SLV unterstützt Projekt seit einem Jahr personell und finanziell

Neuer Importzollprozess für Consols

Ab dem 1. August 2020 müssen eingehende Consol-Sendungen in der Luftfracht eine eindeutige Warenbezeichnung erhalten. Ab diesem Datum wird auch bei der Gestellungsmitteilung in ATLAS eine zutreffende 1:1-Referenzierung auf die zuvor für die Waren abgegebene summarische Anmeldung vom Hauptzollamt vorausgesetzt. Daher wird seit fast einem Jahr an einem Projekt zur Umsetzung der Vorgaben und gleichzeitigen Verbesserung der Importprozesse mit allen Stakeholdern am Flughafen gearbeitet. Sowohl personell als auch finanziell unterstützt der SLV das Projekt vom ersten Tag an. Eine Erweiterung der bereits vorhandenen Fair@Link-Plattform soll den Datenaustausch ermöglichen und optimieren. Dazu muss allerdings die Datenqualität an den Abgangsstellen verbessert werden. Die Corona-Krise bringt jedoch auch hier den Zeitplan ins Schwanken.

Das Zollverfahren *Import Control System (ICS 1)* ist seit 2011 europaweit verpflichtend. Seitdem muss für Waren, die in die EU verbracht werden, eine elektronische summarische Eingangsmeldung (kurz: E-SumA) an die Zollbehörde abgeben werden, bei der die Ware erstmalig die Zollgrenzen der EU berührt. Hierbei ist u. a. die Ware anhand des Harmonisierten System (HS Code) genau zu bezeichnen. Der Zoll führt darauf basierend eine Risikoanalyse durch, um frühzeitig Maßnahmen (z. B. Ladeverbot, Beschau) einleiten zu können, die zur Gefahrenabwehr der EU beitragen. Damit rückt der Luftfrachtstandort Frankfurt als immer noch größter Frachtflughafen Europas bei diesem Thema für die zuständigen Zollbehörden besonders in den Blickpunkt.

Ursächlich meldepflichtig ist die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft als Frachtführer (Carrier). Dazu bildet der Air Waybill (AWB) die Basis, aus dem die notwendigen ICS-Daten entnommen werden können. Bei Langstreckenflügen muss die E-SumA-Meldung spätestens vier Stunden vor Ankunft am Flughafen und bei Kurzstreckenflügen spätestens zum Zeitpunkt des tatsächlichen Abfluges an die erste EU-Eingangszollstelle abgeben werden. Nach der Risikobewertung erhält der Meldeverpflichtete vom Zoll eine Rückmeldung mit einer Registriernummer (MRN). Sobald die Ware den ersten Flughafen innerhalb der EU („First-Point-of Entry") erreicht hat, muss der Carrier der dortigen Eingangszollstelle eine Ankunftsanzeige übermitteln. Sobald die Ware schließlich ihren endgültigen Zielflughafen innerhalb der EU erreicht, wird eine Summarische Anmeldung an ATLAS gesendet, die auf die Eingangs-SumA referenziert. Soviel zur Theorie.

© Partick Kuschfeld/LCAG

Bekanntermaßen handelt es sich bei einem Großteil der Luftfracht um vom Spediteur konsolidierte Sendungen (Consol) mit verschiedenen Empfängern in der EU, für die ein Master-Airwaybill (Master-AWB) mit zahlreichen Unterfrachtbriefen („House-AWB") erstellt wird. Entgegen der Vorgaben des Unionzollkodex (UZK) werden bei diesen Sendungen in der Praxis seit Jahren sehr allgemeine Warenbezeichnungen wie beispielsweise „Consol" oder „Teile" abgegeben. Die sogenannte Gestellung (Mitteilung an die Zollbehörde, dass eine Ware zur zollamtlichen Abfertigung vorliegt) auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt erfolgt für die Consol-Sendungen daher bisher nur auf Ebene des Master-AWB durch den im Auftrag der Carrier tätigen Cargo Handlingagenten (CHA). Dies wurde bislang seitens des Zoll akzeptiert.

Ab 01. August 2020 neues Verfahren obligatorisch

Ende 2018 teilte das Hauptzollamt Frankfurt am Main allerdings erstmals mit, dass in naher Zukunft Sammelbezeichnungen in summarischen Eingangsanmeldungen, Anmeldungen zur vorübergehenden Verwahrung und Versandanmeldungen im Luftfrachtverkehr nicht mehr zulässig sind. Dies hat im Sommer 2019 die Generalzolldirektion (GZD) nochmals ausdrücklich bestätigt. Aufgrund der im Luftfrachtverkehr über Jahre etablierten Verwendung von Sammelbezeichnungen („Consol", usw.) wurde den betroffenen Unternehmen für die Umstellung der Prozesse ein Übergangszeitraum von einem Jahr bis zum 01. August 2020 gewährt. Ab diesem Datum wird auch bei der Gestellungsmitteilung in ATLAS eine zutreffende Referenzierung auf die zuvor für die Waren abgegebene ESumA vorausgesetzt. Dabei ist auf die einzelne Position der ESumA abzustellen. Das bedeutet, dass jede ESumA-Position mit der zugehörigen Position der Gestellungsmitteilung verknüpft werden muss (1:1 Referenzierung). Sollte es bei den CHAs zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung der 1:1 Referenzierung kommen, z. B. bei der Erfassung von e-Commerce Sendungen, ermöglicht die Generalzolldirektion die Ersterfassung bei einem Spediteur am Flughafen. Hierfür benötigt dieser allerdings ein eigenes Verwahrlager, das als Ort der Gestellung zugelassen ist.

Wir digitalisieren die Logistik!

FAIR@Link
das Cargo Community System für den Frankfurter Flughafen

INFr8
das Versenderportal für Gefahrgut in der Luftfracht

CargoSoft
die integrierte, national und international einsetzbare, plattformunabhängige Lösung für die Luft- und Seefrachtabwicklung (Air, Sea, Road, Warehouse, SCM, CRM)

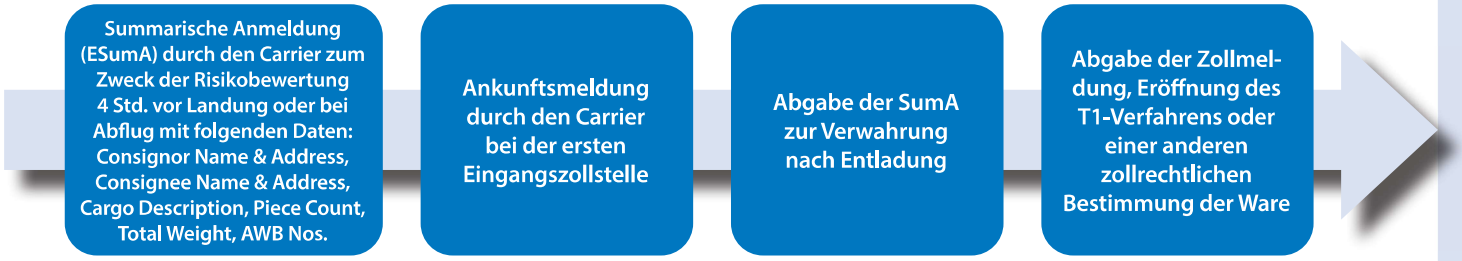
ZODIAK
die integrierte, plattformunabhängige Lösung für die elektronische Zollabwicklung in Europa (Deutschland, Österreich, Schweiz, Niederlande und Belgien)

Mattentwiete 2 · 20457 Hamburg
Phone +49 40 37 003-0
Fax +49 40 37 003-370
info@dakosy.de

www.dakosy.de

DAKOSY
Datenkommunikationssystem AG

ICS1



Auf Basis dieser Vorgaben startete die Air Cargo Community Frankfurt (ACCF) in Kooperation mit dem Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz eine Projektgruppe aus Spediteuren, Cargo-Handlingagenten, Ground-Handlingagenten und Airlines. In mehr als zehn Arbeitstreffen und Workshops wurde der bisherige Abwicklungsprozess im Import am Flughafen bildhaft erarbeitet und künftige Lösungsansätze diskutiert. Dabei standen zwar primär die Vorgaben des Zolls im Fokus, aber ebenso die generelle Beschleunigung des Austausches von Daten und Abläufen.

In weiteren Gesprächen unterstrich der Zoll zu Jahresbeginn, dass künftig alle in Frankfurt eingeflogenen Consol-Sendungen auf Basis der House-AWBs zu gestellen sind. Unabhängig davon, ob der Master-AWB in Frankfurt oder an einem anderen über RFS-Verkehre angebundenen Flughafen endet. Das bedeutet je House-AWB muss eine SumA an den Zoll gesendet werden. Die notwendigen Informationen soll der Konsolidator nach Empfang der Sendung in dessen Zollverwahrlager (on airport) bereitstellen. Um dies zu ermöglichen, räumt der Zoll eine Frist von bis zu 30 Stunden nach Landung (aircraft on blocks) für die Gestellung via SumA ein. Den erforderlichen Datenaustausch zwischen den beteiligten Stakeholdern (Spediteure, Airlines, CHAs, GHAs) soll eine zentrale Importplattform für den Flughafen Frankfurt ermöglichen, für die sich die bereits bestehende Fair@Link-Plattform anbietet.

Zur Umsetzung der Plattform ist allerdings eine vollständige Prozessspezifikation inklusive der Beschreibung der zu programmierenden Informations-und Datenflüsse sowie der Schnittstellen zu den IT-Systemen der Stakeholder nötig. Nur so wird auch ersichtlich, welche Mitwirkungsleistungen die Beteiligten innerhalb des Prozesses erbringen müssen und wie der Funktionsumfang der Fair@Link-Plattform erweitert werden muss, damit diese den neuen Importzollprozess hinreichend unterstützt.

Finanzielle Beteiligung des SLV

Einigkeit herrschte auch darüber, dass für die Durchführung dieser Aufgaben externe Unterstützung notwendig ist. Als Projektberater wurden mit Hamburg Port Consulting (HPC) erfahrene Spezialisten in der Entwicklung von IT- und Logistikprozessen beauftragt. Das gesamte Projekt und die Beauftragung der Berater konnte nur erfolgreich gestartet werden, weil Fraport, die VACAD (Verband der Handlingangenten) und der SLV bereit waren, die Finanzierung gemeinsam zu übernehmen.

Aufgrund der Corona-Lage führte HPC im März und April zeitnah Videokonferenzen und Umfragen mit den beteiligten Stakeholdern durch. Im Anschluss stellte man einen Entwurf der Prozessspezifikation vor. Für den Fall, dass der Empfänger/De-Consolidator im Zollbezirk Frankfurt Flughafen ansässig ist, erfolgt die Gestellung der ÜSumA auf HAWB-Ebene zukünftig wie geplant durch den De-Consolidator binnen 30 Stunden. Im Fall, dass der Empfänger/De-Consolidator nicht im Zollbezirk ansässig ist, erfolgt die Gestellung der ÜSumA auf HAWB-Ebene durch den CHA.

GAP-Analyse als Basis für Erweiterung von Fair@Link

Aktuell erfolgt eine abschließende Gap-Analyse für eine Lösung auf Basis des bestehenden Fair@Link-Systems. Für den erforderlichen ergänzenden Datenaustausch mit der Plattform werden Nachrichtenmuster auf Grundlage des XML-Standards erstellt. Erst auf dieser Basis können Programmieraufwand und Ressourceneinsätze beispielsweise für IT-Entwickler kalkuliert werden. Ob eine Realisierung der Importplattform bis zum 1. August möglich ist, erscheint derzeit jedoch noch fraglich. Anschließend müssen zudem die Luftfrachtspediteure noch Schnittstellen für den Datentransfer aus ihren Systemen in die Importplattform schaffen. Die Corona-Krise hat für eine Verschiebung des ohnehin knappen Zeitplans um mehrere Wochen gesorgt. Die Einhaltung des Termins 1. August ist daher mehr als fraglich. Derzeit laufen Gespräche mit dem Zoll über einen möglichen späteren Starttermin.

Weltweite Kommunikation zur Datenqualität

Die Qualität der künftigen Importprozesse hängt vor allem aber auch von den Leistungen am Abgangsort der Sendungen ab. Hier wurde mangelnde Datenqualitäten als ein wesentliches Problem identifiziert. Diese müssen an den Abgangsstationen nachhaltig verbessert werden. Verantwortlich dafür sind die Airlines als primäre Antragssteller im ICS-Prozess. Sie müssen gemeinsam mit den Abgangsspeditionen die notwendigen Versanddaten generieren und im richtigen Format an die jeweiligen Sicherheitsbehörden der EU-Staaten übermitteln. Dafür bedarf es eines entsprechenden Qualitätsmanagements. Airlines, welche in die USA fliegen, haben das notwendige Qualitätsmanagement bereits aufgebaut und müssen dieselben Qualitäten auch auf den Europaverkehr anwenden. Daher müssen Speditionen und Airlines sowie deren CHA´s über die von ihnen verursachten Daten- und Qualitätsprobleme informiert werden, sonst sind die Verkehre in Richtung EU gefährdet. Unter Leitung von LUG und SLV wird daher eine „Arbeitsgruppe Kommunikation“ gegründet, die ein Kommunikationskonzept für die o. g. Zielgruppen entwickelt.

Fazit und Ausblick auf ICS 2

Auch wenn bereits von allen Beteiligten viel Zeit in das Projekt investiert wurde und noch einige Meilensteine offen sind, ist das Projekt auch eine Chance für den Aircargo Standort Frankfurt. Im Jahr 2023 werden mit der Einführung von ICS 2 viele Vorgaben des Zoll auch an allen anderen europäischen Flughäfen der EU verpflichtend. Spätestens dann haben Luftfrachtspediteure, Luftfrachtabfertiger und Airlines in Frankfurt sich einen Wettbewerbsvorsprung erarbeitet.

(Marc Köhler/SLV)