



Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-AIR

- Nachricht "FSU" (Status Update) -

Version 1.5.1/D

(Gültig ab April 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	Überarbeitung der Dokumentation Aufgliederung in Einzeldokumente	D. Blanken 23.05.2008	
1.2	Detailliertere Beschreibung zur Nutzung der Segmente CSI, CTI und TXT.	D. Blanken 23.01.2009	
1.2.1	Feldlänge des CCS Participant Identifiers korrigiert (19 statt 1) Bugfix: Angaben zu Nutzung und Struktur des TXT-Segments korrigiert	D. Blanken 21.09.2009	
1.3.	Beschreibung zu Statuscode CAN ergänzt, DEL hinzugefügt	D. Blanken 01.02.2010	
1.5	- Anpassungen an ATLAS 8.4 - Neues Segment ZPS - ZPS – neues Segment zur Angabe von Verschlüssen (Siegel) zur MRN - Erweiterte Beispielnachrichten	M. Kramper 14.03.2012	
1.5.1	- Erweiterung der Beschreibung - Erweiterung der Tabelle 9 (Zollstatuscodes) -Neues Layout	M. Kramper 15.04.2013	

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	5
Tabellenverzeichnis	5
1. Die ZAPP-Air EDI-Schnittstelle	6
1.1 Allgemeines	6
1.1.1 Einleitung	6
1.1.2 Informationen zur Datenübertragung	6
1.2 Nachrichtenformat Cargo-IMP	6
1.2.1 Strukturen und Limitierungen	6
1.2.2 Datenübertragung im EDIFACT Envelope	8
1.2.3 Strukturierung des EDIFACT Envelopes	8
1.2.4 Aufbau des UNB-Segments für Cargo-IMP Nachrichten	8
1.2.5 Aufbau des UNH-Segments für Cargo-IMP Nachrichten	9
1.2.6 Die PIMA Adressen	9
2. Struktur der Beschreibungen	10
2.1 Verwendete Begriffe	10
2.2 Darstellung und Definition der Nachrichtenstruktur	10
2.3 Darstellung und Definition der Segmentstrukturen	11
3. Die Nachricht FSU – Statusmeldungen	13
3.1 Nutzung in ZAPP-Air	13
3.2 Struktur der Nachricht	13
3.3 Beschreibung der Segmente	14
3.3.1 FSU	14
3.3.1.1 Kurzbeschreibung	14
3.3.1.2 Segmentstruktur	14
3.3.1.3 Beispiel	15
3.3.2 ZEV	15
3.3.2.1 Kurzbeschreibung	15
3.3.2.2 Segmentstruktur	15
3.3.2.3 Beispiel	15
3.3.3 Statussegment	16
3.3.3.1 Kurzbeschreibung	16
3.3.3.2 Kurzbeschreibung	16
3.3.3.3 Beispiel	16
3.3.3.4 Statuscodes	16
3.3.4 ZPL	18
3.3.4.1 Kurzbeschreibung / Benutzung	18
3.3.4.2 Segmentstruktur	18
3.3.4.3 Beispiel	19
3.3.5 CSI	19
3.3.5.1 Kurzbeschreibung / Benutzung	19
3.3.5.2 Segmentstruktur	19
3.3.5.3 Beispiel	20
3.3.5.4 Zollstatus	20

3.3.5.5	Datumsqualifier	21
3.3.6	CTI	21
3.3.6.1	Kurzbeschreibung / Benutzung	21
3.3.6.2	Segmentstruktur.....	21
3.3.6.3	Beispiel.....	22
3.3.7	TXT.....	22
3.3.7.1	Kurzbeschreibung / Benutzung	22
3.3.7.2	Segmentstruktur.....	22
3.3.7.3	Beispiel.....	22
3.3.8	ZPS.....	22
3.3.8.1	Kurzbeschreibung.....	22
3.3.8.2	Segmentstruktur.....	22
3.3.8.3	MRN.....	23
3.3.8.4	Zustand der Siegel.....	23
3.3.8.5	Siegelnummer.....	23
4.	Beispielnachrichten	24
4.1	Gate-In (gesendet vom Spediteur)	24
4.2	Gate-In (gesendet als Quittung an den Spediteur)	24
4.3	Warnmeldung WRN	25
4.4	Warnmeldung WRN	25
4.5	Abschluss Ausgang	26

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Struktur des EDIFACT Envelopes in Cargo-IMP.....	8
Abbildung 2 – Struktur des UNB Segments in Cargo-IMP	8

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Syntax Cargo-IMP	6
Tabelle 2- Struktur von PIMA Adressen	9
Tabelle 3 - Verwendete Begriffe in den Cargo-IMP Beschreibungen.....	10
Tabelle 4 - Beispiel Nachrichtenstruktur	10
Tabelle 5 - Beispiel Segmentstruktur	11
Tabelle 6 - Status von Datenfeldern	11
Tabelle 7 - Formatangaben	12
Tabelle 8 - Statuscodes in ZAPP-Air	17
Tabelle 9 - Zollstatuscodes	20
Tabelle 10 - Datumsqualifier.....	21
Tabelle 11 - Codes für den Zustand der Siegel	23

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 „FSU“ (Status Update). Diese basiert auf der Cargo-IMP FSU Nachricht in der Version 13, 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	In Cargo-IMP sind als Zeichenvorrat, je nach Formatierung eines Feldes, ausschließlich folgende Zeichen zulässig: <ul style="list-style-type: none">▪ Großbuchstaben A – Z (keine Umlaute)▪ Ziffern 0 – 9▪ Der Punkt '.'▪ Der Bindestrich '-'▪ Das Leerzeichen ' ' Als Dezimalzeichen ist der Punkt '.' festgeschrieben.
Zeilenlänge	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: CNE/MR. MARK MYERS /TADMORE STREET /NEW YORK

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:

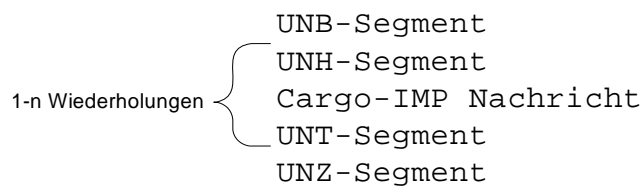


Abbildung 1 - Struktur des EDIFACT Envelopes in Cargo-IMP

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:

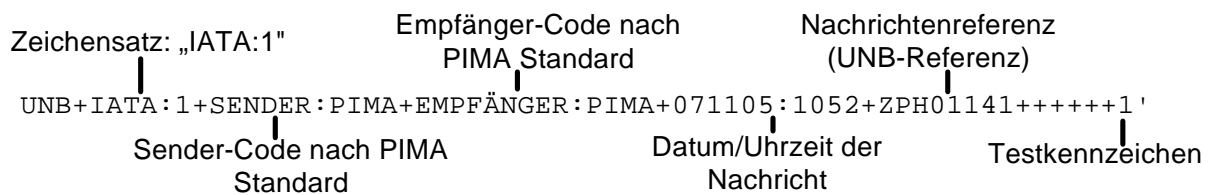


Abbildung 2 – Struktur des UNB Segments in Cargo-IMP

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

² <http://www.gefeg.com/jswg/>

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].

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 FSU – Statusmeldungen

3.1 Nutzung in ZAPP-Air

Die Nachricht FSU dient in ZAPP-Air zum einen der Übermittlung rein informativer Nachrichten zur Änderung des Status einer Sendung. Zum anderen kann die FSU jedoch auch von Spediteuren und Handlingsagenten genutzt werden, um aktiv in die Abwicklung der Sendung in ZAPP-Air einzugreifen.

Als Basis für die Nachricht FSU in ZAPP-Air dient die durch die IATA/ATA definierte Nachricht FSU in der Version 13 aus dem Cargo-IMP Standard, Release 26.

Die Strukturbeschreibung in diesem Dokument bezieht sich ausschließlich auf Statusmeldungen mit den durch DAKOSY definierten Statuscodes.

In ZAPP-Air werden auch Statusmeldungen mit durch die IATA definierten Codes (z.B. DEP, RCS) genutzt, für diese gelten die Vorgaben aus dem Cargo-IMP Standard, Release 26.

3.2 Struktur der Nachricht

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

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

Nachricht FSU

Segmentgruppe: 1		Wiederholungen: 1		
Lfd. Nr.	Tag	Name	Wdh.	Anmerkungen
1	FSU	Standard Message Identifier	1	Identifiziert die Nachricht als FSU-Nachricht, beinhaltet verschiedene weitere Angaben zum betroffenen AWB
2	ZEV	ZAPP-Air Envelope	1	Dieses Segment gibt an, welche ZAPP-Air Teilnehmer an dem von der Statusänderung betroffenen Vorgang beteiligt sind.
3	(verschiedene)	Statussegment	1	Dieses Segment identifiziert die Art der Statusänderung (über den Tag) sowie den Zeitpunkt und betroffene House-/Master AWB Nummern
4	ZPL	ZAPP-Air Position Level Information	0 - 1	Dieses Segment wird von ZAPP-Air in bestimmten Nachrichten gesetzt, um die betroffene MRN zu identifizieren.
5	CSI	Customs Status Information	0 - 1	Dieses Segment wird von ZAPP-Air in bestimmten Nachrichten gesetzt, um weitere zollbezogene Informationen zu einer Statusänderung zu übertragen.

6	CTI	Customs Textual Information	0 - 1	Hat der Zoll zu einem Statuswechsel im ATLAS System eine Textinformation übermittelt, so wird diese von ZAPP-Air in einem CTI-Segment übertragen.
7	TXT	Freitext	0 - 1	Überträgt der Handlingsagent eine Abweichungsmeldung (Statuscode „DIS“), so wird das TXT-Segment genutzt um die vom Handlingsagenten eingegebene Beschreibung zu übermitteln.
8	ZPS	ZAPP-Air Seal Information	0 - 99	Verschlüsse (Siegelnummern), angebrachte Verschlüsse je MRN

3.3 Beschreibung der Segmente

3.3.1 FSU

3.3.1.1 Kurzbeschreibung

Das Segment „FSU“ ist der SMI (Standard Message Identifier) der Nachricht. D.h. das Segment identifiziert die Nachricht als Statusmeldung und informiert über das von der Statusnachricht betroffene AWB.

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 FSU

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	FSU	Fester Wert „FSU“
2	Slash	M		/	
3	Version	M	n[..2]	13	ZAPP-Air FSU beruhen auf der Version 13, in Ausnahmefällen kommen andere Versionen zum Einsatz
4	CRLF	M			
5	AWB-Prefix	M	n[3]	020	Code, der in der AWB-Nummer die Airline identifiziert
6	Hyphen	M		-	
7	AWB Serial No.	M	n[8]	12345678	Seriennummer des AWB
8	Origin	O	a[3]	FRA	3-Letter IATA Code des Abflughafens
9	Destination	D	a[3]	JFK	3-Letter IATA Code des Zielflughafens; Nur zulässig, wenn auch Origin angegeben wird.
10	Slash	D		/	
11	Packing Code	O	a[1]	T	
12	Number of Packages	D	n[..3]	25	Anzahl der Packstücke im AWB; Nur zulässig, wenn auch Packing Code angegeben wurde.
13	CRLF	M			

3.3.1.3 Beispiel

FSU/13

020-12345678FRAJFK/T25

3.3.2 ZEV

3.3.2.1 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.

3.3.2.2 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 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	D		/	
5	Gateway Handling Agent	D	a[7]	HAGWFRA	ZAPP-Air Teilnehmercode des Gateway-Handlingagenten. Pflichtangabe bei Statuscodes „GIN“ und „DIS“
6	Slash	D		/	
7	Local Handling Agent	O	a[7]	HALOFRA	ZAPP-Air Teilnehmercode des Lokalen Handlingagenten.
8	Slash	D		/	
9	Carrier Handling Agent	O	a[7]	HAC1HAM	ZAPP-Air Teilnehmercode des Handlingagenten des Carriers.
10	Slash	X		/	
11	Forwarding Code	X	a[7]	TRAXFRA	Teilnehmercode einer weiteren Partei; NICHT GENUTZT FÜR FSU
12	CRLF	M			

3.3.2.3 Beispiel

ZEV/FWDXFRA/HAGWFRA/HALOFRA/HAC1HAM

3.3.3 Statussegment

3.3.3.1 Kurzbeschreibung

Dieses Segment beschreibt den Status, der mit einer FSU-Nachricht gemeldet werden soll. Der Statuscode ist zugleich der Tag des Statussegments.

3.3.3.2 Kurzbeschreibung

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.

Da die AWB-Nummer (Elemente 8 – 10 des Segments) bereits im FSU-Segment vorkommt, fällt sie in einer zukünftigen Version der ZAPP-Air FSU Nachricht evtl. aus dem Statussegment heraus.

Segment (Status)

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	GIN	Statuscode (siehe 3.3.3.4)
2	Slash	M		/	
3	Year of Event	M	n[4]	2008	Jahr des Datums an dem der gemeldete Status auftrat.
4	Month of Event	M	n[2]	05	Monat des Datums an dem der gemeldete Status auftrat.
5	Day of Event	M	n[2]	23	Tag des Datums an dem der gemeldete Status auftrat.
6	Time of Event	M	n[4]	1223	Uhrzeit des Datums an dem der gemeldete Status auftrat
7	Slash	M		/	
8	AWB-Prefix	M	n[3]	020	Code, der in der Master AWB-Nummer die Airline identifiziert.
9	Hyphen	M		-	
10	AWB Serial No.	M	n[8]	12345678	Seriennummer des Master AWB
11	Slash	D		/	
12	House AWB	D	m[...12]	00082132154	Nummer des betroffenen House-AWB. Wird dieses Feld bei einer Consol-Sendung nicht gefüllt, so wird die Statusmeldung als den gesamten Consol betreffend verarbeitet.
13	CRLF	M			

3.3.3.3 Beispiel

GIN/200805231223/020-12345678/00082132154

3.3.3.4 Statuscodes

Für ZAPP-Air hat die DAKOSY AG eine Reihe von zusätzlichen Statuscodes beschrieben, welche in dem in diesem Abschnitt erläuterten Statussegment übermittelt werden. Von diesen Codes ist auch die Nutzung der weiteren von DAKOSY ergänzten Segmente der Nachricht FSU abhängig:

Tabelle 8 - Statuscodes in ZAPP-Air

Code	Kategorie	Erläuterung
ANA	Status	„Vor Anmeldung akzeptiert“. Diese Meldung wird von ZAPP-Air erzeugt um den Spediteur zu informieren, dass der Zoll keine negative Rückmeldung auf die Voranmeldung zurückgegeben hat.
ANN	Warnung	„Vor Anmeldung nicht akzeptiert“. Der Zoll hat auf eine Vorankündigung zum Ausgang mit einer Meldung „Aussteuern aus dem Logistikprozess“ reagiert; für die betroffene Sendung ist nach Abschluss der Qualifizierung eine Beschaumeldung zu erwarten.
CAN	Steuerung / Status	„Cancellation“: Die referenzierte Sendung wird aus dem System „ZAPP-Air“ gelöscht bzw. ins Archiv verschoben. HINWEIS: Eine „Cancellation“ storniert *nicht* die mit den Sendungsdaten verknüpften MRN.
CER	Warnung	„Customs Error“: In der Kommunikation mit dem Zoll ist ein Fehler aufgetreten.
CHK	Steuerung	es wurden abweichende Siegelnummern von ATLAS gesendet, diese müssen vor der Folgemeldung – der qualifizierten Gestellung – durch den Spediteur geprüft werden
CST	Status	Informative Rückmeldung aus der Kommunikation mit ATLAS
CTL	Warnung	„Beschau“: Der Zoll hat für die referenzierte MRN eine Beschau angeordnet
DEL	Steuerung / Status	(gleiche Funktionalität wie Status „CAN“)
DIS	Steuerung / Status	„Discrepancy“ (Abweichung): Der Handlingsagent des Spediteurs hat beim Eintreffen einer Sendung am Flughafen eine Abweichung von den in ZAPP-Air angemeldeten Daten festgestellt.
FIN	Status	„Finished“ (Abschluss): Der Ausführungsvorgang für die referenzierte Sendung/MRN ist abgeschlossen
GIN	Steuerung / Status	„Gate-IN“ (Ankunft): Die referenzierte Sendung ist beim Handlingsagenten des Spediteurs am Flughafen eingetroffen. Ist der Absender der Statusmeldung „GIN“ identisch mit dem für die Sendung Gateway Handlingsagenten, so löst diese Meldung für die MRN der referenzierten Sendung die Gestellungsmittelung an den Zoll aus.
PKG	Status	„Packed“ (Consol gepackt): Der Handlingsagent des Spediteurs teilt mit dieser Statusmeldung mit, dass die Konsolidierung der referenzierten Sendung abgeschlossen ist.
RPS	Steuerung	„Repositioning“ (Umfuhr): Hat der Spediteur in der Nachricht FWB zu einem Consol nicht das Kennzeichen „Automatische Umfuhr“ gesetzt (vgl. 2.4) so kann er die Umfuhr für alle zum referenzierten Master AWB gehörenden Einzelsendungen bzw. die darin enthaltenen MRN mit der Meldung RPS auslösen.
STA	Status	„Erlaubnis Ausgang“: Der Zoll hat für die referenzierten MRN die Erlaubnis zum Ausgang erteilt.
STP	Warnung	„Stopp“ (Ausgang untersagt): Der Zoll hat den Ausgang der referenzierten MRN untersagt.

WRN	Warnung	Allgemeine Warnmeldung aus dem System ZAPP-Air
-----	---------	--

3.3.4 ZPL

3.3.4.1 Kurzbeschreibung / Benutzung

Das Segment „ZPL“ (ZAPP-Air Package Level Information) ist aus den ZAPP-Air FHL/FWB Nachrichten übernommen. In der Nachricht FSU dient das Segment dazu, bei Statusmeldungen aus dem Zollprozess die betroffene MRN bzw. den betroffenen Teil einer MRN zu referenzieren.

Demnach kommt das Segment bei den folgenden Statusmeldungen aus dem Zollprozess vor:

- ANA
- ANN
- CAN
- CER
- CHK
- CST
- CTL
- FIN
- RPS
- STA
- STP
- WRN

3.3.4.2 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	
2	Slash	M		/	
3	Z-Number	O	m[12]	Z08A00024435	Z-Nummer; unter dieser Referenz wird der Vorgang systemintern geführt
4	Slash	M		/	
5	MRN Number	M	m[18]	12DE705301582548E9	Die von einer Statusänderung betroffene MRN
6	Slash	M		/	
7	Position	M	n[3]	000	Die Position einer MRN, die von einer Statusänderung betroffen ist (oder ‚00‘ für die gesamte MRN)
8	Slash	M		/	

9	Package-ID	M	n[2]	00	Die Packstück-ID einer MRN-Position, die von einer Statusänderung betroffen ist (oder ,00' für die gesamte Position)
10	Slash	M		/	
Feldgruppe: 2 (Mindermengen)		Wiederholungen: (in Nachricht FSU nicht genutzt)			
Feldgruppe: 3		Wiederholungen: 1			
13	Slash	M		/	
14	Anzahl Packstck.	X	n[..3]		Anzahl der Packstücke nach einer Minderung. Für die Nachricht FSU nicht genutzt.
15	Slash	M		/	
16	Vollständigkeitskennz.	M	a[1]	J	Ist die MRN von einer Statusänderung vollständig (J) oder teilweise (N) betroffen?
17	Mindermengenkz.	M	a[]	N	In FSU immer ,N'
18	CRLF	M			

3.3.4.3 Beispiel

ZPL/Z08A00024435/08DE705301582548E9/000/00///JN

3.3.5 CSI

3.3.5.1 Kurzbeschreibung / Benutzung

Das Segment CSI (Customs Status Information) wird in den ZAPP-Air FSU Nachrichten zur Übermittlung von Informationen zum Status einer Sendung im Zollsystem „ATLAS“ genutzt. Es enthält zusammen mit dem Segment CTI die Daten, die auch in der ZAPP-Air Webanwendung Air@Gate über die Funktion „Freigabe drucken“ ausgegeben werden.

Dieses Segment kommt in den Nachrichten STA (Erlaubnis zum Ausgang) und FIN (Abschluss Ausgang) vor.

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 CSI

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	CSI	
2	Slash	M		/	
3	Customs Status	M	n[2]	24	Zollstatus der Sendung in ATLAS (s. 3.3.5.4)
4	Slash	M		/	
5	TIN	M	n[7]	9002316	TIN des (Luftfracht-)Spediteurs
6	Slash	M		/	

DAKOSY

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FSU

7	Customs Office	M	m[8]	DE005816	Ausgangszollstelle
8	CRLF	M			
9	Slash	M		/	
10	Release Reference	M	m[..22]	65480984063A	(EDI-)Referenz unter der die Freigabe zum Ausgang vom Zoll an DAKOSY übermittelt wurde
11	CRLF				
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 1-8			
<i>(Daten zu denen bestimmte Statuswechsel im Zollprozess auftraten)</i>					
12	Slash	M		/	
13	Qualifier	M	a[2]	RL	Code der angibt, welches Datum im folgenden Feld genannt wird (s. 3.3.5.5)
14	Date	M	n[12]	200805261508	Datum
15	CRLF				

3.3.5.3 Beispiel

CSI/24/9002316/DE005816

/65480984063A

/RL200805261508

3.3.5.4 Zollstatus

Im ATLAS-System sind die verschiedenen Zollstatus numerisch kodiert (verwendet im Feld „Customs Status“ des Segments CSI):

Tabelle 9 - Zollstatuscodes

Code	Bedeutung
20	Gestellung erwartet
21	Gestellung mitgeteilt
22	Gestellung qualifiziert
23	Kontrollmaßnahme angeordnet
24	Ausgang freigegeben
25	Ausgang abgeschlossen
26	Ausgang untersagt
27	Vorgang in Weiterbearbeitung außerhalb AES
28	Ausgang abgebrochen
29	Weiterleitung an andere Zollstelle
60	Vorgang international storniert
61	Vorgang international umgeleitet
62	Anmeldung nicht angenommen

3.3.5.5 Datumsqualifier

Die folgenden Qualifier sind für die Datumsangaben im CSI-Segment definiert:

Hinweis: Obwohl es theoretisch bis zu 8 verschiedene Datumstypen/-qualifier gibt, können nur max. 7 dieser Datumsangaben in einer Nachricht vorkommen, da sich einige Qualifier gegenseitig ausschließen (z.B. RL und ST)

Tabelle 10 - Datumsqualifier

Code	Bedeutung
RC	Received from Customs – Zeitpunkt an dem die letzte Nachricht vom Zoll empfangen wurde
PS	Positioning – Zeitpunkt der Gestellung
ST	Stop Time – Zeitpunkt der Untersagung
RL	Release – Zeitpunkt der Erlaubnis zum Ausgang
CT	Control – Zeitpunkt der Kontrollmaßnahme
OA	Outside AES – Zeitpunkt der Weiterbearbeitung außerhalb AES
ET	Export Time – Zeitpunkt des Ausgangs bzw. der Weiterleitung
FI	Finished – Zeitpunkt des Abschlusses

3.3.6 CTI

3.3.6.1 Kurzbeschreibung / Benutzung

Im Segment CTI (Customs Textual Information) werden textuelle Informationen zu einem Zollstatus übermittelt. Dies kann zum Beispiel die Begründung zu einer Untersagung des Ausgangs sein.

Das Segment CTI kommt ausschließlich in Zusammenhang mit dem Segment CSI vor. Aus diesem Grund ist es nur in Nachrichten der Typen ‚STA‘ und ‚FIN‘ zu erwarten.

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 CTI

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	CTI	
2	Slash	M		/	
3	Begründung	M	t[..50]	EIN TEXT	Textuelle Information aus dem Zollprozess
4	CRLF	M			
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 0 - 5			
<i>(Fortsetzung des Textes)</i>					
5	Slash	M		/	
6	Begründung	M	t[..50]	MEHR TEXT	Textuelle Information aus dem Zollprozess
7	CRLF	M			

3.3.6.3 Beispiel

CTI/EIN TEXT

/MEHR TEXT

3.3.7 TXT

3.3.7.1 Kurzbeschreibung / Benutzung

Das Segment TXT dient zur Übermittlung von Freitextinformationen. In der FSU-Nachricht wird es in Nachrichten mit dem Statuscode ‚DIS‘ genutzt, um die Beschreibung zu einer Abweichung zu übertragen. Darüber hinaus dient es in Nachrichten mit dem Statuscode ‚CST‘, ‚WRN‘, ‚CTL‘, ‚STP‘ und ‚CER‘ zur Übermittlung einer Fehler-/Problembeschreibung.

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 TXT

Feldgruppe: 1		Wiederholungen: 1			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	TXT	
Feldgruppe: 2		Wiederholungen: 1 - 7			
2	Slash	M		/	
3	Text	M	t[..60]	TEXT	
4	CRLF	M			

3.3.7.3 Beispiel

TXT/PACKSTUECKE BESCHAEDIGT

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.

Das Segment ZPS in der Nachricht FSU/GIN überschreibt alle bisher gesendeten Siegelnummern zu der genannten MRN. Nicht genannte MRNs werden mit dieser Nachricht nicht verändert.

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 11 - 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
	<ul style="list-style-type: none"> - unbekannt, die von ATLAS mit den „Daten zum Ausgang“ übertragenen Daten müssen erst einmal durch den Spediteur kontrolliert werden

3.3.8.5 Siegelnummer

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

4. Beispielnachrichten

4.1 Gate-In (gesendet vom Spediteur)

UNB+IATA:1+REUAGT44SPEDITEUR:PIMA+REUSWH87DEDKSY:PIMA+080527:0808+ZZZ0486'UNH+1+CIMFHL:2+4'
FSU/13
020-71451024FRAJNB/T9K
ZEV/FWD0001/HAS0241//HAC0001
GIN/200805270000/020-71451024/00035407
ZPS/12DE123456789012E1/OK
/SN14752
/DEVN123
'UNT+3+1'
UNZ+1+ZZZ04865'

4.2 Gate-In (gesendet als Quittung an den Spediteur)

UNB+IATA:1+REUAGT44SPEDITEUR:PIMA+REUSWH87DEDKSY:PIMA+080527:0808+ZZZ0486'UNH+1+CIMFHL:2+4'
FSU/13
020-71451024FRAJNB/T9K
ZEV/FWD0001/HAS0241//HAC0001
GIN/200805270000/020-71451024/00035407
TXT/GATE-IN ANGEMELDET
'UNT+3+1'
UNZ+1+ZZZ04865'

4.3 Warnmeldung WRN

UNB+IATA:1+REUSWH87DEDKSY:PIMA+REUAGT87LUFRRSP/FRA01:PIMA+080526:1846+10852635'UNH+10852635+CIMFSU:13+10852635'
FSU/13
246-87564486
ZEV/LUFRRSP/HAS0241//HAC0001
CHK/200805261846/246-87564486/00047359
TXT/ABWEICHENDE SIEGEL
ZPS/12DE123456789012E1
/SN14752
/DEVN123
'UNT+3+10852635'UNZ+1'

4.4 Warnmeldung WRN

UNB+IATA:1+REUSWH87DEDKSY:PIMA+REUAGT87LUFRRSP/FRA01:PIMA+080526:1846+10852635'UNH+10852635+CIMFSU:13+10852635'
FSU/13
246-87564486
ZEV/LUFRRSP
WRN/200805261846/246-87564486
TXT/RED ALERT - MELDUNG - ERRA
/ATLAS - FEHLERMELDUNG SEIT MEHR
/ALS 2 STUNDEN - BITTE PRÜFEN UND KORRIGIEREN !
'UNT+3+10852635'UNZ+1'

4.5 Abschluss Ausgang

UNB+IATA:1+REUSWH87DEDKSY:PIMA+REUAGT44SPEDITEUR:PIMA+080527:0847+10934922'UNH+10934922+CIMFSU:13+10934922'
FSU/13
045-54433831
ZEV/FWD0001/HAS0241//HAC0001
FIN/200805270847/045-54433831/00088234848
ZPL/Z08A00000001/08DE544401555832E1/000/00//NN
CSI/25/9002316/DE005714
/9002316Z08A00000010G01
/RC200805270847
/PS200805210842
/RL200805210802
/ET200805210000
/FI200805270846
'UNT+3+10934922'UNZ+1+10934922'