



# Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-AIR

- Nachricht "FWB" (Air Waybill) -

Version 1.5.2/D

(Gültig ab September 2013)

**DAKOSY**  
Datenkommunikationssystem AG

Mattentwiete 2  
20457 Hamburg  
[www.dakosy.de](http://www.dakosy.de)

Phone: + 49 40 37003 - 0  
Fax: + 49 40 37003 - 370  
[info@dakosy.de](mailto: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	Korrektur der Beschreibung des Segments ZPL	D. Blanken 05.09.2008	
1.3	Neues Feld „Additional Forwarder“ im Segment ZEV hinzugefügt „Non-AES“ 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 (Siegel) zur MRN	M. Kramper 12.03.2012	
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 <b>MS Word 2003</b> erstellt.

## Haftung

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>1. Die ZAPP-Air EDI-Schnittstelle .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 Allgemeines .....</b>	<b>7</b>
1.1.1 Einleitung .....	7
1.1.2 Informationen zur Datenübertragung .....	7
<b>1.2 Nachrichtenformat Cargo-IMP .....</b>	<b>7</b>
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
<b>2. Struktur der Beschreibungen .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1 Verwendete Begriffe .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2 Darstellung und Definition der Nachrichtenstruktur .....</b>	<b>11</b>
<b>2.3 Darstellung und Definition der Segmentstrukturen .....</b>	<b>12</b>
<b>3. Die Nachricht FWB – (Master) Air Waybill .....</b>	<b>14</b>
<b>3.1 Nutzung in ZAPP-Air .....</b>	<b>14</b>
3.1.1 Funktionen der Nachricht FWB .....	14
3.1.2 Updates .....	14
3.1.3 Stornierung .....	14
3.1.4 Verlegen von Waren/MRN auf ein anderes Waybill .....	15
<b>3.2 Struktur der Nachricht .....</b>	<b>15</b>
<b>3.3 Beschreibung der Segmente .....</b>	<b>17</b>
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    FLT.....	21
3.3.1.1 Kurzbeschreibung .....	21
3.3.4    TRK.....	22
3.3.4.1 Kurzbeschreibung .....	22
3.3.4.2 Segmentstruktur .....	22
3.3.4.3 Beispiel .....	23
3.3.5    ZFC .....	23
3.3.5.1 Kurzbeschreibung .....	23
3.3.5.2 Segmentstruktur .....	23
3.3.5.3 Contact Qualifier.....	24
3.3.5.4 E-Mail Kontakt .....	24
3.3.5.5 Beispiel .....	24
3.3.6    ZPL.....	24
3.3.6.1 Kurzbeschreibung .....	24
3.3.6.2 Segmentstruktur .....	24
3.3.6.3 Mindermengen .....	26
3.3.6.4 Vollständigkeitskennzeichen .....	26
3.3.6.5 Kennzeichen „Nicht-AES Fall“ .....	27
3.3.6.6 Beispiel .....	27
3.3.6.7 Besonderer Tatbestand (Kennzeichen 1-9).....	27
3.3.6.8 Beispiel .....	27
3.3.7    ZPS .....	27
3.3.7.1 Kurzbeschreibung.....	27
3.3.7.2 Segmentstruktur.....	28
3.3.7.3 MRN.....	28
3.3.7.4 Zustand der Siegel .....	28
3.3.7.5 Siegelnummer.....	29
3.3.8    SEC .....	29
3.3.8.1 Kurzbeschreibung.....	29
3.3.8.2 Segmentstruktur.....	29
3.3.8.3 Security Status .....	29
3.3.8.4 Security Status (Grund) .....	30
3.3.8.5 Security RAKC.....	30
3.3.8.6 Beispiel.....	30
<b>4.    Beispiele .....</b>	<b>31</b>
<b>4.1    Direkt-AWB zur Meldung einer kompletten MRN.....</b>	<b>31</b>

## 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 „FWB“ (Air Waybill Data). Diese basiert auf der Cargo-IMP FWB Nachricht in der Version 15, 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“<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> [http://www.dakosy.de/support/documents/hb\\_ftp\\_v3.3\\_d\\_210905.pdf](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"> <li>▪ Großbuchstaben A – Z (keine Umlaute)</li> <li>▪ Ziffern 0 – 9</li> <li>▪ Der Punkt '.'</li> <li>▪ Der Bindestrich '-'</li> <li>▪ Das Leerzeichen ' '</li> </ul> <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>





**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**

<b>Feld</b>	<b>Länge</b>	<b>Status</b>
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 <b>muss</b> vorkommen
O	Das Segment <b>darf</b> vorkommen
D	Das Segment <b>muss unter bestimmten Umständen</b> (erläutert in der Spalte „Anmerkungen“) vorkommen
X	Das Segment <b>darf nicht</b> 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
<b>a</b>	<b>A – Z, nur Großbuchstaben</b>
<b>n</b>	<b>0 – 9</b>
<b>m</b>	<b>Alle Zeichen aus Format a und Format n</b>
<b>t</b>	<b>Alle Zeichen aus Format m, außerdem Punkt, Bindestrich und Leerzeichen</b>

**Beispiel**

Selbsterklärend

**Anmerkungen**

Selbsterklärend

### 3. Die Nachricht FWB – (Master) Air Waybill

#### 3.1 Nutzung in ZAPP-Air

##### 3.1.1 Funktionen der Nachricht FWB

In ZAPP-Air dient die Cargo-IMP Nachricht „FWB“ zwei verschiedenen Zwecken:

1. Zur Anmeldung eines „**Direkt-AWB**“ (auch bekannt als „IATA-AWB“), also einer Einzelsendung die vor der Ausfuhr nicht weiter konsolidiert werden soll.
2. Zur Übermittlung der **Master-AWB** Daten zu einer Sendung die aus mehreren zuvor durch Übermittlung von FHL Nachrichten angemeldeten Einzelsendungen konsolidiert wurde.

Wie eine FWB Nachricht zu interpretieren ist entnimmt ZAPP-Air dem Kennzeichen „WB Type“ im ZPI Segment.

Back-to-Back Sendungen werden in ZAPP-Air als Consol-Master mit einem einzigen House-AWB abgebildet.

**Als Basis für die Nachricht FWB in ZAPP-Air dient die durch die IATA/ATA definierte Nachricht FWB in der Version 15 aus dem Cargo-IMP Standard, Release 26.**

**Die folgenden Abschnitte beschreiben lediglich die Segmente der Nachricht FWB, 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 FWB, wie sie in ZAPP-Air verwendet wird. Die Segmentgruppen/Segmente sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie auch in der FWB-Nachricht vorkommen.

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

### Nachricht FWB

Segmentgruppe: 1		Wiederholungen: 1		
Lfd. Nr.	Tag	Name	Wdh.	Anmerkungen
1	FWB	Standard Message Identifier	1	Identifiziert die Nachricht als FWB-Nachricht.
2		AWB Consignment Details	1	Basisdaten zum Air Waybill (AWB-Nummer, Anzahl Packstücke, Volumen...)
3	ZEV	ZAPP-Air Envelope	1	Dieses Segment gibt an, welche ZAPP-Air Teilnehmer an dem von der Statusänderung betroffenen Vorgang beteiligt sind.
4	ZPI	ZAPP-Air Processing Information	1	Generelle Sendungsinformationen für den Prozess in ZAPP-Air (z.B. TIN des Spediteurs)
5	FLT	Flight Bookings	1	Flug/Flüge auf die das AWB gebucht ist; anders als im Cargo-IMP Standard ist dieses Feld Pflicht.
6	TRK	Trucking Information	0 – 1	Informationen, mit welchem Truck eine Sendung am Flughafen angeliefert wird
7	SEC	Security - Angaben	0 – 1	Security-Angaben zum AWB
8	RTG	Routing	1	Routing des AWB, Informationen welcher Carrier welches Leg übernimmt
9	SHP	Shipper	1	Shipper-Adresse
10	CNE	Consignee	1	Adresse des Consignee
11	AGT	Agent	0 – 1	Adresse des Agenten (wenn es sich um den „Agent entitled for commission“ handelt.

**DAKOSY**

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FWB

12	ZFC	ZAPP-Air Forwarder Contact	1	Kontaktdaten des zuständigen Sachbearbeiters beim Spediteur.
13	SSR	Special Service Request	0 – 1	Anweisungen zu Besonderheiten im Handling der Ware (z.B. max. Lagertemperatur)
14	NFY	Also Notify	0 – 1	Eine zusätzliche Notify-Adresse
15	ACC	Accounting Information	0 – 1	
16	CVD	Charge Declarations	1	
17	RTD	Rate Descriptions	1	
18	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.
19	ZPS	ZAPP-Air Seal Information	0 - 99	Verschlüsse (Siegelnummern), angebrachte Verschlüsse je MRN
20	OTH	Other Charges	0 – 1	
21	PPD	Prepaid Charge Summary	0 – 1	
22	COL	Collect Charge Summary	0 – 1	
23	CER	Shipper's Certification	0 – 1	
24	ISU	Carrier's Execution	1	
25	OSI	Other Service Information	0 – 1	
26	CDC	CC Charges in Destination Currency	0 – 1	
27	REF	Sender Reference	1	
28	COR	Customs Origin	0 – 1	
29	COI	Commission Information	0 – 1	
30	SII	Sales Incentive Information	0 – 1	
31	ARD	Agents Reference Data	0 – 1	
32	SPH	Special Handling Requirements	0 – 1	
33	NOM	Nominated Handling Party	0 – 1	
34	SRI	Shipment Reference Information	0 – 1	
35	OPI	Other Participant Information	0 – 1	
36	OCI	Other Customs Information	0 – 1	



### 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; NICHT GENUTZT FÜR FSU
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]	C	Art der Nachricht (Direkt- oder Consol-Master AWB)
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/CNNJNNN/DE9002316/0000

**3.3.2.4 Kennzeichen „WB-Type / Nachrichtenart“**

Dieses Feld gibt an, ob es sich bei der FWB-Nachricht um die Daten für ein Direkt- oder ein Consol/Master-AWB handelt. (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**)

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

Code	Bedeutung/Erläuterung
C	Das FWB beinhaltet die Daten eines Master-AWB zu einem Consol
D	Das FWB beinhaltet die Daten für ein Direkt-/IATA-AWB
H	Wird in der Nachricht FWB nicht genutzt.

**3.3.2.5 Kennzeichen „Lokale Ware“**

**Ist WB-Type auf den Wert „C“ gesetzt, so ist im Feld „Lokale Ware“ nur der Wert N zulässig.**

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

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Die in einem Direkt-AWB 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 Direkt-AWB 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 „Voranmeldung“

Ist WB-Type auf den Wert „C“ gesetzt, so ist im Feld „Voranmeldung“ nur der Wert N zulässig.

Dieses Feld gibt an, ob zu einem Direkt-AWB eine Vorankündigung zum Ausgang an den Zoll gesandt werden soll. Diese „Voranmeldung“ kann den Zeitraum zwischen der Ankunft einer Ware am Flughafen und der Freigabe des Zolls erheblich verkürzen, da der Zoll bereits auf Basis der Voranmeldung eine Prüfung der Sendung beginnen kann.

Aus diesem Grund ist die Voranmeldung 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. "Voranmeldung"**

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

### 3.3.2.7 Kennzeichen „Automatische Umfuhr“

Wird dieses Kennzeichen auf „J“ gesetzt, so prüft ZAPP-Air, ob alle zu einer Sendung gehörenden MRN die Erlaubnis zum Ausgang haben. Ist dies der Fall, so wird automatisch eine Umfuhrmeldung an den Zoll abgesetzt, die besagt, dass die betroffene(n) Sendung(en) zum Flugzeug gebracht und verladen werden.

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

Code	Bedeutung/Erläuterung
J	Die automatische Umfuhr soll ausgelöst werden.
N	Die automatische Umfuhr soll nicht ausgelöst werden.

### 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 <b>reduzierter Form</b> 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-Selbstanmelder“

Wird dieses Kennzeichen auf „J“ gesetzt, so geht ZAPP-Air davon aus, dass der Spediteur den Zollprozess 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 Selbstanmelder"**

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-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.

**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.

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

### 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 FLT

### 3.3.1.1 Kurzbeschreibung

Das Segment FLT wird genutzt, wie vom Cargo-IMP Standard der IATA beschrieben. Anders als im Standard ist es jedoch in der FWB-Nachricht für ZAPP-Air Pflicht, da die Angabe einer Flugnummer für den Zollprozess zwingend erforderlich ist.

### 3.3.4 TRK

#### 3.3.4.1 Kurzbeschreibung

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

#### 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 TRK

<b>Feldgruppe: 1</b>		<b>Wiederholungen: 1</b>			
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Status</b>	<b>Format</b>	<b>Beispiel</b>	<b>Anmerkungen</b>
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			
<b>Feldgruppe: 2</b>		<b>Wiederholungen: 0 – 1</b>			
<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				
<b>Feldgruppe: 3</b>		<b>Wiederholungen: 0 – 1</b>			
<i>Telefon</i>					
22	Slash	M		/	
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			
<b>Feldgruppe: 4</b>		<b>Wiederholungen: 0 – 1</b>			
<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			

**3.3.4.3 Beispiel**

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

**3.3.5 ZFC**

**3.3.5.1 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.

**3.3.5.2 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 ZFC**

<b>Feldgruppe: 1</b>		<b>Wiederholungen: 1</b>			
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		/	
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			
<b>Feldgruppe: 2</b>		<b>Wiederholungen: 0 – 1</b>			
<b>E-Mail Kontakt</b>					
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				

**3.3.5.3 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

**3.3.5.4 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.

**3.3.5.5 Beispiel**

ZFC/DAKOSY TRANSPORT/KLAUS JANSEN  
 /TE/04037003000  
 /JANSEN/DAKOSY.DE

**3.3.6 ZPL**

**3.3.6.1 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 AWB zugeordneten Ware gehören.

**Das Segment ZPL ist der Nachricht FWB nur dann zulässig, wenn das Kennzeichen „WB-Type“ im ZPI Segment auf „D“ gesetzt ist (d.h. es sich um ein Direkt-AWB handelt).**

**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 ZPL**

<b>Feldgruppe: 1</b>		<b>Wiederholungen: 1</b>			
Lfd. Nr.	Name	Status	Format	Beispiel	Anmerkungen
1	Tag	M	a[3]	ZPL	Fester Wert „ZPL“



**DAKOSY**

Datenkommunikationssystem AG

Cargo-IMP Ergänzungen für ZAPP-Air / Nachricht FWB

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		/	
<b>Feldgruppe: 2</b>		<b>Wiederholungen: 0 – 1</b>			
<i>Mindermengen</i>					
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 Eigenmasse des beschriebenen MRN-Teils (NACH der Minderung) an. Max. 3 Nachkommastellen
13	Slash	M		/	
<b>Feldgruppe: 3</b>		<b>Wiederholungen: 1</b>			
14	Vollständigkeitskennzeichen	M	a[1]	J	Gibt an, ob die MRN in der aktuellen FWB-Nachricht vollständig angegeben wird.
15	Mindermengenkennzeichen	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
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			

**3.3.6.3 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 FWB folgendermaßen gemeldet:

*Alternative 1 – Angabe der gesamten MRN*

ZPL//08DE123456789012E4/001/00/JN

ZPL//08DE123456789012E4/002/00/K5000/JJN

*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.

**3.3.6.4 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/JNN

*Alternative 2 – Meldung der gesamten MRN in zwei Zeilen:*

ZPL//08DE123456789012E4/001/00/NNN

ZPL//08DE123456789012E4/002/00/JNN

*Alternative 3 – Meldung der MRN in zwei Nachrichten*

*Nachricht 1*

ZPL//08DE123456789012E4/001/00/NNN

*Nachricht 2*

**3.3.6.5 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.

**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.

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

**3.3.6.6 Beispiel**

ZPL//08DE123456789012E4/000/00/JN

**3.3.6.7 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

**3.3.6.8 Beispiel**

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

**3.3.7 ZPS**

**3.3.7.1 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 ist der Nachricht FWB nur dann zulässig, wenn das Kennzeichen „WB-Type“ im ZPI Segment auf „D“ gesetzt ist (d.h. es sich um ein Direkt-AWB handelt).

### 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 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			

### 3.3.7.3 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

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

**3.3.7.5 Siegelnummer**

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

**3.3.8 SEC**

**3.3.8.1 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).

**3.3.8.2 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 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			

**3.3.8.3 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

### 3.3.8.4 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.

### 3.3.8.5 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

### 3.3.8.6 Beispiel

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

## 4. Beispiele

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

### 4.1 Direkt-AWB zur Meldung einer kompletten MRN

```
UNB+IATA:1+REUAGT82FORWARDER1:PIMA+REUSWH87DEKSY:PIMA+080613:1312+331'  
UNH+3+CIMFWB:15+1'  
FWB/15  
077-67447413HAMCMN/T1K23.0  
ZEV/FWD0001//HAS0001/HAC0001//FWDCFRA  
ZPI//DE000001/1237654/DNJNNNN/DE1234567/000  
FLT/MS0734/14  
RTG/CMNMA  
SHP  
/ABC GMBH  
/STAATSSTR 22  
/METTMANN  
/DE/40822  
CNE  
/BOGART INDUSTRIES  
/MAARIF  
/CASABLANCA  
/MA/20100  
ZFC/DAKOSY AG/H MUELLER  
/TE/04037003000  
/MUELLER/DAKOSY.DE  
CVD/EUR/PP/NVD/NCV/XXX  
RTD/1/P1/K23.0/CM//R3.54/T81.42  
ZPL//12DE269701247401E7/000/00//JNN/0  
ZPS/12DE269701247401E7/OK  
/XY1234  
/AB99-37  
ISU/14JUN08/HAMBURG/HMUELLER  
REF//88602134/GHA/DAKOSY/HAM  
COR/HAM  
'UNT+3+3'UNZ+1+331'
```