verladefreigabe (Status „FRZ“).

Zur Zweiten MRN **muss** in **beiden** Auftragspositionen (zu jeder vorkommenden Packstückposition) die Angabe Packstückposition-Komplett = „J“ enthalten sein. Hiermit wird der BHT signalisiert, dass die Meldung aller aufgeteilten Packstücke erfolgt ist und es sich um die letzten Packstücke der Aufteilung handelt. Ist das Kennzeichen **nicht** angegeben, so kann bei der Meldung von der BHT an ATL@S-AES noch nicht der Abschluss der Gestellung der MRN vorgenommen werden. Nur wenn die Zoll-Angaben korrekt erfasst worden sind, kann in ATL@S-AES eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgen.

#### Nicht-Verladung der Auftragsposition 0002 nach Verladefreigabe

Nach der Verladefreigabe erfolgt eine *Nicht-Verladung* durch den Umschlagsbetrieb (Status „NEU“) oder das Terminal (kein Status) der Auftragsposition 0002.

Handelt es sich bei der Auftragsposition um einen Container, so ist dieser zuvor im vorhandenen Auftrag zu stornieren, damit später die korrekte Anzahl an Packstücken von der BHT an ATL@S-AES gemeldet werden kann.

Um einen Zollabschluss (Status „ZAZ“) zu erlangen kann wie folgt verfahren werden:

Die nichtverladene Ware wird in einer **neuen** Auftragsposition 0003 in einem neuen Auftrag (bspw. bestandsmindernder Folgeauftrag) innerhalb der bestehenden Auftragsreferenz an die BHT übermittelt.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0003             | 1234... | N            | 001           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0003             | 1234... | N            | 002           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |

### Angabe von **Mindermenge vor der Gestellung**

Steht bereits vor der Gestellung an ATL@S-AES fest, dass anstatt 5 Packstücke nur 2 Packstücke der Packstückposition 01 aus Warenposition 002 verladen werden sollen, muss dies durch die Angabe von Mindermenge = „J“ und Packstückposition-Komplett = „N“ gekennzeichnet werden. In diesem Fall der Mindermenge müssen alle Packstückpositionen der Warenposition 002 mit dem Mindermengenkennzeichen versehen werden. Bei den so gekennzeichneten Zoll-Angaben können jetzt die entsprechenden Angaben über die Roh- und Eigenmasse der Ware bei Packstückposition 002/01 und 002/02 an die BHT übermittelt werden, damit die BHT die entsprechenden auszuführenden Mengen zu Warenposition 002 an ATL@S-AES melden kann.

Für die MRN die sich komplett in der Auftragsposition befindet, ist die Angabe MRN-Komplett = „J“ weiterhin ausreichend, da diese nicht von Nicht-Verladung betroffen ist.

| Auftragsposition | MRN     | MRN-Komplett | Warenposition | Warenposition-Komplett | Packstückposition | Packstückposition-Komplett | Anzahl | Mindermenge |
|------------------|---------|--------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------------------|--------|-------------|
| 0001             | 1234... | N            | 001           | N                      | 01                | J                          | 00005  | N           |
| 0001             | 1234... | N            | 002           | N                      | 02                | N                          | 00005  | J           |
| 0001             | 9876... | J            |               |                        |                   |                            |        | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 001           | N                      | 02                | J                          | 00005  | N           |
| 0002             | 1234... | N            | 002           | N                      | 01                | N                          | 00002  | J           |

Die BHT meldet die übermittelten Zoll-Angaben an ATL@S-AES weiter, worauf dann eine Verladefreigabe (Status „FRZ“) zur MRN erfolgt.

### Hinweis:

*In diesem Fall der Mindermenge kann das Kennzeichen Packstückposition-Komplett = „J“ bei Packstückposition 01 aus Warenposition 002 und Packstückposition 02 aus Warenposition 002 nicht gesetzt werden. Die BHT ermittelt anhand der **vorliegenden***

*Zoll-Angaben, ob der Abschluss der Gestellung der MRN an ATL@S-AES bereits übermittelt werden und es somit zu einer Verladefreigabe kommen kann.*

## 5.2. Pro Alert E-Mails

Die dbh Logistics IT AG bietet Ihnen als Kunde einen zusätzlichen **kostenpflichtigen** Service zur Überwachung der MRN an, die in ihren BHT-Aufträgen enthalten sind.

Pro Alert E-Mails ist ein E-Mail-Alarmierungsservice als *Ergänzung* zu den Statusmeldungen der BHT im BHT-ATL@S-AES-Ablauf. Der Service bietet folgende Leistungen:

- Der Status von nicht abgeschlossenen MRN in der BHT wird überprüft
- Unabhängig von Geschäftsfällen (Container, Stückgut, Automobile) wird ein vorbestimmter Personenkreis schnellstes per E-Mail benachrichtigt
- Parallel (zu anderen Meldungswegen) wird u. a. über den Fortschritt der Verladefreigabe informiert

Die einzelnen Benachrichtigungen teilen sich dabei in folgende Kategorien auf:

- BHT-ATL@S-AES-Ablauf
  - Zollvorgang wurde noch nicht gestartet
  - Daten von ATL@S-AES noch nicht empfangen
- ATL@S-AES
  - Fehlende Verladefreigabe des Zoll trotz vollständiger Gestellung
  - Verladestopp durch den Zoll verhängt
  - Kontrollmaßnahme durch den Zoll verhängt
  - Fehlermeldung von ATL@S-AES
  - Information vom Zoll
  - Fehlender Zollabschluss
- Spediteur / Auftraggeber
  - Vollständigkeit der Gestellung nicht gemeldet
  - Vollständigkeit der Verladung nicht gemeldet
  - Unstimmigkeiten zwischen der Ausfuhranmeldung und dem Auftrag
  - Fehlende Verladung trotz vorhandener Verladefreigabe des Zoll

Im Weiteren werden die **einzelnen** Benachrichtigungen detaillierter beschrieben.

## **BHT-ATL@S-AES-Ablauf**

### **Zollvorgang noch nicht gestartet**

Für die Übermittlung der Daten an ATL@S-AES, und somit auch den Start des Zollvorgangs, liegt auch mehr als 5 Tage nach Auftragsanlage noch kein auslösendes Ereignis vor (z. B. Container noch nicht im Terminal).

### **Daten von ATL@S-AES noch nicht empfangen**

Wurde 4 Stunden nach der Übermittlung der Gestellungsanzeige von der BHT an ATL@S-AES noch keine Statusmeldung von ATL@S-AES empfangen, wird eine E-Mail erzeugt.

## **ATL@S-AES**

### **Fehlende Verladefreigabe des Zoll trotz vollständiger Gestellung**

Liegt 3 Stunden nach Meldung der Vollständigkeit einer Gestellung von der BHT an ATL@S-AES noch keine Verladefreigabe des Zoll in der BHT vor, wird eine E-Mail erzeugt.

### **Verladestopp durch den Zoll verhängt**

Verhängt der Zoll in ATL@S-AES einen Verladestopp und wird dieser an die BHT übermittelt, so wird dieser als E-Mail (zusätzlich zur BHT-Statusmeldung – Status „SPZ“) versendet.

### **Kontrollmaßnahmen durch den Zoll verhängt**

Sendet ATL@S-AES eine Kontrollmaßnahme und wird diese an die BHT übermittelt, so wird diese als E-Mail (zusätzlich zur BHT-Statusmeldung – Status „CPZ“) versendet.

### **Fehlermeldung von ALT@S-AES**

Für alle kundenrelevanten Fehlermeldungen, die von ATL@S-AES an die BHT übermittelt werden, wird eine E-Mail (zusätzlich zur BHT-Statusmeldung – Status „FEZ“) versendet.

### **Informationen vom Zoll**

Werden Informationen über Zollvorgänge vom Zoll in ATL@S-AES erfasst und an die BHT übermittelt, so werden diese (zusätzlich zur BHT-Statusmeldung – Status „INZ“) als E-Mail versendet.

### **Fehlender Zollabschluss**

Hat die Ware das Terminal bereits verlassen und ein Zollabschluss von ATL@S-AES liegt nach mehr als 6 Stunden in der BHT noch nicht vor, wird eine E-Mail erzeugt.

### **Spediteur / Auftraggeber**

#### **Vollständigkeit der Gestellung nicht gemeldet**

Wenn die Kriterien zur vollständigen Gestellung binnen 12 Stunden in der BHT nicht erfüllt sind, wird eine E-Mail an den Spediteur / Auftraggeber versendet (z. B. Auftrag vorhanden, aber Containereingang nicht gemeldet).

#### **Vollständigkeit der Verladung nicht gemeldet**

Wenn die Kriterien zur vollständigen Verladung binnen 6 Stunden in der BHT nicht erfüllt sind, wird eine E-Mail an den Spediteur / Auftraggeber versendet.

#### **Unstimmigkeiten zwischen der Ausfuhranmeldung und dem Auftrag**

Wird bei der Verarbeitung der im Hafenauftrag vorliegenden Zoll-Angaben mit den aus ATL@S-AES übermittelten AE-Angaben ein Fehler festgestellt, wird ein Hinweis als E-Mail (zusätzlich zur BHT-Statusmeldung – Status „PRB“) versendet.

#### **Fehlende Verladung trotz vorhandener Verladefreigabe des Zoll**

Wenn 10 Tage nach einer Verladefreigabe des Zoll (Status „FRZ“) noch nicht mit der Verladung begonnen worden ist und es somit zu keinem Zollabschluss kommen kann, wird eine E-Mail an den Kunden versendet.

Nachfolgend wird beschrieben, welche *Vorteile* der E-Mail-Alarmierungsservice Ihnen als Kunde bietet:

#### **Stündliche Überprüfung offener MRN**

Stündlich werden alle nicht abgeschlossenen MRN des Spediteurs / Auftraggebers in der BHT auf die zuvor genannten Kriterien überprüft. Ist eine der vorangegangenen Kriterien erfüllt, so wird eine Pro Alert E-Mail in der BHT erzeugt.

## **Frei wählbare Benachrichtigungen und Benachrichtigungsintervalle**

Die Benachrichtigungen sowie die Intervalle, für die E-Mails erzeugt werden, sind pro Spediteur / Auftraggeber und Benachrichtigung frei wählbar.

## **Übersichtlichkeit verschafft Kontrolle – Eine E-Mail pro MRN**

Pro MRN wird nur eine E-Mail verschickt, die 1 – n Benachrichtigungen enthalten kann.

Eine Pro Alert E-Mail wird anhand festgelegter Überprüfungs- und Benachrichtigungsintervalle zu jeder Zeit in der BHT erzeugt.

Die Pro Alert E-Mail wird an die im dbh-Kundenstamm eingetragene E-Mail-Adresse des Empfängers versendet. Zusätzlich wird diese E-Mail auch an die ggf. im Hafenauftrag, mittels Statuszeile und entsprechenden (Meldungs-)Typen „EMA“, „EM1“ und „EM2“, angegebene E-Mail-Adresse des Empfängers versendet. Weitere Details zur Statuszeile können der BHT-Dokumentation zur Schnittstelle entnommen werden.

## **Pro Alert E-Mail: 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche**

Pro Alert E-Mails werden durchgehend 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche erzeugt. D. h., das die Überwachung auch zu dbh-Support-freien Zeiten aktiv informiert.

Bei Fragen zur Einrichtung dieses Service sprechen Sie uns gerne an.