

Prozessbeschreibung Transshipment



Version: 2.3

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Mattentwiete 2

20457 Hamburg

Telefon: 040 37003 0

Änderungsnachweis

Version	Betr. Abschnitte	Grund	Name	Datum
1.0	Erstellung der Beschreibung		Gladiator	08.03.2011
1.1	Kapitel 4	Ein Wechsel zwischen Freizone und Seezollhafen v.v. erfordert keine Ausgangs-SumA mehr - ursprüngliche, anderslautende Bedingung aus dem Konzept gelöscht	Gladiator	17.06.2011
1.2	Kapitel 1	Übergangsregelung gilt bis Ende Juli 2011, da Wegfall des Kennzeichens „D“ verschoben wurde.	Diettrich	01.07.2011
1.3		Neu: Regel R5N – Löschhafen in Norwegen?	Schwanke	03.08.2011
2.0		- Wegfall EUB - Flussdiagramm vollständig überarbeitet - Kapitel „Embargo“ aufgenommen	Schwanke	02.08.2016
2.1		- EUB für Unionsware in der IMP reaktiviert - ZAPP-Änderungen für S-Nr eingearbeitet - Texte zu Embargo-Erklärungen geändert	Schwanke	23.12.2016
2.2		- Regel 6 entfällt - R7a in R7 umbenannt - Kleinere Korrekturen	Schwanke	09.07.2020
2.3	7. Embargo-Länder	Codelisten und Länder aktualisiert	Schwanke	16.03.2022

Für Änderungsdienst, Entgegennahme und Bearbeitung von Kommentaren und Änderungsanträgen zu diesem Dokument ist folgende DAKOSY®-Stelle zuständig:

DAKOSY
Datenkommunikationssystem AG
- Port Communication Services -
 Mattentwiete 2
 20457 Hamburg
 Telefon: 040 37003 0
 E-Mail: info@dakosy.de

Verwendete Werkzeuge

Nummer	Verwendete Werkzeuge
W1	Dieses Dokument wurde mit Textverarbeitungsprogramm MS Word© 2016 erstellt.
W2	Flussdiagramme wurden mit Microsoft Visio© 2016 bearbeitet.

Konfigurationsdaten

Dokument: M:\EDI\IMP\Konzeption\Transshipment\IMP-Transshipment V2.3 de.docx

Grafiken: M:\EDI\IMP\Konzeption\Transshipment

Inhalt

1	Einleitung und Zielsetzung	4
1.1	Hinweise zur Version 2.0	4
1.2	Hinweise zur Version 2.1	4
2	ZAPP-Anmeldefälle EUB, MIT und DUX.....	6
3	Rolle „Main“ und „Feeder“ und ihre Bedeutung für den IMP-Transshipmentprozess.....	6
4	Prozessbeschreibung der Anmeldefälle EUB, MIT und DUX	9
5	EDI Szenario und Schnittstellen	17
5.1	EDI Szenario.....	17
5.2	EDI-Schnittstellen	19
6	IMP-Direct	19
7	Transshipment-Anmeldungen für „Embargo-Länder“	20

1 Einleitung und Zielsetzung

Bis Ende 2010 durften seeseitige Umfuhren (Transshipments) auf Basis eines Befreiungskennzeichens (Kennzeichen D) ohne explizite Anmeldungen an den Zoll verladen werden. Das Befreiungskennzeichen wurde vom Carrier mit der Ladeliste an das Terminal übermittelt und mit der Lade-Ist-Meldung an das System ZAPP weitergeleitet. Eine explizite Anmeldung an den Zoll war nicht erforderlich.

Durch geänderte gesetzliche Rahmenbedingungen ist dieses Verfahren seit 2011 nicht mehr möglich.

Seitdem muss in Abhängigkeit vom Herkunftsland, vom nächsten Löschhafen, von der Verweildauer und ggf. von vorangegangenen Zollverfahren vor Verladung eine sogenannte Wiederausfuhrmitteilung an das System ZAPP (B- oder S-Nummer) und evtl. vorab noch eine Ausgangs-SumA (ASumA) an das System ATLAS erzeugt werden.

Mit der IMP sollen bereits vorhandene Informationen wiederverwendet werden. Zielsetzung ist ein weitgehend automatisierter Ablauf für die o. g. zollseitigen Anmeldungen. Hierfür wird neben den Importmanifest die sogenannte COPRAR Load (Ladeliste) oder auch das Exportmanifest benötigt.

Nachfolgend wird beschrieben, welche Informationen von den Beteiligten erwartet werden, welche Konstellationen zu welchen zollseitigen Anmeldungen führen und welche EDI Szenarien umgesetzt werden müssen.

Es besteht keine Verpflichtung der Abwicklung der Prozesse über die IMP. Sofern die nachfolgend beschriebene Lösung nicht in Anspruch genommen wird oder aufgrund der vorgesehenen Prüfungen in den einzelnen Prozessabschnitten ein automatisierter Ablauf nicht möglich ist, sind die Daten manuell in den DV-Systemen ZAPP und ggf. ATLAS (AES/EAS) zu erfassen.

1.1 Hinweise zur Version 2.0

Mit der Version 2.0 der Beschreibung setzt die IMP Änderungen im ZAPP-System um, die den Anmeldefall EUB betreffen. Seit dem 1. Mai 2016 muss auch für Nicht-Unionswaren, deren nächster Löschhafen in der EU liegt, der Anmeldefall MIT verwendet werden.

In dem vorliegenden Dokument wurden die Flussdiagramme den Anforderungen entsprechend komplett überarbeitet. Außerdem wurde ein Abschnitt ergänzt, der den Prozess für die Anmeldung von Sendungen beschreibt, die in sogenannte Embargoländer versendet werden sollen.

Die Änderungen werden in der IMP ab dem 04. Oktober 2016 wirksam.

1.2 Hinweise zur Version 2.1

Mit dem ATLAS-Release 8.7 wurden für die summarische Ausgangsanmeldung zwei neue Nachrichten eingeführt, mit denen die Ausgangszollstelle das Ergebnis der Prüfung der ASumA mitteilt:

- E_EXS_CTL (Kontrollmaßnahme angeordnet)
- E_EXS_STA (Überlassung zum Ausgang oder Untersagung des Ausgangs erteilt)

Nach Betrachtung dieser Änderungen und deren Auswirkungen auf die bestehenden Abläufe im Hamburger Hafen hat der ZAPP-Arbeitskreis beschlossen, dass ZAPP künftig selbst die Möglichkeit bietet, eine summarische Ausgangsanmeldung zu erstellen (siehe auch ZAPP-Rundbrief 35, November 2016).

Damit das Automatisierungspotenzial der IMP für die Transshipmentprozesse weiterhin genutzt werden kann, wird die IMP entsprechend angepasst. Das vorliegende Dokument beschreibt die überarbeiteten Abläufe, die ab dem 27.03.2016 gelten.

Die wichtigsten Änderungen zusammengefasst:

1. Die summarische Ausgangsanmeldung wird nicht direkt aus der IMP heraus, sondern aus ZAPP heraus erzeugt
2. Die IMP unterstützt nicht mehr den EXS-Selbstanmelder, d. h., dass im Exportmanifest eine evtl. gesendete MRN mit dem Qualifier ASUMA ignoriert wird.
3. Die sogenannte 24-Stunden-Regel gilt nicht mehr: Eine S-Nummer wird i. d. R. zwei Stunden nach Vergabe freigegeben, wenn keine Anordnung vorliegt und die Ware angeliefert wurde. Die Freigabe wird hierbei aus ATLAS heraus gesendet

Trotz der umfangreichen Änderungen ist es uns dennoch gelungen, die zugrunde liegenden Schnittstellen beibehalten zu können. Abgesehen davon, dass wir Sie bitten, die oben beschriebenen Punkte zu beachten, ergeben sich keine Änderungen in den verwendeten EDI-Schnittstellen.

2 ZAPP-Anmeldefälle EUB, MIT und DUX

In ZAPP werden für Transshipments die Anmeldefälle EUB (Europäischer Bestimmungshafen), MIT (Wiederausfuhrmitteilung) und DUX unterschieden. Der Anmeldefall EUB darf nur dann angegeben werden, wenn es sich nachweislich um Unionsware handelt und wenn die Ware wieder in einem EU-Hafen gelöscht wird. Der Anmeldefall MIT kommt zur Anwendung, wenn keine summarische Ausgangsmeldung (ASumA) erforderlich ist. Der Anmeldefall MIT wird mit einer B-Nummer beantwortet.

Für den Fall, dass eine ASumA vorliegt bzw. erstellt werden muss, kommt der ZAPP-Anmeldefall DUX zur Anwendung. Dieser wird mit einer S-Nummer beantwortet.

„D“ in der B- oder S-Nummer

Ein D an der vierten Stelle der B- oder S-Nummer weist auf die Erstellung aus dem IMP-Transshipmentprozess hin!

Beispiel: B20D00061326 bzw. S20D00078105

3 Rolle „Main“ und „Feeder“ und ihre Bedeutung für den IMP-Transshipmentprozess

Die erforderlichen Informationen, für die evtl. Erstellung einer ASumA und für den jeweiligen ZAPP-Anmeldefall können, je nach Beteiligtenkonstellation, nicht immer aus dem Importmanifest und der COPRAR Load abgeleitet werden.

Insbesondere die Angaben zum tatsächlichen Empfänger und zum nächsten Löschhafen (nach Hamburg) sind dem Feeder-Carrier in aller Regel nicht bekannt. Da diese Informationen u.a. für die Entscheidung, ob eine ASumA erstellt werden muss wichtig sind und auch zu den Pflichtangaben in den jeweiligen Zollanmeldungen gehören, muss in bestimmten Konstellationen auch das Export-Manifest abgegeben werden. Auf die Abgabe der COPRAR-Load kann in diesem Fall verzichtet werden.

Anmerkung:

Die Summarische Eingangsanmeldung wird für Sendungen aus Nicht-EU-Staaten auf Basis der Daten des Importmanifests erstellt. Abweichende Angaben zum Bestimmungsort und/oder Empfänger im Exportmanifest lassen daher darauf schließen, dass sich die Angaben zum Bestimmungsort und/oder Empfänger gegenüber den Angaben in der Summarischen Eingangsanmeldung geändert haben.

Sendungen für die bereits eine Ausfuhranmeldung abgegeben worden ist, wird für die Prozessabläufe unterstellt, dass mit dem Umschlag im Hafen Hamburg keine Änderung hinsichtlich Bestimmungsort und Empfänger eingetreten ist.

Rollendefinition:

Main = Main-Carrier, kennt den tatsächlichen Empfänger und das Bestimmungsland (nächster Löschhafen) und gibt diese im Import-Manifest an. Eine Änderung des Empfängers oder des Bestimmungslandes, wird durch ein Up-Date des Manifestes (B/L-Ebene) bekannt gegeben.

Feeder = Feeder-Carrier, kennt im Gegensatz zum Main-Carrier nicht die tatsächlichen „Zielaten“. Die Angaben aus dem Import-Manifest sind daher in der Regel nicht ausreichend. Eine Ergänzung aus dem Export-Manifest (des Main-Carriers) ist erforderlich.

Die Festlegung, ob ein Carrier als Main oder Feeder agiert, wird pauschal in der Teilnehmerkonfiguration der IMP hinterlegt.

Die folgende Tabelle beschreibt die möglichen Konstellationen zwischen Import- und Export Carrier und zeigt, welche Nachrichten/Informationen abgegeben werden müssen.

Fall	Konstellation (Import - Export)	Import-Manifest	Export-Manifest	Coprar-Load	Bemerkung
A	Main - Feeder	Main	Feeder (Kann)	Feeder	
	Main - Main	Main	Main (Kann)	Main	kein Frachtführerwechsel
C	Feeder - Main	Feeder	Main	-	
D	Feeder - Feeder	Feeder	Feeder (Kann)	Feeder	kein Frachtführerwechsel

Erläuterung:

Nachfolgend werden die jeweiligen Konstellationen näher erläutert. Die Frage, welcher Anmeldefall für ZAPP zu verwenden ist, wird im nachfolgenden Kapitel 4, Detaillierte Beschreibung des Prozessablaufs, beschrieben.

Fall A:

Import = Main-Carrier und Export = Feeder Carrier (vielfach als nordgehende Ware bezeichnet)

Der Main-Carrier sendet das Import-Manifest an die IMP. Der Feeder-Carrier sendet die COPRAR-Load. Sobald aus der COPRAR-Load das Schiff, das Abfahrtsdatum und der nächste Löschhafen zugeordnet wird, erfolgt die zollseitige Meldung. Die AES-MRN wird erforderlichenfalls aus dem Importmanifest zugeordnet.

Falls dem Main-Carrier zum Zeitpunkt der Manifestabgabe bereits bekannt ist, mit welchem Feeder der Weitertransport erfolgen soll, dann kann er dieses bereits im Import-Manifest (On-Carriage) angeben. In diesem Fall erfolgt die zollseitige Anmeldung bereits mit Abgabe des Import-Manifestes.

Export-Manifest: Anstelle der COPRAR-Load kann der Feeder-Carrier auch ein Export-Manifest abgeben. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass das Export-Manifest

rechtzeitig vor der designierten Verladung abgegeben wird. Siehe auch Kapitel 4, in dem die genauen Prozessabläufe mit ihren Fristen detailliert behandelt werden.

Fall B:

Es findet kein Frachtführerwechsel statt. Der Main-Carrier ist sowohl für die Import- als auch für die Export-Richtung (Weitertransport) zuständig.

Der Main-Carrier sendet das Import-Manifest und auch die COPRAR-Load an die IMP. Sobald aus der COPRAR-Load das Schiff, das Abfahrtsdatum und der nächste Löschhafen zugeordnet wird, erfolgt die zollseitige Meldung. Die AES-MRN wird erforderlichenfalls aus dem Importmanifest zugeordnet.

Falls dem Main-Carrier zum Zeitpunkt der Manifestabgabe bereits bekannt ist, mit welchem (eigenen Feeder-) Schiff der Weitertransport erfolgen soll, dann kann er dieses bereits im Import-Manifest (On-Carriage) angeben. In diesem Fall erfolgt die zollseitige Anmeldung bereits mit Abgabe des Import-Manifestes.

Export-Manifest: Anstelle der COPRAR-Load kann der Main-Carrier auch ein Export-Manifest abgeben. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass das Export-Manifest rechtzeitig vor der designierten Verladung abgegeben wird. Siehe auch Kapitel 4, in dem die genauen Prozessabläufe mit ihren Fristen detailliert behandelt werden.

Fall C:

Import = Feeder-Carrier und Export = Main Carrier (vielfach als südgehende Ware bezeichnet)

Der Feeder-Carrier sendet das Import-Manifest an die IMP. Der Main-Carrier sendet das Export-Manifest. Sobald aus dem Export-Manifest das Schiff, das Abfahrtsdatum, der nächste Löschhafen, sowie Angaben zum Empfänger, zum nächsten Löschhafen und ggf. zur AES-MRN zugeordnet werden, erfolgt die zollseitige Meldung. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass das Export-Manifest rechtzeitig vor der designierten Verladung abgegeben wird. Siehe auch Kapitel 4, in dem die genauen Prozessabläufe mit ihren Fristen detailliert behandelt werden.

Die Abgabe der COPRAR-Load durch den Export-Carrier ist für diesen Fall nicht ausreichend, da die Angaben zum Empfänger und zum nächsten Löschhafen und ggf. der AES-MRN in der Regel nicht aus dem Import-Manifest des Feeders entnommen werden können und in der COPRAR-Load nicht angegeben werden können.

Fall D:

Es findet kein Frachtführerwechsel statt. Der Feeder-Carrier ist sowohl für die Import- als auch für die Export-Richtung (Weitertransport) zuständig.

Der Feeder-Carrier sendet das Import-Manifest und auch die COPRAR-Load an die IMP. Sobald aus der COPRAR-Load das Schiff, das Abfahrtsdatum, der nächste Löschhafen und ggf. die AES-MRN zugeordnet wird, erfolgt die zollseitige Meldung.

Falls dem Feeder-Carrier zum Zeitpunkt der Manifestabgabe bereits bekannt ist, mit welchem (eigenen Feeder-) Schiff der Weitertransport erfolgen soll, dann kann er dieses bereits im Import-Manifest (On-Carriage) angeben. In diesem Fall erfolgt die zollseitige Anmeldung bereits mit Abgabe des Import-Manifestes.

Export-Manifest: Anstelle der COPRAR-Load kann der Feeder-Carrier auch ein Export-Manifest abgeben. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass das Export-Manifest rechtzeitig vor der designierten Verladung abgegeben wird. Siehe auch Kapitel 4, in dem die genauen Prozessabläufe mit ihren Fristen detailliert behandelt werden.

4 Prozessbeschreibung der Anmeldefälle EUB, MIT und DUX

Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit wird der Prozessablauf in drei Abschnitte unterteilt. Im ersten Abschnitt werden die Eingangsprozesse und die generellen Prüfungen dargestellt. Im zweiten Abschnitt folgen die Beschreibungen hinsichtlich der Entscheidung zwischen den Anmeldearten EUB, MIT und DUX. Der dritte zeigt schließlich den Ablauf unter Verwendung des Anmeldefalls DUX.

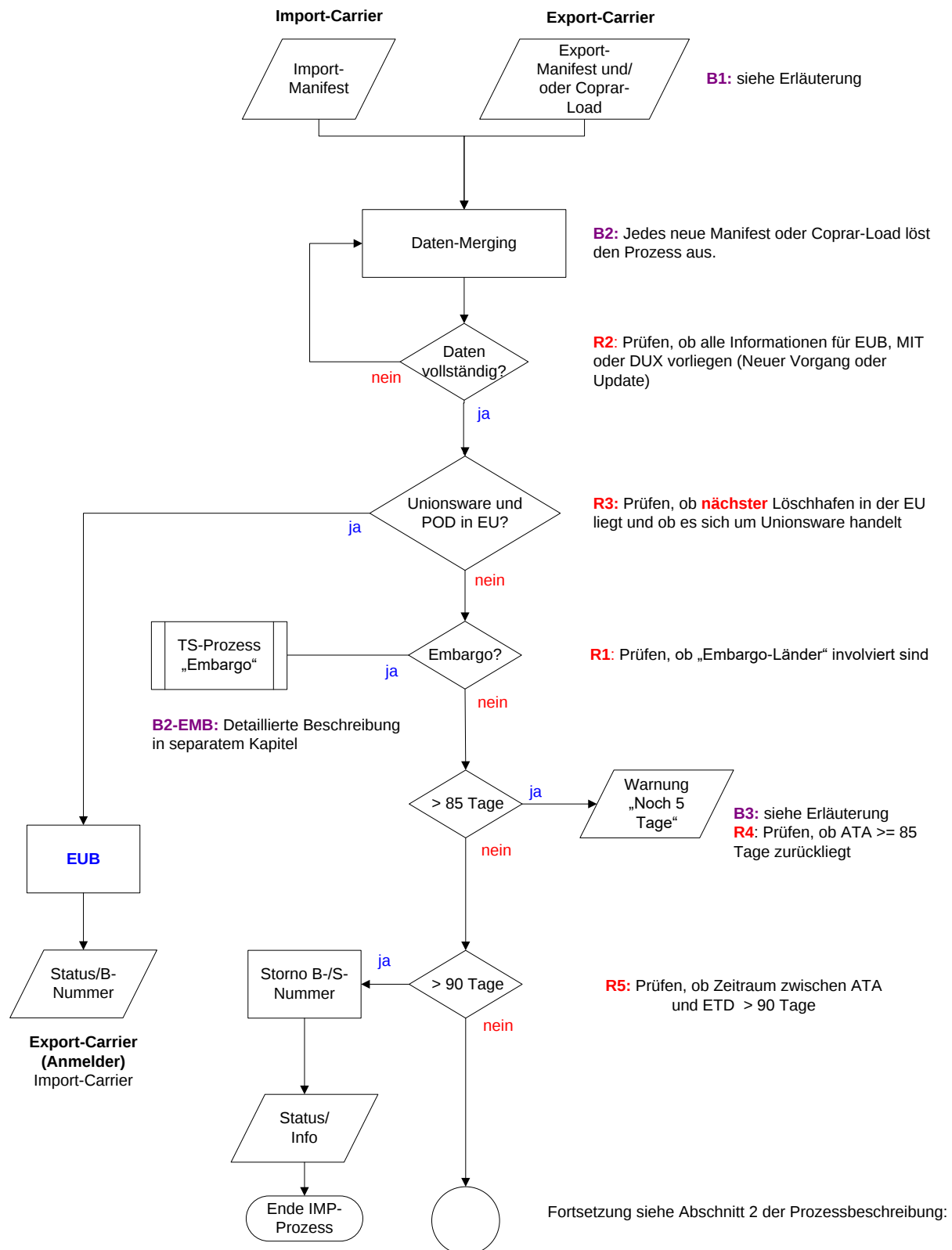
Innerhalb der Darstellung werden Bemerkungen mit Präfix „Bn, n = aufsteigende Nummer“ und Regeln mit Präfix „Rn“ gekennzeichnet. Die jeweiligen Beschreibungen sind im Anschluss an die grafische Darstellung zusammengefasst.

Hinweis zu der Dokumentenversion 2.0 aus dem August 2016: Da die Regeln in IMP-Direct dem Anwender angezeigt werden (vgl. auch Kapitel 6), wurden Regeln, die sich gegenüber der Vorgängerversion geändert haben, um einen Buchstaben ergänzt, sodass deutlich zwischen Regeln unterschieden werden kann, die vor dem 4.10.2016 und die nach der Umstellung für die ZAPP-Anmeldung herangezogen wurden. Beispiel:

R7 (alt) = „Prüfen, ob eine Ausfuhr-MRN vorliegt und Zeitraum zwischen ATA und ETD<=14 Tage“

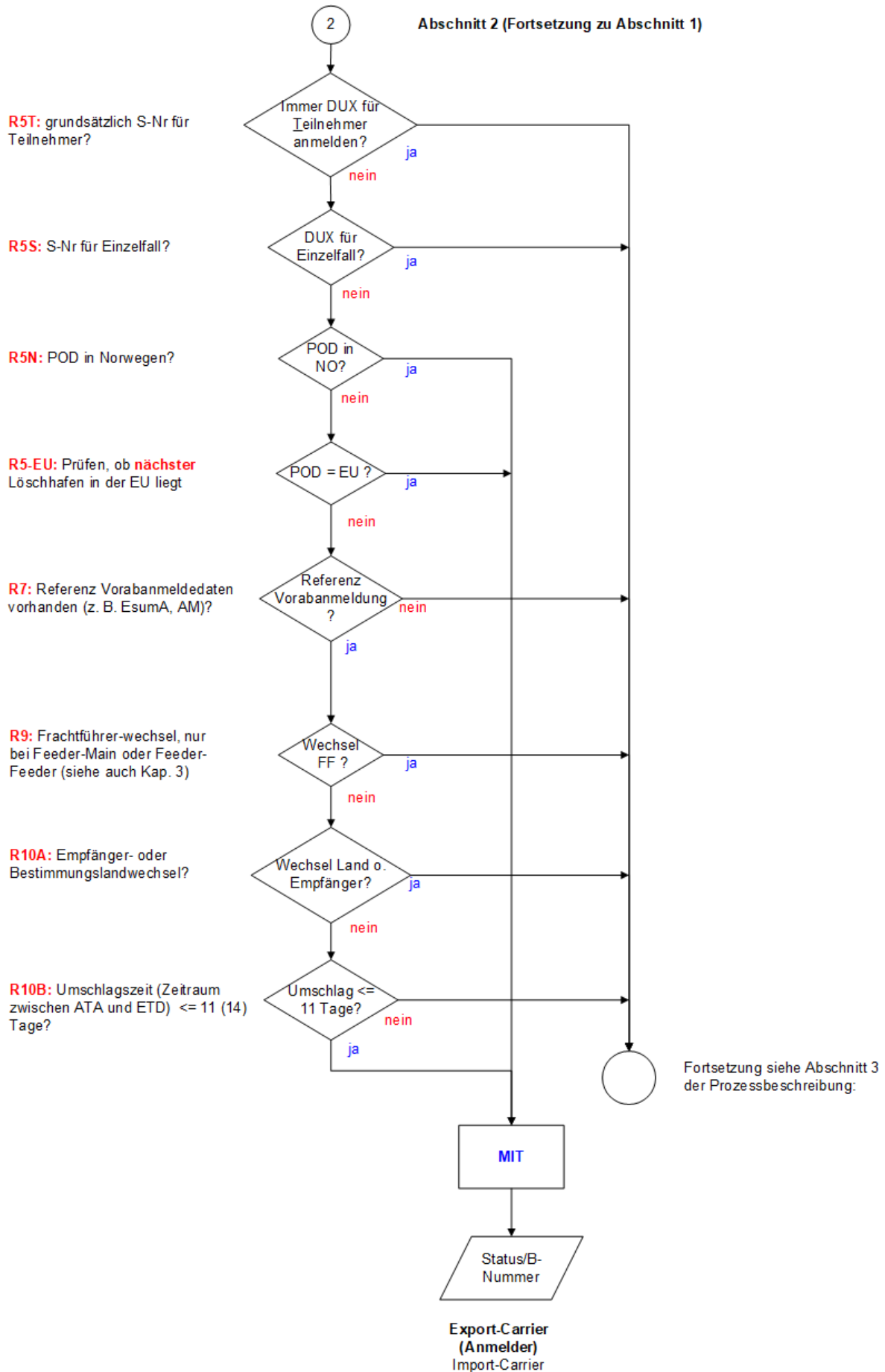
R7a (neu) = „Referenz Vorabanmeldedaten vorhanden (z. B. ESumA, AM)?“

Genereller Startprozeß für Nord- und Südgehende Ware

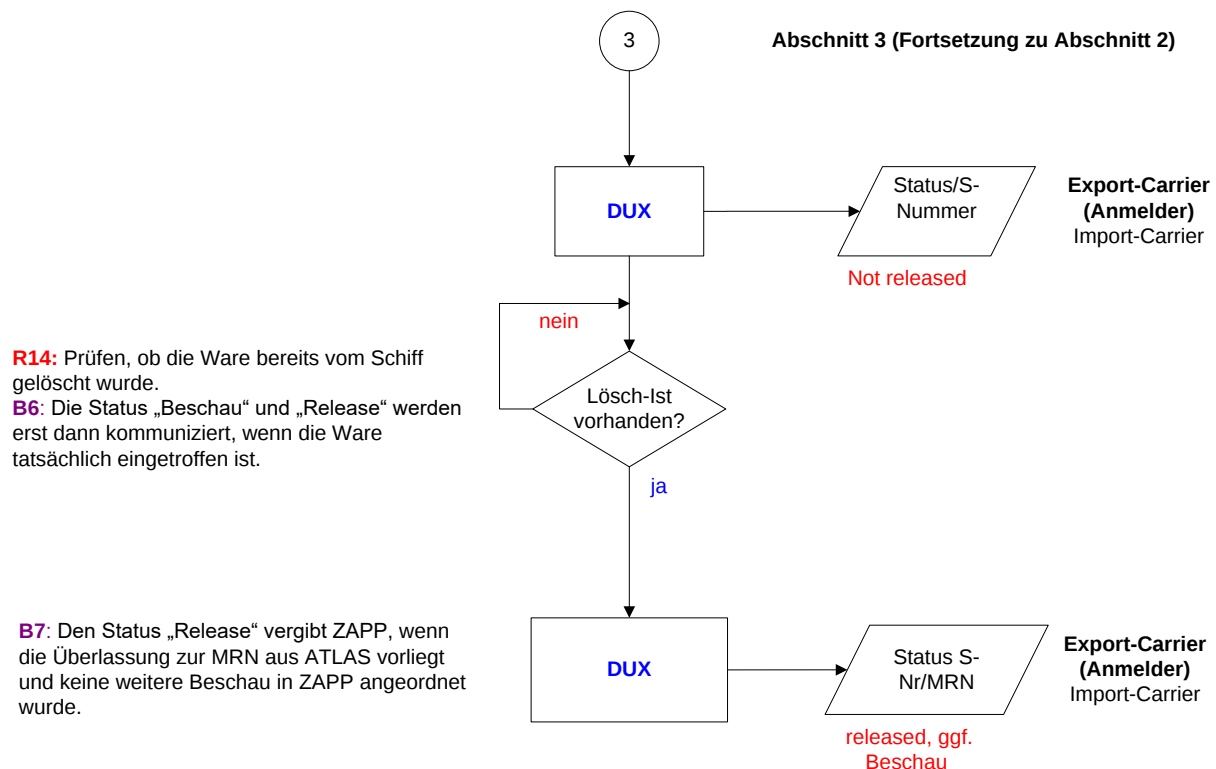


Bem./ Regel	Erläuterung
B1	Wie in Kapitel 2 beschrieben ist die COPRAR-Load für die sogenannte nordgehende Ware (Main - Feeder) ausreichend. Allerdings kann anstelle der COPRAR-Load auch bereits das Export-Manifest abgegeben werden. Für die sogenannte südgehende Ware (Feeder - Main) ist das Export-Manifest hingegen eine Pflichtangabe und ersetzt die COPRAR-Load. Unter bestimmten Voraussetzungen ist zusätzlich eine ASumA zu erstellen. Diese wird von ZAPP auf Basis der Daten angemeldet, die die IMP zuvor mit dem Anmeldefall DUX übertragen hat.
B2	Jedes neue Manifest oder COPRAR-Load löst den Prozess "Daten-Merging" aus.
B2-EMB	Falls festgestellt wird, dass die Ware aufgrund von Embargo-Vorschriften nicht nach dem hier beschriebenen Transshipmentprozess behandelt werden kann, dann wird der automatisierte Prozess zunächst abgebrochen. Die IMP bietet allerdings eine Unterstützung, um auf der vorhandenen Datenbasis weiterarbeiten zu können. Eine ausführliche Beschreibung hierzu enthält das Kapitel 7.
B3	Da eine Ware, die länger als 90 Tage im Hafen ist (siehe auch R4), nicht mehr nach dem hier beschriebenen Ablauf behandelt werden kann, wird nach 85 Tagen eine Warnung an die Beteiligten versendet. Die Warnung / Info geht an alle Beteiligten, die zum fraglichen Zeitpunkt ermittelt werden können. Der Export-Carrier erhält die Warnung in jedem Fall. Für den Import-Carrier kann dies in der IMP konfiguriert werden.
R2	Es wird geprüft, ob die erforderlichen Informationen für die jeweilige Wiederausfuhrmitteilung bzw. Summarische Ausgangsanmeldung und die B- bzw. S-Nummer vollständig vorliegen (siehe auch Kapitel 3). Dieser Vorgang wird immer dann ausgelöst, wenn ein neues oder geändertes Manifest (Im- oder Export) oder eine neue oder geänderte COPRAR-Load eintrifft.
R1	Es wird geprüft, ob „Embargo-Länder“ involviert sind. Falls dies zutrifft, wird der IMP-Prozess "Transshipment" abgebrochen. Siehe auch B4.
R3	Die Verwendung des Anmeldefalls EUB setzt voraus, dass der nächste Löschhafen in der EU liegt und dass es sich bei der Sendung um EU-Ware handelt, für die der entsprechende Nachweis nachträglich vorgelegt wurde. Die IMP ermittelt den Status („C“-Ware) anhand der Erledigungsnachricht zur summarischen Anmeldung.
R4	Prüfen, ob ATA - Actual Time of Arrival $\geq$ 85 Tage zurückliegt. Es wird geprüft, ob sich die Ware bereits seit 85 Tagen im Hafen befindet. Falls dieses zutrifft, erhalten alle Beteiligten eine entsprechende Warnung / Info. Siehe auch B3.

Bem./ Regel	Erläuterung
R5	Prüfen, ob ATA - Actual Time of Arrival > 90 Tage zurückliegt. Es wird geprüft, ob sich die Ware bereits seit mehr als 90 Tagen im Hafen befindet. Falls dieses der Fall ist, wird der IMP-Prozess "Transshipment" abgebrochen.



Bem./ Regel	Erläuterung
R5T	In der Teilnehmerkonfiguration der IMP kann hinterlegt werden, ob für einen Teilnehmer die nachfolgenden Regeln ignoriert werden und ob grundsätzlich der Anmeldefall DUX zur Erstellung einer S-Nummer verwendet werden soll.
R5S	An dieser Stelle wird geprüft, ob der Exportcarrier in seinem Manifest die Verwendung des Anmeldefalls DUX zur Erstellung einer ASumA mit nachfolgender S-Nummer für das aktuelle B/L ausgelöst hat. Hierzu sendet er das Segment RFF+BGM:355'
R5N	Prüfen, ob der Löschhafen in Norwegen liegt. Trifft dies zu, kann der Prozess mit dem Anmeldefall MIT fortgesetzt werden. Andernfalls werden die Prüfungen mit der Regel R5-EU fortgesetzt.
R5-EU	Liegt der nächste Löschhafen in der EU? Wenn diese der Fall ist, kann der Anmeldefall MIT verwendet werden. Andernfalls weiter mit R6.
R6	R6 wurde am 05.08.2020 entfernt.
R7	An dieser Stelle wird geprüft, ob eine Vorabanmeldung – ESumA, Ausfuhr- oder Versandanmeldung – existiert, mit der nachgewiesen werden kann, dass die risikorelevanten Daten bereits elektronisch abgegeben worden sind. Das Ausfuhrverfahren muss in dem anderen Hafen abgeschlossen worden sein. Kommt die Ware direkt aus einem Nicht-EU-Land, z. B. Boston – Hamburg, oder wurde sie in einem EU-Hafen umgeladen, z. B. Boston – Rotterdam – Hamburg, kann die MRN aus einer ICS-Anmeldung angegeben werden.
R8	entfällt
R9	Es wird geprüft, ob bei der Konstellation Feeder-Main und Feeder-Feeder (siehe auch Kapitel 3) ein Frachtführerwechsel (Import- und Export-Carrier sind nicht identisch) vorliegt. Falls das Ergebnis ein "ja" ergibt, muss eine S-Nummer erstellt werden.
R10a	Weichen Empfänger- oder Bestimmungsland in Import- und Exportmanifest ab? Falls das Ergebnis ein "ja" ergibt, muss der Anmeldefall DUX verwendet werden
R10b	Wird die Ware innerhalb von 11 Tagen (kleiner oder gleich 11 Tage) weiterverladen, kann nun der Anmeldefall MIT verwendet werden. Beträgt die Umschlagszeit 12 oder mehr Tage, so wird eine ASumA benötigt, und es wird der Anmeldefall DUX verwendet. Gemäß Artikel 245 Abs. 2 Buchstabe e) Verordnung (EU) 2015/2446 gilt ein Zeitraum von 14 Tagen. Da in der IMP jedoch Automatismen zum Tragen kommen, wurde der Zeitraum kürzer gewählt, um in Ausnahmesituationen noch manuell eingreifen zu können.

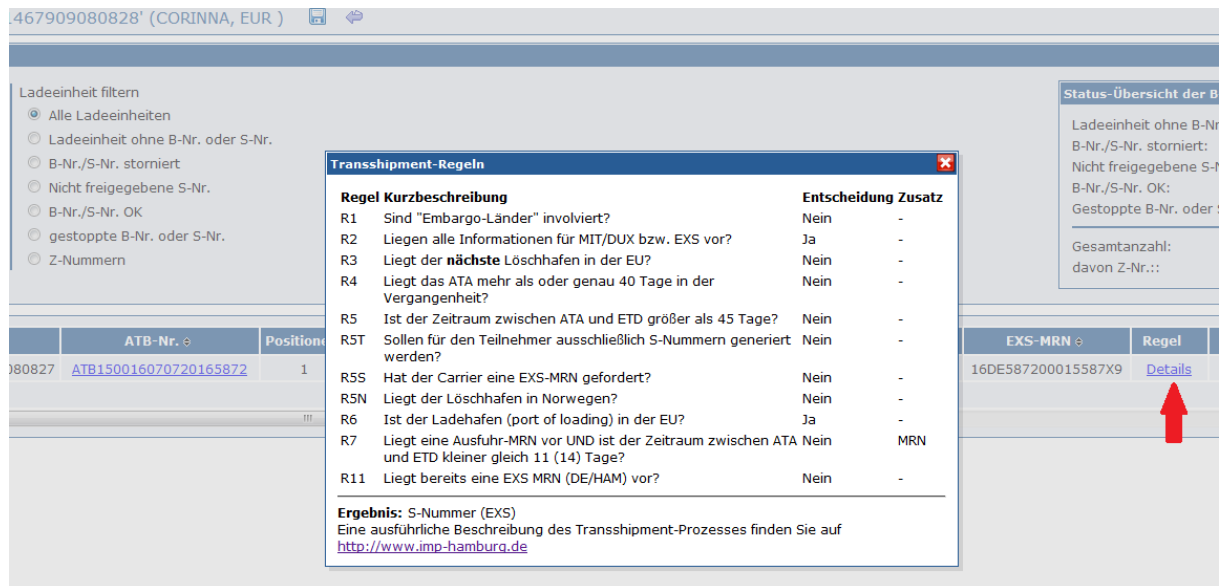


Bem./ Regel	Erläuterung
R11	Wurde in Version 2.1 entfernt. Infolge der Änderungen in ATLAS 8.7, die u. a. zusätzliche Statusnachrichten umfassen, wird die ASumA künftig direkt in ZAPP generiert. Um die Automatismen der IMP weiterhin nutzen zu können, wird die IMP die ASumA daher auch über ZAPP erzeugen lassen. Das bedeutet wiederum, dass die IMP den sogenannten EXS-Selbstanmelder, der die MRN einer von ihm selbst angemeldeten ASumA mit dem Exportmanifest sendet, nicht mehr unterstützt.
R12	entfällt
R13	Wurde in Version 2.1 entfernt.
R14	ZAPP prüft, ob ein Lösch-Ist für die Sendung vorliegt. Erst ab diesem Zeitpunkt werden jedwede Entscheidungen dem Teilnehmer mitgeteilt.
B5	entfällt
B6	Jedwede Entscheidung, Kontrolle oder Freigabe, wird erst dann übermittelt, wenn sich die Ware physisch vor Ort befindet. Für die IMP bedeutet dies, dass das Terminal die Lösch-Ist-Meldung gesendet hat.

Bem./ Regel	Erläuterung
B7	Den Status „Release“ vergibt ZAPP, wenn die Überlassung zur MRN aus ATLAS vorliegt, keine weitere Beschau in ZAPP angeordnet wurde und die Ware sich vor Ort befindet (vgl. B6). Es erfolgt keine zeitgesteuerte Freigabe von S-Nummern aus ZAPP heraus mehr. I. d. R. kann mit einer Überlassung (Freigabe) aus ATLAS nach zwei Stunden gerechnet werden.

In der Webanwendung IMP-Direct lässt sich jederzeit nachvollziehen, aufgrund welcher Entscheidungen die IMP eine Anmeldeart ermittelt und somit eine B- oder S-Nummer erhalten hat. Hierzu gehen Sie über das Menü „Manifeste / Export-Transshipments“ und wählen dort ein Schiff aus, um in die Details einer Reise zu gelangen.

Dort können Sie zu jedem zugeordneten Vorgang in der Spalte „Regel“ auf „Details“ klicken und bekommen den Regelbaum tabellarisch angezeigt.



467909080828* (CORINNA, EUR)

Ladeeinheit filtern

- ☒ Alle Ladeeinheiten
- ☐ Ladeeinheit ohne B-Nr. oder S-Nr.
- ☐ B-Nr./S-Nr. storniert
- ☐ Nicht freigegebene S-Nr.
- ☐ B-Nr./S-Nr. OK
- ☐ gestoppte B-Nr. oder S-Nr.
- ☐ Z-Nummern

Status-Übersicht der B

Ladeeinheit ohne B-Nr.
B-Nr./S-Nr. storniert:
Nicht freigegebene S-Nr.
B-Nr./S-Nr. OK:
Gestoppte B-Nr. oder S-Nr.

Gesamtanzahl:
davon Z-Nr.:

ATB-Nr.	Position
080827 ATB150016070720165872	1

EXS-MRN	Regel
16DE587200015587X9	Details

Transshipment-Regeln

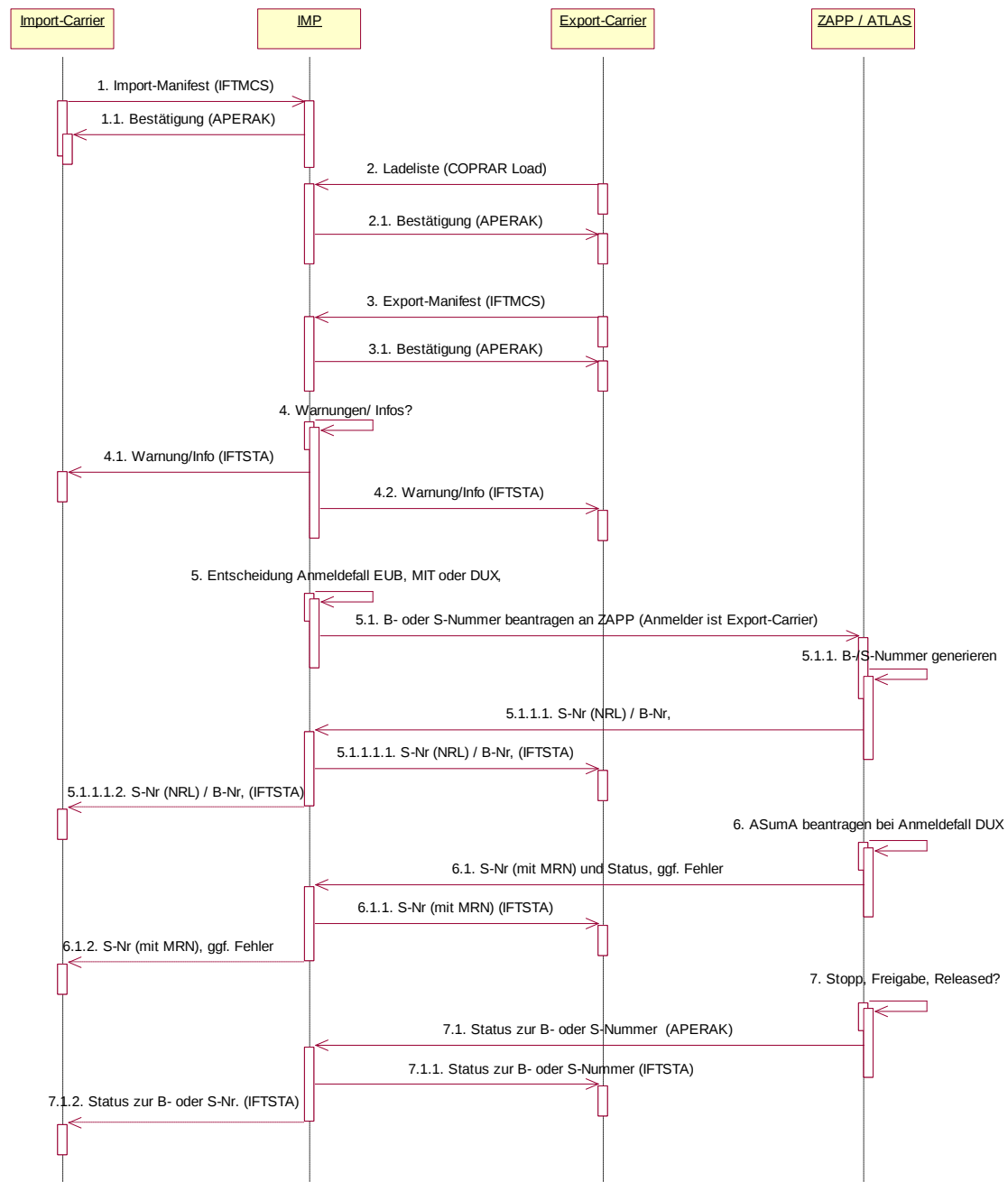
Regel	Kurzbeschreibung	Entscheidung	Zusatz
R1	Sind "Embargo-Länder" involviert?	Nein	-
R2	Liegen alle Informationen für MIT/DUX bzw. EXS vor?	Ja	-
R3	Liegt der nächste Löschhafen in der EU?	Nein	-
R4	Liegt das ATA mehr als oder genau 40 Tage in der Vergangenheit?	Nein	-
R5	Ist der Zeitraum zwischen ATA und ETD größer als 45 Tage?	Nein	-
R5T	Sollen für den Teilnehmer ausschließlich S-Nummern generiert werden?	Nein	-
R5S	Hat der Carrier eine EXS-MRN gefordert?	Nein	-
R5N	Liegt der Löschhafen in Norwegen?	Nein	-
R6	Ist der Ladehafen (port of loading) in der EU?	Ja	-
R7	Liegt eine Ausfuhr-MRN vor UND ist der Zeitraum zwischen ATA und ETD kleiner gleich 11 (14) Tage?	Nein	MRN
R11	Liegt bereits eine EXS MRN (DE/HAM) vor?	Nein	-

Ergebnis: S-Nummer (EXS)
Eine ausführliche Beschreibung des Transshipment-Prozesses finden Sie auf <http://www.imp-hamburg.de>

5 EDI Szenario und Schnittstellen

5.1 EDI Szenario

Das folgende Interaktionsdiagramm beschreibt das Nachrichtenszenario zum Transshipmentprozess. Der Fokus liegt hierbei auf den Nachrichtenfluss für den Import- und Export-Carrier. Die genauen Bedingungen, unter denen eine B- oder S-Nummer erstellt wird, sind in Kapitel 4 beschrieben und werden nachfolgend nur vereinfacht wiedergegeben.



Erläuterungen zum Diagramm „EDI Szenario“:

Nr.	Bezeichnung
Beschreibung/Anmerkung	
1.	Import Manifest und Bestätigung
Das Import Manifest wird auf B/L-Ebene mit der EDIFACT-Nachricht IFTMCS an die IMP übertragen. Die Nachricht wird syntaktisch und semantisch geprüft, und der Import-Carrier erhält eine Bestätigungsnachricht (APERAK) zurück. Es werden positive wie auch negative (Rückweisung) Bestätigungen zurückgegeben. Die Bestätigungen werden auf B/L-Ebene zurückgegeben. Für Fristenüberwachungen wird vor Anlieferung das gemeldete ETA als Startzeitpunkt herangezogen und später durch das Löschtage ersetzt, sobald der Container entladen wurde. Hierdurch wird eine Überwachung der Fristen (14 Tage oder 85 bzw. 90 Tage) möglich – siehe auch Kapitel 4.	
2.	Ladeliste und Bestätigung
Der Export-Carrier sendet die Ladeliste auf Schiffsebene mit der EDIFACT Nachricht COPRAR an die IMP. Die Nachricht wird syntaktisch und semantisch geprüft und der Export-Carrier erhält eine Bestätigungsnachricht (APERAK) zurück. Es werden positive wie auch negative (Rückweisung) Bestätigungen zurückgegeben. Die Bestätigungen werden auf Schiffsebene zurückgegeben.	
3.	Export Manifest und Bestätigung
Das Export Manifest wird auf B/L-Ebene mit der EDIFACT-Nachricht IFTMCS an die IMP übertragen. Die Nachricht wird syntaktisch und semantisch geprüft, und der Export-Carrier erhält eine Bestätigungsnachricht (APERAK) zurück. Es werden positive wie auch negative (Rückweisung) Bestätigungen zurückgegeben. Die Bestätigungen werden auf B/L-Ebene zurückgegeben.	
4.	Warnungen / Infos
Die IMP überprüft, ob die 90-Tage Frist demnächst erreicht wird oder bereits überschritten wurde. Darüber hinaus wird geprüft, ob Embargo Länder betroffen sind - siehe auch Kapitel 4. Falls eine der Prüfungen zutrifft, wird mit der EDIFACT-Nachricht IFTSTA eine Warnung bzw. eine Info an den Export-Carrier und auf Wunsch auch an den Import-Carrier gegeben.	
5.	Daten komplett, ZAPP-Anmeldung erstellen
Sobald die notwendigen Daten für die Erstellung der ZAPP-Anmeldung vollständig vorliegen, wird geprüft, welcher Anmeldefall verwendet werden muss - siehe auch Kapitel 4. In der Nachrichtenübertragung an ZAPP wird der Export-Carrier als Anmelder eingesetzt.	
6.	B- oder S-Nummer erstellen
Falls der Anmeldefall DUX verwendet wurde, erstellt ZAPP eine ASumA– siehe hierzu auch Kapitel 4. Die resultierende B- oder S-Nummer (letztere im Status Not Released) oder ggf. eine Fehlermeldung werden mit der EDIFACT-Nachricht IFTSTA an den Export-Carrier und den Import-Carrier (optional) zurückgegeben.	
7.	Status zur B- oder S-Nummer
Die möglichen Status(-wechsel) wie Stopp, Freigabe und für die S-Nummer der Status Released werden mit der EDIFACT-Nachricht IFTSTA an den Export-Carrier und den Import-Carrier (optional) übermittelt.	

5.2 EDI-Schnittstellen

Wie im vorangehenden Kapitel erläutert werden innerhalb der IMP die EDIFACT-Schnittstellen IFTMCS, COPRAR, APERAK und IFTSTA verwendet.

Die Manifestdaten (Import wie auch Export) werden mit der Nachricht IFTMCS übertragen. Eine Ladeliste (Export) kann mit der COPRAR Load übermittelt werden. Die IMP-seitige Empfangsbestätigung (positiv oder negativ) wird mit der Nachricht APERAK zurückgegeben.

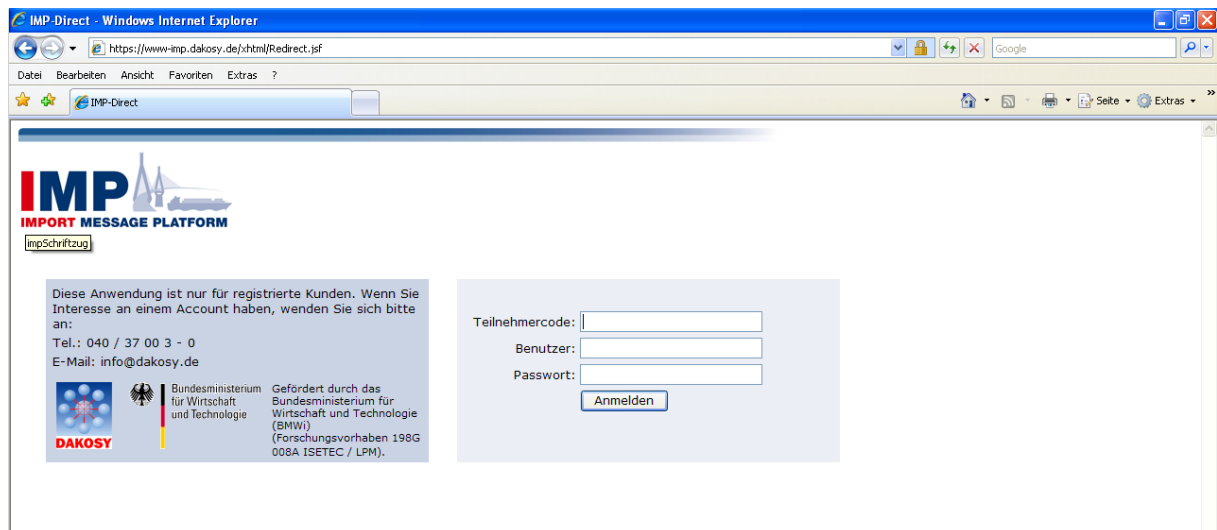
Alle weiteren Status und Informationen aus dem Transshipmentprozess werden mit der Nachricht IFTSTA zurückgegeben.

Die jeweils aktuellen Schnittstellen können von folgender Web-Seite heruntergeladen werden: <http://www.imp-hamburg.de/docs.html>

6 IMP-Direct

IMP-Direct ist die Web-Anwendung der IMP. Für Carrier steht eine Übersicht zur Verfügung, aus der ersichtlich wird, ob eine Transshipmentsendung bereits eine B- oder S-Nummer erhalten hat und welchen Status sie ggf. besitzt. Darüber hinaus können Manifestdaten in IMP-Direct neu erfasst bzw. bearbeitet werden.

Die Nutzung der Anwendung erfordert eine Registrierung. Weitere Informationen sind über den DAKOSY Vertrieb erhältlich.



7 Transshipment-Anmeldungen für „Embargo-Länder“

Transshipment-Anmeldungen für Sendungen mit einem Löschhafen bzw. Bestimmungsland, welches zu den in ZAPP hinterlegten Embargoländern gehört, können nicht automatisch von der IMP erzeugt werden. Aufgrund der Sensibilität der Bestimmungsländer muss in diesen Fällen der automatisierte Prozess zunächst abgebrochen werden.

Die IMP bietet Ihnen dennoch die Möglichkeit, auf Basis der vorhandenen Daten mit einigen zusätzlichen Eingaben in IMP-Direct eine S-Nummer zu erstellen:

1. In der IMP wird weiterhin die Statusnachricht mit Code 974 („Embargo-Land beteiligt“) an den Export- und auf Wunsch auch an den Importcarrier versendet. Der Anmeldeprozess wird nicht fortgesetzt.
2. Der Anmelder, d. h. der Exportcarrier muss in IMP-Direct eine Erklärung über die Einhaltung der Embargovorschriften abgeben. Hierzu wählt er das jeweilige Land aus. Der hierzu hinterlegte Text wird anschließend in die ZAPP-Anmeldung übernommen. Ein Beispiel hierfür finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.
3. Die IMP erstellt nach Abgabe der Erklärung eine ZAPP-Anmeldung mit dem Anmeldefall DUX.
4. Die S-Nummer wird unmittelbar nach Erstellung automatisch mit einem Verladestopp versehen (Status 936).
5. Der Carrier muss Rücksprache mit dem Zoll (Zollamt Hamburg, Arbeitsgebiet 30) halten.
6. Nach erfolgter Prüfung und Freigabe der S-Nummer durch den Zoll kann dies elektronisch mit dem Status 938 kommuniziert werden.

Der Anmelder muss explizit erklären, dass die Waren nicht vom Waffenembargo bzw. von der Embargo-VO für das entsprechende Land erfasst sind.
Zu den Ländern sind die folgenden Texte hinterlegt:

Stand: 16.03.2022

Russland

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) Nr. 833/2014) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 12 AWW).

+++++

Ukraine

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) Nr. 692/2014 und Verordnung (EU) 2022/263) sowie nationalem Recht.

+++++

Belarus

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EG) Nr. 765/2006) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 1 AWW).

+++++

Libyen

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) 2016/44) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 11 AWW).

+++++

Nordkorea

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) 2017/1509) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 5 AWW).

+++++

Somalia

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. VO (EG) Nr. 147/2003 und VO (EU) Nr. 356/2010) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 14 AWW).

+++++

Syrien

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) Nr. 36/2012) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 16 AWW).

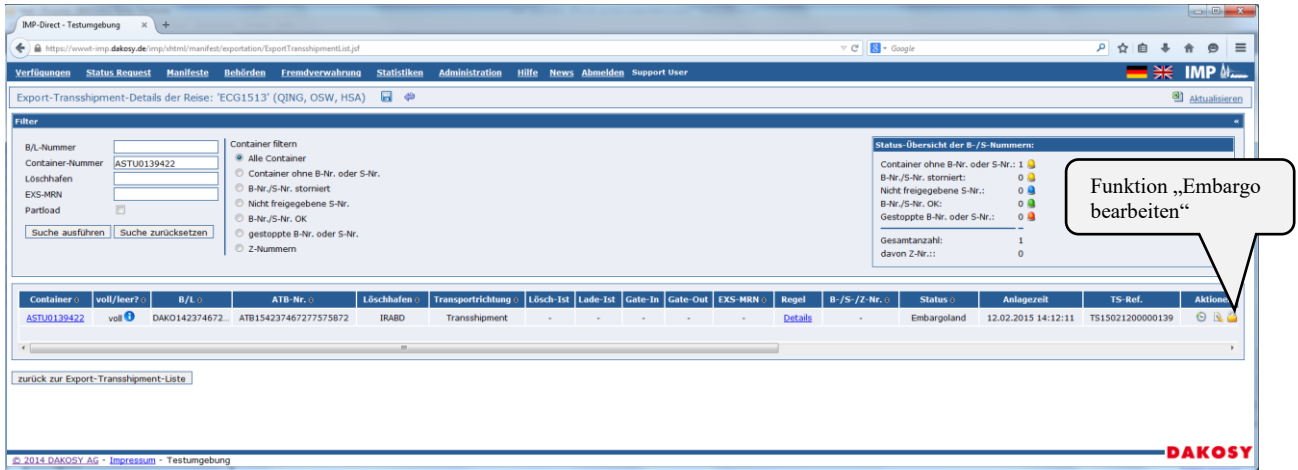
+++++

Iran

Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. VO (EU) Nr. 359/2011 und VO (EU) Nr. 267/2012) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 8 AWW).

+++++

Um diese Kodierungen erfassen zu können, rufen Sie in der Sicht „Export-Transshipments“ bei der betroffenen Sendung die Funktion „Embargo bearbeiten“ auf, welche Sie durch Klicken auf das Schloss-Symbol auswählen.



IMP Direct - Testumgebung

https://www.imp-dakosy.de/imp/ohmi/manifest/transportation/ExportTransshipmentId.js?id

Verfügen Status Request Manifeste Behörden Fremdverwahrung Statistiken Administration Hilfe News Abmelden Support User

Export-Transshipment-Details der Reise: 'ECG1513' (QING, OSW, HSA)

Filter

B/L-Nummer: Container-Nummer: Container-Nummer: ASTU0139422

Löschhafen: EXS-MRN: Partload: ☐

Suche ausführen Suche zurücksetzen

Container filtern

- ☒ Alle Container
- ☐ Container ohne B-Nr. oder S-Nr.
- ☐ B-Nr./S-Nr. storniert
- ☐ Nicht freigegebene S-Nr.
- ☐ B-Nr./S-Nr. OK
- ☐ gestoppte B-Nr. oder S-Nr.
- ☐ Z-Nummern

Status-Übersicht der B-/S-Nummern:

Container ohne B-Nr. oder S-Nr.: 1

B-Nr./S-Nr. storniert: 0

Nicht freigegebene S-Nr.: 0

B-Nr./S-Nr. OK: 0

Gestoppte B-Nr. oder S-Nr.: 0

Gesamtanzahl: 1

davon Z-Nr.: 0

Container	voll/leer?	B/L	ATB-Nr.	Löschhafen	Transportrichtung	Lösch-1st	Lade-1st	Gate-In	Gate-Out	EXS-MRN	Regel	B-/S-/Z-Nr.	Status	Anlagezeit	TS-Ref.	Aktionen
ASTU0139422	vol	DAKO142374672	ATB154237467277575872	IRABD	Transshipment	-	-	-	-	-	Details	-	Embargoland	12.02.2015 14:12:11	TS15021200000139	

zurück zur Export-Transshipment-Liste

© 2014 DAKOSY AG Impressum Testumgebung

DAKOSY

Funktion „Embargo bearbeiten“

Anschließend wählen Sie für jede Warenposition die Erklärungen aus, die Sie zu diesem Vorgang abgegeben haben:

Embargo-Freigabe: DAKO1647285597453

Damit eine ZAPP-Anmeldung mit S-Nummer erstellt werden kann, müssen Sie erklären, dass die Waren nicht vom Waffenembargo bzw. Verordnung für das entsprechende Land erfasst sind. Bitte verwenden Sie hierzu eine oder mehrere der nachfolgenden Kodierungen.

☐ BL Sie erfassen pro BL.

Positionsnr. ↓	Ladeinheit ↓	Warenbeschreibung ↓	Löschhafen	Bestimmungsland
1	CROU9667233	AUTO PARTS_A	ABADAN - IRAN (IRABD)	IRAN (IR)
2	CROU9667233	AUTO PARTS_B	ABADAN - IRAN (IRABD)	IRAN (IR)
3	CROU9667233	AUTO PARTS_C	ABADAN - IRAN (IRABD)	IRAN (IR)

Auswahl der zu bearbeitenden Zeile

Erfassung BL

BY
IR
KP
LY
RU
SO
SY
UA

Ausgewählte Codes

Erklärungen zu den Codes

- LY:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) 2016/44) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 11 AWV).
- IR:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. VO (EU) Nr. 359/2011 und VO (EU) Nr. 267/2012) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 8 AWV).
- RU:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) Nr. 833/2014) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 12 AWV).
- UA:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) Nr. 692/2014 und Verordnung (EU) 2022/263) sowie nationalem Recht.
- BY:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EG) Nr. 765/2006) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 1 AWV).
- KP:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) 2017/1509) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 5 AWV).
- SO:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. VO (EG) Nr. 147/2003 und VO (EU) Nr. 356/2010) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 14 AWV).
- SY:** Für diese Anmeldung bestehen keine Beschränkungen nach EU-Recht (u.a. Verordnung (EU) Nr. 36/2012) sowie nationalem Recht (u.a. § 74 Absatz 1 Nummer 16 AWV).

Der oben beschriebene Prozess ist derzeit für die Länder Belarus Iran, Nordkorea, Russland, Syrien, Somalia, Libyen und Ukraine anzuwenden.