



Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-AIR

- Nachricht "FHL" (House Waybill) -

Version 1.5.2/D

(Gültig ab September 2013)

DAKOSY
Datenkommunikationssystem AG

Mattentwiete 2
20457 Hamburg
www.dakosy.de

Phone: + 49 40 37003 - 0
Fax: + 49 40 37003 - 370
info@dakosy.de

Änderungsverzeichnis

Version	Art der Änderung	Geändert durch/ Datum	Geprüft durch/ Datum
1.0	Erstveröffentlichung	D. Blanken 02.11.2007	
1.1	Trennung der Dokumentation nach CIMP-Nachrichten, neue Struktur für Nachrichten- und Segmentbeschreibungen	D. Blanken 06.06.2008	
1.2	Optionales Segment REF eingefügt Korrektur der Beschreibung des ZPL-Segments	D. Blanken 12.09.2008	
1.3	Feld „Additional Forwarder“ hinzugefügt „Nicht-AES Fall“ Indikator zum Segment ZPL hinzugefügt	D. Blanken 07.04.2009	
1.3.1	Bugfix: Feldlänge CCS Participant Identifier in PIMA Adresse korrigiert (19 statt 1) Beschreibung des Feldes „Gateway Handlingsagent“ um Hinweis auf den Gestellungsart ergänzt Beispiel zum ZEV Segment korrigiert Beschreibung des ZFC-Segments korrigiert Bugfix: Feld „Nicht-AES Fall“ wird zur Zeit noch nicht genutzt (Korrektur gegenüber Version 1.3)	D. Blanken 21.09.2009	
1.5	- Anpassungen an ATLAS 8.4 - Neues Segment ZPS - ZPI – Erweiterung (EORI u. NL) - ZPS – neues Segment zur Angaben von Verschlüssen (Siegeln) zur MRN	M. Kramper 14.03.2012	
1.5.1	- Neues Segment SEC - Beschreibung des TRK-Segments erweitert - TRK – Erweiterung (Code, Telefon, eMail) - SEC – neues Segment für Security-Angaben - BTB – neues Segment bes. Tatbestand - Neues Layout	M. Kramper 28.02.2013	
1.5.2	Daten des Segments BTB in Segment ZPL übernommen	M. Kramper 28.08.2013	

Änderungsdienst

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Port Communication Services

Mattentwiete 2

20457 Hamburg

1. Telefon: + 49 40 37003 - 0
2. Fax: + 49 40 37003 - 370
3. E-Mail: kramper@dakosy.de

Verwendete Werkzeuge

Nummer	Verwendete Werkzeuge
W1	Dieses Dokument wurde mit Textverarbeitungsprogramm MS Word 2003 erstellt.

Haftung

1. Trotz sorgfältiger Erarbeitung und Prüfung dieses Dokumentes können aus dem Inhalt keine Haftungsansprüche gegenüber der DAKOSY AG abgeleitet werden!

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	6
1. Die ZAPP-Air EDI-Schnittstelle	7
1.1 Allgemeines	7
1.1.1 Einleitung	7
1.1.2 Informationen zur Datenübertragung	7
1.2 Nachrichtenformat Cargo-IMP	7
1.2.1 Strukturen und Limitierungen	7
1.2.2 Datenübertragung im EDIFACT Envelope	9
1.2.3 Strukturierung des EDIFACT Envelopes	9
1.2.4 Aufbau des UNB-Segments für Cargo-IMP Nachrichten	9
1.2.5 Aufbau des UNH-Segments für Cargo-IMP Nachrichten	9
1.2.6 Die PIMA Adressen	10
2. Struktur der Beschreibungen	11
2.1 Verwendete Begriffe	11
2.2 Darstellung und Definition der Nachrichtenstruktur	11
2.3 Darstellung und Definition der Segmentstrukturen	12
3. Die Nachricht FHL –House Air Waybill	14
3.1 Nutzung in ZAPP-Air	14
3.1.1 Funktion	14
3.1.2 Updates	14
3.1.3 Stornierung	14
3.1.4 Verlegen von Waren/MRN auf ein anderes Waybill	15
3.2 Struktur der Nachricht	15
3.3 Beschreibung der Segmente	17
3.3.1 ZEV	17
3.3.1.1 Kurzbeschreibung	17
3.3.1.2 Segmentstruktur	17
3.3.1.3 Additional Forwarder	18
3.3.1.4 Beispiel	18
3.3.2 ZPI	18
3.3.2.1 Kurzbeschreibung	18
3.3.2.2 Segmentstruktur	18
3.3.2.3 Beispiel	19
3.3.2.4 Kennzeichen „WB-Type / Nachrichtenart“	19
3.3.2.5 Kennzeichen „Lokale Ware“	19
3.3.2.6 Kennzeichen „Vorankündigung“	20
3.3.2.7 Kennzeichen „Automatische Umfuhr“	20
3.3.2.8 Kennzeichen „Weiterleitung“	20
3.3.2.9 Kennzeichen „ATLAS-Selbstanmelder“	21
3.3.2.10 Kennzeichen „Nicht-AES Fall“	21
3.3.2.11 EORI	21
3.3.2.12 Niederlassungsnummer	21

3.3.2.13 Beispiel	21
3.3.3 REF	21
3.3.3.1 Kurzbeschreibung	21
3.3.4 FLT	22
3.3.4.1 Kurzbeschreibung	22
3.3.5 TRK	22
3.3.5.1 Kurzbeschreibung	22
3.3.5.2 Segmentstruktur	22
3.3.5.3 Beispiel	23
3.3.6 ZFC	23
3.3.6.1 Kurzbeschreibung	23
3.3.6.2 Segmentstruktur	23
3.3.6.3 Contact Qualifier	24
3.3.6.4 E-Mail Kontakt	24
3.3.6.5 Beispiel	24
3.3.7 ZPL	24
3.3.7.1 Kurzbeschreibung	24
3.3.7.2 Segmentstruktur	24
3.3.7.3 Mindermengen	26
3.3.7.4 Vollständigkeitskennzeichen	26
3.3.7.5 Beispiel	27
3.3.7.6 Kennzeichen „Nicht-AES Fall“	27
3.3.7.7 Besonderer Tatbestand (Kennzeichen 1-9)	27
3.3.7.8 Beispiel	27
3.3.8 ZPS	27
3.3.8.1 Kurzbeschreibung	27
3.3.8.2 Segmentstruktur	28
3.3.8.3 MRN	28
3.3.8.4 Zustand der Siegel	28
3.3.8.5 Siegelnummer	29
3.3.9 SEC	29
3.3.9.1 Kurzbeschreibung	29
3.3.9.2 Segmentstruktur	29
3.3.9.3 Security Status	29
3.3.9.4 Security Status (Grund)	30
3.3.9.5 Security RAKC	30
3.3.9.6 Beispiel	30
4. Beispiele	31
4.1 FHL Nachricht zur Meldung einer einzelnen, vollständigen MRN	31
4.2 FHL Nachricht zur Meldung einer vollständigen MRN und eines MRN-Teils	32
4.3 Meldung einer Mindermenge	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Struktur des EDIFACT Envelopes in Cargo-IMP.....	9
Abbildung 2 – Struktur des UNB Segments in Cargo-IMP	9

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Syntax Cargo-IMP.....	7
Tabelle 2- Struktur von PIMA Adressen.....	10
Tabelle 3 - Verwendete Begriffe in den Cargo-IMP Beschreibungen.....	11
Tabelle 4 - Beispiel Nachrichtenstruktur.....	11
Tabelle 5 - Beispiel Segmentstruktur	12
Tabelle 6 - Status von Datenfeldern	12
Tabelle 7 - Formatangaben.....	13
Tabelle 8 - Codes für das Kennz. "WB-Type"	19
Tabelle 9 - Codes für das Kennz. "Lokale Ware"	19
Tabelle 10 - Codes für das Kennz. "Voranmeldung"	20
Tabelle 11 - Codes für das Kennz. "Automatische Umfuhr"	20
Tabelle 12 - Codes für das Kennz. "Weiterleitung"	20
Tabelle 13 - Codes für das Kennz. "ATLAS Selbstanmelder".....	21
Tabelle 14 - Codes für das Kennz. " Nicht-AES Fall"	21
Tabelle 15 - Codes für das Feld "Contact Qualifier".....	24
Tabelle 16 - Codes für das Kennz. "Mindermenge"	26
Tabelle 17 - Codes für das Kennz. " Nicht-AES Fall"	27
Tabelle 18 – Kennzeichen besonderer Tatbestand	27
Tabelle 19 - Codes für den Zustand der Siegel.....	29
Tabelle 20 - Codes für Security Status	29
Tabelle 21 - Codes für Security Status (Grund)	30

1. Die ZAPP-Air EDI-Schnittstelle

1.1 Allgemeines

1.1.1 Einleitung

Für die Kommunikation zwischen ZAPP-Air und den Systemen der ZAPP-Air Teilnehmer hat DAKOSY eine EDI-Schnittstelle geschaffen, die auf dem durch die IATA/ATA definierten Nachrichtenformat „Cargo-IMP“ basiert.

Cargo-IMP steht für „Cargo Interchange Message Procedures“ und beschreibt eine Reihe von EDI Nachrichten für den elektronischen Datenaustausch im Rahmen der Luftfracht.

Das vorliegende Dokument beschreibt die für ZAPP-Air angepasste Cargo-IMP Nachricht „FHL“ (House Waybill). Diese basiert auf der Cargo-IMP FHL Nachricht in der Version 3, ist jedoch für die Nutzung in ZAPP-Air um verschiedene Datenelemente/-segmente erweitert worden.

1.1.2 Informationen zur Datenübertragung

Die Datenübertragung zwischen den Teilnehmern und DAKOSY erfolgt im Regelfall per FTP. Für Informationen hierzu wird auf das Dokument „Datenaustausch mit DAKOSY über FTP“¹ verwiesen.

Unter bestimmten Umständen sind auch andere Übertragungswege möglich, hierzu ist jedoch Rücksprache mit der DAKOSY AG erforderlich.

1.2 Nachrichtenformat Cargo-IMP

Das folgende Kapitel gibt einen kurzen Überblick über das von DAKOSY genutzte Cargo-IMP Format sowie den (im Regelfall) für die Adressierung genutzten EDIFACT Envelope.

1.2.1 Strukturen und Limitierungen

Der Cargo-IMP Standard definiert verschiedene Limitierungen und Regelungen bzgl. des Zeichenvorrats und der Formatierung der Datensätze. Folgende Restriktionen gibt es:

Tabelle 1 - Syntax Cargo-IMP

Regelung	Beschreibung
Segmente	Eine Cargo-IMP Nachricht ist in logische Datengruppen („Segmente“) unterteilt. So bildet zum Beispiel die Adresse des Shippers in einem Waybill ein Segment. Segmente werden im Normalfall durch ein drei Zeichen breites Feld am Anfang des Segments identifiziert (z.B. SHP für „Shipper“). Zu jedem Segment ist eine minimale/maximale Wiederholung innerhalb der Nachricht definiert.
Felder	Cargo-IMP Segmente sind in einzelne Datenelemente (Felder) unterteilt, welche die eigentlichen Daten enthalten. Die Felder sind entweder durch Angabe einer fixen Breite oder aber durch Trennzeichen (z.B. Slash, Bindestrich oder Zeilenumbruch) getrennt. Jedes Feld hat ein festes Format welches den in diesem Feld zulässigen Zeichenvorrat definiert.

¹ http://www.dakosy.de/support/documents/hb_ftp_v3.3_d_210905.pdf

Feldwiederholung / Feldgruppen	In manchen Fällen können sich Felder oder Gruppen von Feldern innerhalb eines Segments wiederholen. Daher ist auch zu Feldern und Feldgruppen jeweils eine minimale/maximale Wiederholung definiert.
Zeichenvorrat	<p>In Cargo-IMP sind als Zeichenvorrat, je nach Formatierung eines Feldes, ausschließlich folgende Zeichen zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Großbuchstaben A – Z (keine Umlaute) ▪ Ziffern 0 – 9 ▪ Der Punkt '.' ▪ Der Bindestrich '-' ▪ Das Leerzeichen ' ' <p>Als Dezimalzeichen ist der Punkt '.' festgeschrieben.</p>
Zeilenlänge	<p>In Cargo-IMP darf eine Zeile einer Nachricht maximal 70 Zeichen (inkl. des abschließenden Zeilenumbruchs, der als ein Zeichen zählt) lang sein. Kann ein Segment länger als 70 Zeichen werden, so werden die Felder des Segments auf mehrere Zeilen aufgeteilt. Nach dem letzten Feld einer Zeile erfolgt in diesem Fall ein Zeilenumbruch und die folgende Zeile beginnt mit einem Slash:</p> <p>CNE/MR. MARK MYERS /TADMORE STREET /NEW YORK</p>

1.2.2 Datenübertragung im EDIFACT Envelope

Da das Cargo-IMP Format selbst keinerlei Möglichkeiten für Adressierung und Verifizierung von EDI-Nachrichten vorsieht, bedient sich das Format eines UN/EDIFACT-Envelopes für die Datenübertragung. Die Cargo-IMP Nachricht selbst wird dabei wie ein einzelnes Segment einer EDIFACT-Nachricht behandelt.

Eine Einführung in die Standards für UN/EDIFACT würde den Rahmen dieser Dokumentation überschreiten, es wird hierfür auf die Dokumentationen der Joint Syntax Working Group der UN² verwiesen.

1.2.3 Strukturierung des EDIFACT Envelopes

Der grobe Aufbau einer Cargo-IMP Nachricht mit EDIFACT-Envelope ist wie folgt:

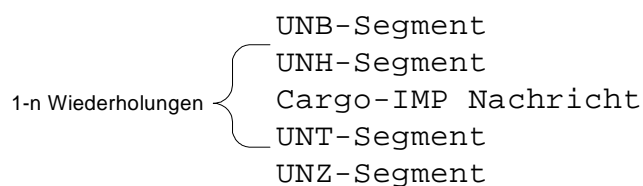


Abbildung 1 - Struktur des EDIFACT Envelopes in Cargo-IMP

Da die Cargo-IMP Nachricht wie ein EDIFACT-Segment behandelt wird, ist Segmentzähler im UNT-Segment grundsätzlich mit dem Wert 3 belegt (UNH, Cargo-IMP, UNT).

1.2.4 Aufbau des UNB-Segments für Cargo-IMP Nachrichten

Im Folgenden findet sich eine beispielhafte Darstellung eines UNB-Segments in dem die relevanten Bestandteile markiert sind:

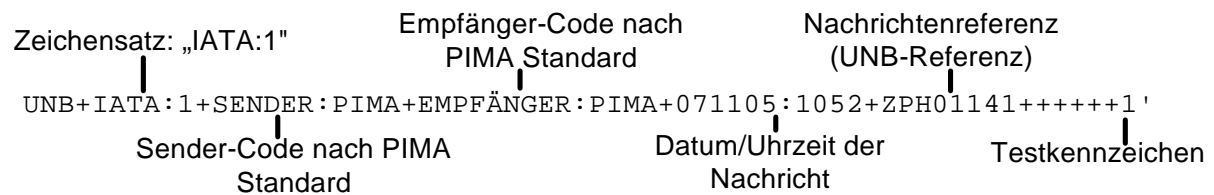


Abbildung 2 – Struktur des UNB Segments in Cargo-IMP

Für alle an ZAPP-Air verschickten Testdaten ist das Testkennzeichen im UNB Segment zu setzen. Im Produktivbetrieb muss das Testkennzeichen weggelassen werden.

1.2.5 Aufbau des UNH-Segments für Cargo-IMP Nachrichten

Im Folgenden findet sich eine beispielhafte Darstellung eines UNH-Segments. Wichtig sind hier die Felder zum Nachrichtentyp CIMFWB : 15. Wenn eine Cargo-IMP Nachricht in einem EDIFACT-Envelope übertragen wird, so lautet das Format für diese Felder CIM[Nachrichtenart]:[Version].

² <http://www.gefeg.com/jswg/>

Beispiel für das UNH-Segment einer FWB-Nachricht:

UNH+1+CIMFWB:15+1'

1.2.6 Die PIMA Adressen

Zur Adressierung von Cargo-IMP Nachrichten über den EDIFACT Envelope hat die IATA/ATA den Aufbau von Sender und Empfängeradressen wie im folgenden dargestellt strukturiert. Für die Kommunikation mit ZAPP-Air muss eine PIMA-Adresse für den Teilnehmer mit DAKOSY vereinbart werden.

Die PIMA Adresse von DAKOSY lautet: REUSWH87DEDKSY

Tabelle 2- Struktur von PIMA Adressen

Feld	Länge	Status
CCS System Identifier	3	Pflicht
CCS Group Code	3	Pflicht
CCS Code Type	2	Pflicht
CCS Participant Identifier	19	Pflicht
Slash	1	Konditional
Airport Code	3	Optional
CCS Participant Office	2	Optional

2. Struktur der Beschreibungen

2.1 Verwendete Begriffe

Tabelle 3 - Verwendete Begriffe in den Cargo-IMP Beschreibungen

Begriff	Bedeutung
CRLF	Zeilenumbruch („Carriage Return, Line Feed“)
Hyphen	Bindestrich (-)
Slash	Schrägstrich (/)
SMI	Standard Message Identifier – Die erste Zeile einer Cargo-IMP Nachricht, welche Art und Version der Nachricht kennzeichnet (z.B. FWB/15)

2.2 Darstellung und Definition der Nachrichtenstruktur

Die Struktur einer Cargo-IMP Nachricht wird in dieser Dokumentation wie folgt dargestellt:

Tabelle 4 - Beispiel Nachrichtenstruktur

Nachricht NAME

Segmentgruppe: X		Wiederholungen: Z/Y		
Lfd. Nr.	Tag	Name	Wdh.	Anmerkungen
1	ABC	Standard Message Identifier	1	Informationen
2	DEF	DDD	1 - 2	Weitere Informationen
(...)				

Die einzelnen Elemente haben die folgende Bedeutung:

Nachricht NAME:

NAME entspricht dem Namen der Cargo-IMP Nachricht

Segmentgruppe: X

Für ZAPP-Air sind bestimmte Cargo-IMP Nachrichten in Segmentgruppen unterteilt. Eine Segmentgruppe ist eine wiederholbare Gruppierung von Segmenten. Innerhalb der Gruppe haben die einzelnen Segmente eine feste Reihenfolge und eine minimale/maximale Wiederholungsanzahl.

Wiederholungen: Z/Y

Die Anzahl der (minimal)/maximal zulässigen Wiederholungen der Segmentgruppe. Steht hier nur eine einzelne Zahl, so ist dieses zugleich die minimale als auch die maximale Anzahl der Wiederholungen.

Lfd. Nr.

Keine besondere Bedeutung, dies ist ein reines Ordnungskriterium

Tag

In dieser Spalte finden sich die „Tags“ der einzelnen Segmente. Das Tag sind drei Großbuchstaben am Anfang eines Segments, welche den Inhalt des Segments identifizieren.

Name

Der Name des Segments

Wdh.

Die Anzahl der Wiederholungen des Segments, die innerhalb seiner Segmentgruppe zugelassen sind (z.B. „1 – 3“, es darf mindestens 1, höchstens 3 Mal vorkommen; „1“ es darf/muss genau ein Mal vorkommen.)

Anmerkungen

Selbsterklärend

Blau hinterlegte Segmente

...sind für die Nutzung in ZAPP-Air hinzugefügt oder angepasst worden.

2.3 Darstellung und Definition der Segmentstrukturen

Die Strukturen der einzelnen Segmente und Feldinhalte der Cargo-IMP Nachrichten sind wie folgt dargestellt:

Tabelle 5 - Beispiel Segmentstruktur

Segment FSU

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	FSU	Fester Wert „FSU“

Feldgruppe: 1

Wie Segmente können auch Felder innerhalb von Segmenten gruppiert werden.

Wiederholungen: 1

Die Anzahl der erlaubten Wiederholungen pro Feldgruppe.

Segment FSU

Der Name des Segments (im Regelfall entspricht dies dem Tag)

Lfd. Nr.

Keine besondere Bedeutung, dies ist ein reines Ordnungskriterium

Status

Mögliche Status eines Feldes sind:

Tabelle 6 - Status von Datenfeldern

Status	Bedeutung
M	Das Segment muss vorkommen
O	Das Segment darf vorkommen
D	Das Segment muss unter bestimmten Umständen (erläutert in der Spalte „Anmerkungen“) vorkommen
X	Das Segment darf nicht vorkommen

Format

Das Format gibt die im Inhalt eines Feldes zulässigen Zeichenketten an. Es ist folgendermaßen strukturiert: [Zeichen[[Länge]][Dezimalpunkt]

Tabelle 7 - Formatangaben

Format	Zeichenvorrat
a	A – Z, nur Großbuchstaben
n	0 – 9
m	Alle Zeichen aus Format a und Format n
t	Alle Zeichen aus Format m, außerdem Punkt, Bindestrich und Leerzeichen

Beispiel

Selbsterklärend

Anmerkungen

Selbsterklärend

3. Die Nachricht FHL –House Air Waybill

3.1 Nutzung in ZAPP-Air

3.1.1 Funktion

In ZAPP-Air dient die Cargo-IMP Nachricht „FHL“, um Einzelsendungen (die später unter einem gemeinsamen Master Air Waybill konsolidiert werden) für die Abwicklung anzumelden.

Als Basis für die Nachricht FHL in ZAPP-Air dient die durch die IATA/ATA definierte Nachricht FWB in der Version 3 aus dem Cargo-IMP Standard, Release 26.

Die folgenden Abschnitte beschreiben lediglich die Segmente der Nachricht FHL, die durch DAKOSY für die Nutzung in ZAPP-Air hinzugefügt und/oder ergänzt wurden. Für eine Beschreibung des durch die IATA definierten Cargo-IMP Standards wird auf die von der IATA erhältlichen Publikationen verwiesen.

3.1.2 Updates

ZAPP-Air beinhaltet für den Spediteur die Möglichkeit, die Daten einer an ZAPP-Air gesendeten FWB oder FHL Nachricht zu aktualisieren. Zu diesem Zweck sendet der Spediteur das aktualisierte FWB bzw. FHL an ZAPP-Air. Die Daten werden vom System mit den vorhandenen Daten verglichen, geänderte Werte werden ersetzt.

3.1.3 Stornierung

Der Spediteur kann ein Direkt- oder House Waybill in ZAPP-Air stornieren, indem er eine entsprechende Storno-Nachricht (eine FSU mit Statuscode „CAN“) an ZAPP-Air sendet.

Das Stornieren einer Nachricht in ZAPP-Air hat keinerlei Auswirkungen auf die MRN und deren Status im System des Zolls.

Die Stornierung der Nachricht löscht jedoch nicht die dazugehörigen MRN. Nach dem stornieren einer Nachricht können die MRN einem anderen Waybill zugewiesen werden. Der Status der MRN (z.B. „Erlaubnis zum Ausgang“) bleibt dabei erhalten.

3.1.4 Verlegen von Waren/MRN auf ein anderes Waybill

Ändert sich der Flug und/oder das AWB für eine MRN oder Teile einer MRN, so sollte dieses an ZAPP-Air gemeldet werden. Damit werden etwaige Falschinformation an den Zoll (aufgrund eines nicht aktuellen Datenbestandes) verhindert.

Jegliche Verlagerung von Waren/MRN auf ein anderes Waybill sollte an ZAPP-Air gemeldet werden, um Falschinformationen an den Zoll zu verhindern.

Um eine MRN zu verlegen, muss sie in ZAPP-Air zunächst vom ursprünglichen Waybill entfernt werden. Dies geschieht, indem der Spediteur ein Update (vgl. 3.1.2) überträgt, in dem nur die zu erhaltenden MRN enthalten sind. Nicht (mehr) gemeldete MRN werden von ZAPP-Air vom betroffenen Waybill entfernt. Um alle MRN von einem Waybill zu entfernen, kann der Spediteur dieses stornieren. Einem stornierten Waybill können jedoch keine neuen MRN mehr zugeordnet werden.

Anschließend überträgt der Spediteur ein neues Waybill oder ein Update zu einem bestehenden Waybill, in dem er die zuvor „entfernte“ MRN mit angibt.

3.2 Struktur der Nachricht

Die folgende Tabelle ist eine Übersicht über die Segmente der Nachricht FHL, wie sie in ZAPP-Air verwendet wird. Die Segmentgruppen/Segmente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch in der FHL-Nachricht vorkommen.

Hellblau hinterlegte Segmente sind gegenüber der standardisierten Nachricht FHL für ZAPP-Air angepasst/ergänzt worden:

Nachricht FHL

Segmentgruppe: 1		Wiederholungen: 1		
Lfd. Nr.	Tag	Name	Wdh.	Anmerkungen
1	FHL	Standard Message Identifier	1	Identifiziert die Nachricht als FHL-Nachricht.
2	MBI	Master AWB Consignment Detail	1	Basisdaten zum Master Air Waybill (AWB-Nummer, Anzahl Packstücke, Volumen...)
3	ZEV	ZAPP-Air Envelope	1	Beinhaltet die an einem Luftfrachtvorgang beteiligten ZAPP-Air Teilnehmer
4	ZPI	ZAPP-Air Processing Information	1	Generelle Sendungsinformationen für den Prozess in ZAPP-Air (z.B. TIN des Spediteurs)
5	REF	Additional Reference	0 – 1	Optional; zusätzliche Referenzangaben
6	FLT	Flight Bookings	1	Flug/Flüge auf die das AWB gebucht ist. Dieses Segment ist aus der Cargo-IMP Nachricht FWB übernommen.
7	HBS	House Waybill Summary Details	1	Basisdaten zum anzumeldenden House Waybill
8	TXT	Free Text Description of Goods	0 – 1	
9	HTS	Harmonized Tariff Schedule Information	0 – 1	
10	TRK	Trucking Information	0 – 1	Informationen, mit welchem Truck eine Sendung am Flughafen angeliefert wird
11	SEC	Security - Angaben	0 – 1	Security-Angaben zum AWB
12	SHP	Shipper	0 – 1	Shipper-Adresse

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FHL

13	CNE	Consignee	0 – 1	Adresse des Consignee
14	CVD	Charge Declarations	1	
15	ZFC	ZAPP-Air Forwarder Contact	1	Kontaktdaten des zuständigen Sachbearbeiters beim Spediteur.
16	ZPL	ZAPP-Air Package Level Information	0 – 99	Informationen zu den einzelnen MRN/Teilen einer MRN die zu diesem AWB gehören. Pflichtangabe wenn es sich um ein „Direkt“-AWB handelt.
17	ZPS	ZAPP-Air Seal Information	0 – 99	Verschlüsse (Siegelnummern), angebrachte Verschlüsse je MRN

3.3 Beschreibung der Segmente

3.3.1 ZEV

3.3.1.1 Kurzbeschreibung

Das Segment „ZEV“ (ZAPP-Air Envelope) wird genutzt, um die an einem Vorgang beteiligten Parteien anhand ihres ZAPP-Air Teilnehmercodes zu identifizieren. In der Nachricht FSU wird dieses Segment vorwiegend aus technischen Gründen benötigt.

Eine Beschreibung zu den einzelnen Rollen, denen die Teilnehmercodes hier zugeordnet werden, findet sich in der ZAPP-Air Konzeption.

3.3.1.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment ZEV

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	ZEV	Fester Wert „ZEV“
2	Slash	M		/	
3	Forwarder	M	a[7]	FWDXFRA	ZAPP-Air Teilnehmercode des auftraggebenden Luftfrachtspediteurs.
4	Slash	M		/	
5	Gateway Handling Agent	M	a[7]	HAGWFRA	ZAPP-Air Teilnehmercode des Gateway-Handlingagenten. In Meldungen von ZAPP-Air an den Zoll wird der hier genannte Beteiligte als „Gestellungsort“ übermittelt.
6	Slash	M		/	
7	Local Handling Agent	O	a[7]	HALOFRA	ZAPP-Air Teilnehmercode des Lokalen Handlingagenten.
8	Slash	M		/	
9	Carrier Handling Agent	O	a[7]	HAC1HAM	ZAPP-Air Teilnehmercode des Handlingagenten des Carriers.
10	Slash	D		/	
11	Forwarding Code	O	a[7]	TRAXFRA	Teilnehmercode einer weiteren Partei, die eine Nachricht empfangen soll. In den Nachrichten FWB/FHL wird damit auch eine zusätzliche Berechtigung am Vorgang vergeben.
12	Slash	D		/	
13	Additional Forwarder	O	a[7]	FWDCFRA	Teilnehmercode einer weiteren Partei, die als zusätzlicher Spediteur behandelt werden soll
14	CRLF	M			

3.3.1.3 Additional Forwarder

In diesem Feld wird der Teilnehmercode einer weiteren Partei angegeben, die Berechtigungen am Exportvorgang erhalten soll. Diese Partei erhält alle Berechtigungen, die auch der ursprünglich anmeldende Spediteur inne hat.

Eine einmal vergebene Berechtigung kann nicht zurückgenommen werden, es ist nur eine zusätzlich berechnigte Partei pro M/HAWB möglich.

3.3.1.4 Beispiel

ZEV/FWDXFRA/HAGWFRA/HALOFRA/HAC1HAM//FWDCFRA

3.3.2 ZPI

3.3.2.1 Kurzbeschreibung

Das Segment ZPI enthält verschiedene für die Ausfuhr relevante Daten, z.B. die Zollnummer (TIN) des ausführenden Spediteurs. Darüber hinaus enthält es verschiedene Kennzeichen zur Steuerung der weiteren Ver- bzw. Bearbeitung der Sendungsdaten in ZAPP-Air.

3.3.2.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment ZPI

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	ZPI	Fester Wert „ZPI“
2	Slash	M		/	
3	Z-Number	O	m[12]	Z08A12104421	Z-Number (ZAPP-Air interne Referenz), rein optionale Angabe
4	Slash	M		/	
5	ID of Customs Office	M	m[8]	DE005876	Dienststellennr. der Ausgangszollstelle
6	Slash	M		/	
7	TIN	M	n[7]	9002316	TIN (Teilnehmeridentifikationsnummer beim Zoll) des Spediteurs
8	Slash	M		/	
9	WB Type	M	a[1]	H	Art der Nachricht – In Nachricht FHL fixer Wert „H“ (House Waybill)
10	Lokale Ware	M	a[1]	J	Bei Direkt-AWB: Ist die Ware bereits am Flughafen angeliefert worden.
11	Voranmeldung	M	a[1]	J	Soll der Ausgang der Ware dem Zoll angekündigt werden?
12	Automatische Umfuhr	M	a[1]	N	Bei Master AWB zu einem Consol: Soll die Umfuhrmeldung an den Zoll ausgelöst werden, sobald die Erlaubnis zum Ausgang für alle enthaltenen Einzelsendungen vorliegt?

13	Weiterleitung	M	a[1]	N	Soll eine Kopie des AWB an die im Feld „Forwarding Code“ des Segments ZEV angegebene Partei weitergeleitet werden?
14	ATLAS-Selbstanmelder	M	a[1]	N	Soll die Kommunikation mit dem Zoll durch den Spediteur selbst durchgeführt werden (d.h. ZAPP-Air als reiner „Informationsverteiler“ genutzt werden)?
15	Kennzeichen „Nicht-AES“ Fall	X	a[1]	N	Soll diese MRN von der Zollbehandlung ausgeschlossen werden? (z.B. T1-MRN) <i>Zur Zeit noch nicht genutzt</i>
16	Slash	D		/	
17	EORI	O	a[17]	DE9002316	EORI (Economic Operators Reg. und Ident. No.) Nur benötigt, wenn TIN nicht aus DE stammt
18	Slash	D		/	
19	Niederlassung	O	a[4]	0000	Niederlassung zur EORI, nur benötigt, wenn nicht ‚0000‘
20	CRLF	M			

3.3.2.3 Beispiel

ZPI/ Z08A12104421/DE005876/9002316/HNNJNNN/DE9002316/0000

3.3.2.4 Kennzeichen „WB-Type / Nachrichtenart“

Dieses Feld gibt bei FWB-Nachrichten an, ob es sich um die Daten für ein Direkt- oder ein Consol/Master-AWB handelt. In der Nachricht FHL ist der Wert immer „H“ (House Waybill).

Tabelle 8 - Codes für das Kennz. "WB-Type"

Code	Bedeutung/Erläuterung
C	In Nachricht FHL nicht genutzt.
D	In Nachricht FHL nicht genutzt.
H	Einzig erlaubter Wert für Nachricht FHL

3.3.2.5 Kennzeichen „Lokale Ware“

Tabelle 9 - Codes für das Kennz. "Lokale Ware"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Die in einem House Waybill genannte(n) Sendung(en) sind zum Zeitpunkt der Übertragung bereits am Flughafen angeliefert worden. Damit wird automatisch das „Gate-IN“ in ZAPP-Air ausgelöst, und keine explizite Gate-IN Meldung des Gateway-Handlingsagenten mehr erwartet.
N	Die in einem House Waybill genannte(n) Sendung(en) sind zum Zeitpunkt der Übertragung noch nicht am Flughafen angeliefert worden, erst ein Gate-IN des Gateway-Handlingsagenten löst den Zollprozess aus.

3.3.2.6 Kennzeichen „Vorankündigung“

Dieses Feld gibt an, ob für die in der FHL-Nachricht beschriebene Ware eine Vorankündigung zum Ausgang an den Zoll gesandt werden soll. Diese „Vorankündigung“ kann den Zeitraum zwischen der Ankunft einer Ware am Flughafen und der Freigabe des Zolls erheblich verkürzen, da der Zoll bereits auf Basis der Vorankündigung eine Prüfung der Sendung beginnen kann.

Aus diesem Grund ist die Vorankündigung jedoch auch nur dann sinnvoll, wenn es sich nicht um „Lokale Ware“ handelt, die Ware sich also noch nicht am Flughafen befindet.

Tabelle 10 - Codes für das Kennz. "Vorankündigung"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Es soll eine Vorankündigung zum Ausgang an den Zoll gesandt werden.
N	Es soll keine Vorankündigung zum Ausgang an den Zoll gesandt werden.

3.3.2.7 Kennzeichen „Automatische Umfuhr“

Dieses Kennzeichen hat in der FHL-Nachricht den fixen Wert „N“.

Tabelle 11 - Codes für das Kennz. "Automatische Umfuhr"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	In Nachricht FHL nicht genutzt.
N	Einzig erlaubter Wert für Nachricht FHL.

3.3.2.8 Kennzeichen „Weiterleitung“

Wird dieses Kennzeichen auf „J“ gesetzt, so wird eine Kopie der Cargo-IMP Nachricht an den im Feld „Forwarding Code“ genannten ZAPP-Air Teilnehmer gesandt.

Tabelle 12 - Codes für das Kennz. "Weiterleitung"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Eine Kopie der Nachricht soll an eine dritte Partei weitergeleitet werden
F	„Additional Forwarder“ – wird dieses Kennzeichen in einer FHL oder FWB Nachricht gesetzt, so wird die Nachricht nicht nur an die angegebene Partei weitergeleitet, sondern diese wird auch als zweiter Spediteur im System geführt und erhält alle entsprechenden Berechtigungen. Es kann maximal zwei „Spediteure“ zu einem H/MAWB geben, die einmal vergebene Berechtigung kann nicht wieder entzogen werden.
R	Eine Kopie der Nachricht soll in reduzierter Form weitergeleitet werden. Hierbei findet eine Weiterleitung an den im Feld „Forwarding Code“ genannten Empfänger statt, es werden jedoch (abhängig von einer entsprechenden Konfiguration bei DAKOSY) bestimmte Felder/Segmente herausgefiltert.
N	Es soll keine Kopie der Nachricht weitergeleitet werden.

3.3.2.9 Kennzeichen „ATLAS-Selbstmelder“

Wird dieses Kennzeichen auf „J“ gesetzt, so geht ZAPP-Air davon aus, dass der Spediteur den Zollprozess für die genannte(n) MRN über sein eigenes System abwickelt. D.h. aus ZAPP-Air werden keine Meldungen an den Zoll abgesetzt, das System dient als reine Informationsplattform.

Tabelle 13 - Codes für das Kennz. "ATLAS Selbstmelder"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Es findet keine Kommunikation von ZAPP-Air mit dem Zoll statt
N	Es findet eine Kommunikation von ZAPP-Air mit dem Zoll statt

3.3.2.10 Kennzeichen „Nicht-AES Fall“

Wird dieses Kennzeichen auf „J“ gesetzt, so findet (wie beim ATLAS-Selbstmelder) keine Kommunikation mit dem Zoll statt. Zusätzlich setzt ZAPP-Air jedoch auch die Prüfung des Inhalts der ZPL-Zeile (genauer: Prüfung der MRN-Nummer) außer Kraft.

Kennzeichen „Nicht-AES Fall“ zur Zeit noch nicht genutzt/implementiert

Tabelle 14 - Codes für das Kennz. " Nicht-AES Fall"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Es findet keine Kommunikation von ZAPP-Air mit dem Zoll statt, die MRN in ZPL-Segmenten werden nicht geprüft.
N	Es findet eine Kommunikation von ZAPP-Air mit dem Zoll statt, die MRN in ZPL-Segmenten werden geprüft.

3.3.2.11 EORI

Die EORI-Nummer (Economic Operators Registration and Identification number) ersetzt in der Europäischen Union die deutsche Zollnummer (TIN).

Wird die EORI nicht gesendet, wird Übergangsweise die TIN durch ein führendes „DE“ erweitert.

3.3.2.12 Niederlassungsnummer

Einer EORI können 1 bis 9999 unterschiedliche Niederlassungsnummer zugeordnet werden, wobei die Niederlassungsnummer ‚0000‘ der sogenannte Hauptniederlassung entspricht.

Wird die Niederlassung nicht gesendet, wird automatisch die ‚0000‘ angenommen.

3.3.2.13 Beispiel

ZPI/Z08A12104421/DE005874/9002316/DJNJNNN/DE9002316/0000

3.3.3 REF

3.3.3.1 Kurzbeschreibung

Das optionale Segment REF wird genutzt, wie vom Cargo-IMP Standard der IATA für die Nachricht FWB beschrieben.

3.3.4 FLT

3.3.4.1 Kurzbeschreibung

Das Segment FLT wird genutzt, wie vom Cargo-IMP Standard der IATA für die Nachricht FWB beschrieben.

3.3.5 TRK

3.3.5.1 Kurzbeschreibung

Der Spediteur kann hier angeben, mit welchem LKW die in der FHL-Nachricht beschriebene Sendung am Flughafen angeliefert werden wird. Es werden gesetzliche Regelungen erwartet, die eine solche Information nötig machen könnten.

3.3.5.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment TRK

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	TRK	Fester Wert „TRK“
2	Slash	M		/	
3	Company Name	M	t[1..50]	MEYER TRANSPORT	Name der Firma die den Transport durchführt
4	CRLF	M			
5	Slash	M		/	
6	Driver Name	M	t[1..60]	HERBERT HUBERT	Name des Fahrers
7	CRLF	M			
8	Slash	M		/	
9	Truck ID	M	t[1..15]	HH-JK 3345	LKW-Kennzeichen
10	Slash	D		/	
11	Fair@Link-Übergabe	O	a[1]	J	Kennzeichnung ob die Daten an Fair@Link weitergeleitet werden sollen (J=JA)
12	Slash	D		/	
13	CompanyCode	O	t[1..7]	FL12345	Fair@Link Code des Spediteurs
14	CRLF	M			
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 0 – 1			
<i>geplante Anlieferzeit</i>					
15	Slash	M		/	
16	DateTime Qualifier	M	a[1..2]	DT	Datum- und Zeitangabe für geplante Anlieferung
17	Slash	M		/	
18	Date	M	n[8]	20130525	gepl. Anlieferdatum JHJJMMTT
19	Slash	M		/	
20	Time	M	n[4]	1530	gepl. Anlieferzeit SSMM
21	CRLF				
Feldgruppe: 3		Wiederholungen: 0 – 1			
<i>Telefon</i>					
22	Slash	M		/	

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FHL

23	Contact Qualifier	M	A[1..2]	TE	Art der im folgenden angegebenen Kontaktnummer
24	Slash	M		/	
25	Contact Number	M	m[1..25]	040370030001	Kontaktnummer
26	CRLF	M			
Feldgruppe: 4		Wiederholungen: 0 – 1			
<i>E-Mail Kontakt</i>					
27	Slash	M		/	
28	Contact Qualifier	M	A[1..2]	EM	Art der im folgenden angegebenen Kontaktnummer
29	Slash	M		/	
30	Prefix	M	t[1..60]	P.MUELLER	Teil der eMail-Adresse vor dem @
31	CRLF	M			
32	Slash	M		/	
33	Suffix	M	t[1..60]	DAKOSY.DE	Teil der eMail-Adresse nach dem @
34	CRLF	M			

3.3.5.3 Beispiel

TRK/MEYER TRANSPORT
/HERBERT HUBERT
/HH-JK 3345/J/FL12345
/DT/20130525/1530
/TE/040370030001
/EM/P.MUELLER
/DAKOSY.DE

3.3.6 ZFC

3.3.6.1 Kurzbeschreibung

Im Segment ZFC (ZAPP-Air Forwarder Contact) werden Kontaktinformationen des für eine Sendung zuständigen Sachbearbeiters beim Spediteur übertragen. Diese sind z.T. Pflicht, da sie auch verpflichtender Bestandteil der Kommunikation mit dem Zoll sind.

3.3.6.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment ZFC

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	ZFC	Fester Wert „ZFC“
2	Slash	M		/	
3	Company Name	M	t[1..25]	DAKOSY TRANSPORT	Name der Spedition
4	Slash	M		/	

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FHL

5	Contact Name	M	t[1..35]	KLAUS JANSEN	Name des Sachbearbeiters
6	CRLF	M			
7	Slash	M		/	
8	Contact Qualifier	M	a[1..3]	TE	Art der im folgenden angegebenen Kontaktnummer
9	Slash	M		/	
10	Contact Number	M	m[1..25]	04037003000	Kontaktnummer
11	CRLF	M			
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 0 – 1			
E-Mail Kontakt					
12	Slash	M		/	
13	Prefix	M	t[1..35]	JANSEN	Teil der eMail-Adresse vor dem @
14	Slash	M		/	
15	Suffix	M	t[1..30]	DAKOSY.DE	Teil der Adresse nach dem @
16	CRLF	M			

3.3.6.3 Contact Qualifier

Das Feld Contact Qualifier gibt die Art der im folgenden Feld angegebenen Kontaktnummer an. Möglich sind hier folgende Werte:

Tabelle 15 - Codes für das Feld "Contact Qualifier"

Code	Bedeutung/Erläuterung
TE	Telefonnummer
FX	Faxnummer

3.3.6.4 E-Mail Kontakt

Da der Cargo-IMP Standard kein @-Zeichen kennt, wird für die Übertragung einer eMail-Adresse eine Zweiteilung in den Teil vor und den Teil nach dem @-Zeichen vorgenommen.

3.3.6.5 Beispiel

ZFC/DAKOSY TRANSPORT/KLAUS JANSEN

/TE/04037003000

/JANSEN/DAKOSY.DE

3.3.7 ZPL

3.3.7.1 Kurzbeschreibung

Das Segment ZPL (ZAPP-Air Package Level Information) wird genutzt, um MRN bzw. Teile einer MRN zu referenzieren. Bei der Übertragung von Daten eines Direkt-AWB mit einer FWB-Nachricht werden in dem/den ZPL-Segment/en die MRN/MRN-Teile referenziert, die zur dem House Waybill zugeordneten Ware gehören.

3.3.7.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment ZPL

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	ZPL	Fester Wert „ZPL“
2	Slash	M		/	
3	Z-Nummer	O	m[12]	Z08A12345678	
4	Slash	M		/	
5	MRN	M	m[18]	08DE12345678901 2E5	
6	Slash	M		/	
7	Position	M	n[3]	000	Dient ggf. zur Angabe der Position einer MRN, die referenziert werden soll. 000 wird angegeben, um die gesamte MRN zu referenzieren.
8	Slash	M		/	
9	Package-ID	M	n[2]	00	Dient ggf. zur Angabe einer Packstück-ID innerhalb einer MRN, die referenziert werden soll. 00 wird angegeben, um eine komplette Position zu referenzieren.
10	Slash	M		/	
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 0 – 1			
Mindermengen					
11	Einheit	M	a[1]	K	Gibt an, in welcher Einheit das folgende Gewicht angegeben wird.
12	Gewicht	M	n[..7]p	55.43	Gibt die neue Rohmasse des beschriebenen MRN-Teils (NACH der Minderung) an. Max. 3 Nachkommastellen
13	Slash	M		/	
Feldgruppe: 3		Wiederholungen: 1			
14	Vollständigkeitskennzeichen	M	a[1]	J	Gibt an, ob die MRN in der aktuellen FHL-Nachricht vollständig angegeben wird.
15	Mindermerkennzeichen	M	a[1]	N	Gibt an, ob für die MRN eine Mindermenge gemeldet werden soll.
16	Kennzeichen „Nicht-AES“ Fall	X	a[1]	N	Soll diese MRN von der Zollbehandlung ausgeschlossen werden? (z.B. T1-MRN) <i>Zur Zeit noch nicht genutzt</i>
17	Slash	D		/	
18	BTB-Kennz. 1	O	a[1]	0	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 1 von 9
19	BTB-Kennz. 2	O	a[1]	1	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 2 von 9
20	BTB-Kennz. 3	O	a[1]	2	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 3 von 9
21	BTB-Kennz. 4	O	a[1]	3	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 4 von 9

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FHL

22	BTB-Kennz. 5	O	a[1]	4	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 5 von 9
23	BTB-Kennz. 6	O	a[1]	5	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 6 von 9
24	BTB-Kennz. 7	O	a[1]	6	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 7 von 9
25	BTB-Kennz. 8	O	a[1]	7	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 8 von 9
26	BTB-Kennz. 9	O	a[1]	8	Besonderer Tatbestand Kennzeichen 9 von 9
27	CRLF	M			

3.3.7.3 Mindermengen

Falls sich das Gewicht einer Sendung gegenüber der in der ersten Stufe beim Zoll angemeldeten Summe ändert (verringert, eine Vergrößerung des Gewichts ist nicht möglich), so muss dies dem Zoll über eine „Mindermengemeldung“ mitgeteilt werden.

In ZAPP-Air kann der Spediteur die Mindermenge zu einer MRN-Position über das ZPL-Segment melden; konkret schickt der Spediteur ein Update zu einer in ZAPP-Air vorhandenen Sendung und gibt im ZPL Segment die neue Rohmasse der betroffenen Position an. Beträgt die neue Rohmasse der 2. Position einer MRN 5000 Kg, so würde dieses in der Nachricht FHL folgendermaßen gemeldet:

Alternative 1 – Angabe der gesamten MRN

ZPL//08DE123456789012E4/001/00/NN

ZPL//08DE123456789012E4/002/00/K5000/JJ

Alternative 2 – Angabe nur des betroffenen MRN-Teils

ZPL//08DE123456789012E4/002/00/K5000/NJN

Damit eine Mindermenge als solche an den Zoll gemeldet wird, muss zudem das Kennzeichen „**Mindermengenkennzeichen**“ gesetzt werden:

Tabelle 16 - Codes für das Kennz. "Mindermenge"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Die neue Rohmasse wird als Mindermenge an den Zoll gemeldet
N	Die neue Rohmasse wird NICHT als Mindermenge an den Zoll gemeldet.

3.3.7.4 Vollständigkeitskennzeichen

Dieses Kennzeichen gibt an, ob der in einer ZPL-Zeile genannte MRN-Teil diese MRN vervollständigt. Für eine MRN mit 2 Positionen ergeben sich beispielsweise folgende Möglichkeiten:

Alternative 1 – Meldung der gesamten MRN in einer Zeile::

ZPL//08DE123456789012E4/000/00/JN

Alternative 2 – Meldung der gesamten MRN in zwei Zeilen:

ZPL//08DE123456789012E4/001/00/NN

ZPL//08DE123456789012E4/002/00/JN

Alternative 3 – Meldung der MRN in zwei Nachrichten

Nachricht 1

ZPL//08DE123456789012E4/001/00/NN

Nachricht 2

ZPL//08DE123456789012E4/002/00/JN

3.3.7.5 Beispiel

ZPL//08DE123456789012E4/000/00/JN

3.3.7.6 Kennzeichen „Nicht-AES Fall“

Wird dieses Kennzeichen auf „J“ gesetzt, so findet (wie beim ATLAS-Selbstanmelder) keine Kommunikation mit dem Zoll statt. Zusätzlich setzt ZAPP-Air jedoch auch die Prüfung des Inhalts der ZPL-Zeile (genauer: Prüfung der MRN-Nummer) außer Kraft.

Kennzeichen „Nicht-AES Fall“ zur Zeit noch nicht genutzt/implementiert

Tabelle 17 - Codes für das Kennz. " Nicht-AES Fall"

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Es findet keine Kommunikation von ZAPP-Air mit dem Zoll statt, die MRN in ZPL-Segmenten werden nicht geprüft.
N	Es findet eine Kommunikation von ZAPP-Air mit dem Zoll statt, die MRN in ZPL-Segmenten werden geprüft.

3.3.7.7 Besonderer Tatbestand (Kennzeichen 1-9)

Die Kennzeichen „besonderer Tatbestand“ enthalten ATLAS spezifische Angaben, die ab dem ATLAS-Release AES 2.2 gemeldet werden können. Grundlage hierfür ist die Codeliste A0163.

Es können max. 9 einstellige Kennzeichen an ATLAS gemeldet werden. Erfolgt keine Angabe, wird das Kennzeichen „0“ – ohne besonderen Tatbestand angenommen.

Tabelle 18 – Kennzeichen besonderer Tatbestand

Code	Bedeutung/Erläuterung
0	ohne
1	Vorgezogene Ausfuhrabfertigung
2	Ersatzteillieferung im Luftverkehr

3.3.7.8 Beispiel

ZPL//08DE123456789012E4/000/00/JNN/2

3.3.8 ZPS

3.3.8.1 Kurzbeschreibung

Das Segment ZPS (ZAPP-Air Seal Information) wird für die neue Version ATLAS 8.4 und AES 2.1 benötigt, um eine Prüfung von vorhandenen Verschlüssen (Siegelnummer) zu gewährleisten.

Der Spediteur muss mit seiner Gestellungsmeldung ATLAS über die angebrachten Zollsiegel sowie deren Zustand informieren. D.h., wurde die Ware zu einer MRN nicht versiegelt, müssen zu dieser MRN auch keine Verschlüsse gemeldet werden.

3.3.8.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment ZPS

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 0 - 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	ZPS	Fester Wert „ZPS“
2	Slash	M		/	
3	MRN	M	m[18]	12DE12345678901 2E5	
4	Slash	M		/	
5	Zustand	M	m[3]	OK	Dient der Zustandsbeschreibung der angebrachten Siegel
6	CRLF	M			
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 0 – 99			
Siegelnummer					
7	Slash	M		/	
8	Siegelnr	M	a[20]	XY123456	Nummer des Zollsiegels
9	CRLF	M			

3.3.8.3 MRN

Angabe der jeweiligen MRN, auf die sich die Folgeangaben wie Zustand der Siegel sowie Siegelnummer beziehen. Wurde die Ware zu einer MRN nicht vom Zoll versiegelt, kann die Meldung zu dieser MRN entfallen. Ist jedoch keine Information zur MRN vorhanden und ATLAS sendet Siegelangaben mit den „Daten zum Ausgang“, dann wird die Verarbeitung unterbrochen und der Siegel müssen durch den Spediteur kontrolliert werden

3.3.8.4 Zustand der Siegel

Anhand der folgenden Definitionen wird festgelegt wie die Folgeverarbeitung bei einer Gestellung - nach Eingang der „Daten zum Ausgang“ aus dem System ATLAS – erfolgen soll.

Tabelle 19 - Codes für den Zustand der Siegel

Code	Bedeutung/Erläuterung
OK	<ul style="list-style-type: none"> - ursprünglich keine Verschlüsse angebracht - die ursprünglich angebrachten Verschlüsse entsprechen den vorgefundenen Verschlüssen - nachvollziehbar durch neue Verschlüsse ersetzt (Unterwegskontrollen)
NOK	<ul style="list-style-type: none"> - nicht mehr vorhanden - beschädigt - nicht nachvollziehbar getauscht

3.3.8.5 Siegelnummer

Angabe der angebrachten Zollsiegel zu einer MRN, mögliche Anzahl je MRN = 99

3.3.9 SEC

3.3.9.1 Kurzbeschreibung

Das Segment SEC (Security-Angaben) enthält Angaben zum Reglementierten Beauftragen und bekannten Versender mit Sitz in der Europäischen Gemeinschaft und wird zur Erstellung von Transportaufträgen benötigt, die Grundlage für eine außerhalb von ZAPP-Air initiierte Gestellung sind (z.B. Fair@Link).

3.3.9.2 Segmentstruktur

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Elemente des Segments. Die Elemente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch im tatsächlichen Segment vorkommen.

Segment SEC

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 0 - 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	SEC	Fester Wert „SEC“
2	Slash	M		/	
3	Security Status	M	m[4]	SPX	
4	Slash	M		/	
5	Security Status Grund	M	m[4]	SRTX	
6	Slash	D		/	
7	Security RAKC	O	a[1..35]	DE RA 06015-01 0517	Pflicht bei einem Security Status ◊ NSEC
8	CRLF	M			

3.3.9.3 Security Status

Sicherheitsstatus der zu versendenden Ware:

Tabelle 20 - Codes für Security Status

Code	Bedeutung/Erläuterung
SPX	Ware sicher für den Transport auf Passagier- und Frachtflügen
SCO	Ware sicher für den Transport in reinen Frachtflugzeugen
NSEC	Ware nicht sicher, Prüfung muss noch erfolgen

3.3.9.4 Security Status (Grund)

Erklärender Status zu den Angaben in 3.3.9.3

Tabelle 21 - Codes für Security Status (Grund)

Code	Bedeutung/Erläuterung
NSEC	Ware nicht sicher, muss in Verbindung mit NSEC genannt werden
SAAM	Secure as per attached Manifest
SRAC	Secure by AC: Account Consignor is known and assigned by the RA. If SRAC is selected the SecurityStatus must be SCO.
SRGT	Secure by goods and transfer: Secure Cargo was unloaded from an Aircraft and is transferred to a Ground Handling agent under secure conditions.
SRKC	Secure by KC: Known Consignor registration in public database has been approved by RA
SRMC	Secure by manual checks: Indicates that a regulated Agent has performed manual checking of the security state of the cargo. Checks were performed according to legal regulations.
SRTX	Secure by goods and transit: Secure Cargo was unloaded from an Aircraft and did not leave the premises of the Airline.
SRXR	Secure by X-Ray: Regulated agent has performed an X-Ray check of the consignment.

3.3.9.5 Security RAKC

Angabe des RA-Codes des Unternehmens, welches den Security Status festgestellt hat. Dies ist in der Regel der Spediteur oder das anliefernde Unternehmen.

In der Übertragung werden die ,/' im RAKC durch Leerstellen ersetzt. Diese werden nach der erfolgreichen Eingangsprüfung vor der Speicherung des Datensatzes von der Anwendung wieder eingefügt.

Der RAKC „DE/RA/06015-01/0517“ wird somit als „DE RA 06015-01 0517“ übertragen

3.3.9.6 Beispiel

SEC/NSEC/NSEC/DE RA 06015-01 0517

4. Beispiele

(Bitte beachten: Die Zeilenumbrüche zwischen UNB/UNH und UNH/FHL sind lediglich zur besseren Lesbarkeit eingefügt worden und dürfen bei einer Übertragung an ZAPP-Air nicht mitgesendet werden)

4.1 FHL Nachricht zur Meldung einer einzelnen, vollständigen MRN

```
UNB+IATA:1+REUAGT82FORWARDER1:PIMA+REUSWH87DEDKSY:PIMA+080613:1104+22870'  
UNH+3+CIMFHL:3+3'  
FHL/3  
MBI/000-00000000HAMTYO/T2K23.7  
ZEV/FWD0001/HAS0001//HAC0001  
ZPI//DE005871/1234567/HNNNNNN/DE1234567/0000  
FLT/LH0001/15  
HBS/02712346504/HAMTYO/2/K23.7//MACHINERY PARTS  
TXT/MACHINERY PARTS  
SHP/MUELLER MASCHINEN  
/OSTSTR  
/20457 HAMBURG  
/DE  
CNE/MEYER IMPORT  
/TUMKUR ROAD  
/560022 BANGALORE  
/IN  
ZFC/DAKOSY/JAN JANSSEN  
/TE/04037003000  
/JANSSEN/DAKOSY.DE  
ZPL//12DE123456789012E4/000/00//JNN/2  
ZPS/12DE123456789012E4/NOK  
/SL4711  
/DESN-98564  
'UNT+3+3'UNZ+1+22870'
```

4.2 FHL Nachricht zur Meldung einer vollständigen MRN und eines MRN-Teils

UNB+IATA:1+REUAGT82FORWARDER1:PIMA+REUSWH87DEDKSY:PIMA+080613:1104+22360'
UNH+3+CIMFHL:3+3'
FHL/3
MBI/000-00000000HAMTYO/T2K23.7
ZEV/FWD0001/HAS0001//HAC0001
ZPI//DE005871/1234567/HNNNNNN/DE1234567/0000
FLT/LH0001/15
HBS/248540844/FRAJFK/5/K999.2//STUFF
TXT/STUFF
SHP/WEST TRANS
/ABC STRASSE
/20411 HAMBURG
/DE
CNE/JOHNSON IMP
/STAR BLVD
/NEW YORK
/US
ZFC/DAKOSY/JAN JANSSEN
/TE/04037003000
/JANSSEN/DAKOSY.DE
ZPL//12DE240124078940E5/000/00//NNN/0
ZPL//12DE123456789012E4/001/00//NNN/0
ZPS/12DE240124078940E5/OK
ZPS/12DE123456789012E4/NOK
/SL4711
/DESN-98564
'UNT+3+1'UNZ+1+22360'

4.3 Meldung einer Mindermenge

Diese Nachricht ist ein Update zur Nachricht aus Abschnitt 4.2. Die erste Position der ersten MRN wird gemindert.

```
UNB+IATA:1+REUAGT82FORWARDER1:PIMA+REUSWH87DEDKSY:PIMA+080613:1104+22361'  
UNH+3+CIMFHL:3+3'  
FHL/3  
MBI/000-00000000HAMTYO/T2K23.7  
ZEV/FWD0001/HAS0001//HAC0001  
ZPI//DE005871/1234567/HNNNNNN/DE1234567/0000  
FLT/LH0001/15  
HBS/248540844/FRAJFK/5/K999.2//STUFF  
TXT/STUFF  
SHP/WEST TRANS  
/ABC STRASSE  
/20411 HAMBURG  
/DE  
CNE/JOHNSON IMP  
/STAR BLVD  
/NEW YORK  
/US  
ZFC/DAKOSY/JAN JANSSEN  
/TE/04037003000  
/JANSSEN/DAKOSY.DE  
ZPL//12DE240124078940E5/001/00/K40.4/NJN/0  
ZPL//12DE240124078940E5/002/00//JNN/0  
ZPL//12DE123456789012E4/001/00//NNN/0  
ZPS/12DE240124078940E5/OK  
ZPS/12DE123456789012E4/OK  
'UNT+3+1'UNZ+1+22361'
```