

07.02.2008

Pa/Gl

ZAPP-Rundbrief 21

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem ZAPP-Rundbrief möchten wir Sie über Neuerungen und Änderungen in der Anwendung ZAPP informieren, die von der ZAPP-Arbeitsgruppe in den letzten Monaten erarbeitet und abgestimmt wurden.

ZAPP-AIR

Seit dem 01.10.2007 ist nunmehr auch ZAPP-AIR in Betrieb. ZAPP-AIR stellt Luftfrachtspediteuren und auch deren Handlingsagenten am Flughafen eine integrierte IT-Plattform zur automatisierten Abwicklung zur Verfügung. Über die zu ZAPP-AIR gehörenden Cargo-Imp EDI-Schnittstelle und die Internetanwendungen air@gate und air@status können die Teilnehmer den Zollstatus ihrer Luftfrachtsendungen jederzeit überwachen und zu gegebener Zeit steuernd eingreifen.

Zusätzlich zur Unterstützung der Zollprozesse stellt ZAPP-AIR insbesondere durch seine Integration in die existierenden Abläufe in der Luftfracht eine Bereicherung für Spediteure und Handlingsagenten dar. Das System bezieht die zur Steuerung der Zollabwicklung notwendigen Informationen größtenteils aus Meldungen die bereits heute zwischen den Beteiligten ausgetauscht werden (z.B. vollständige Ankunft der Ware am Flughafen, Abflug der Maschine u.a.) und stellt diese Meldungen wiederum allen Beteiligten in einheitlichen Formaten zur Verfügung. ZAPP-AIR ist wie auch ZAPP (für die Hafenabwicklung) offen für alle Beteiligten und deren IT-Systeme. (Nähere Infos unter www.zapp-air.de oder telefonisch bei den u.a. Personen).

Neues Kennzeichen ,Einzel-Z-Nummer komplett in Sammler'

Um gegenüber ATLAS nicht zu früh die Nachrichten Gestellung bzw. Ausgangsbestätigung abzugeben, wird das o.a. neue Kennzeichen eingeführt. Dies ist zum 01.11.07 geschehen, der Defaultwert ist ,Vollständig', sodass die Einführung ,sanft' geschehen kann. Die einzelnen Firmen können

dieses Kennzeichen nach eigenem Ermessen realisieren. Ab dem 01.03.2008 wird die Angabe dieses Kennzeichens verpflichtend.

Die Details sind in den Handbüchern GM01-AES, GPO, DY01-AES gültig ab 01. November 2007 auf der Internetseite www.zapp-hamburg.de veröffentlicht. Außerdem ist dort auch der sog. ‚Leitfaden für die Eingabe‘ aktualisiert hinterlegt worden, der nunmehr ein Beispiel zu diesem Thema enthält.

Aktualisiertes Störfallkonzept

Das ZAPP-Störfallkonzept ist inzwischen überarbeitet und an die ATLAS-Gegebenheiten angepasst worden. Diese neue Version finden Sie unter www.zapp-hamburg.de.

Storno HDS

Im Namen der Kaibetriebe appelliert die ZAPP-Arbeitsgruppe an alle Beteiligten, B- und Z-Nummern, die nicht mehr für die Abwicklung relevant sind (weil z.B. neue Registriernummern beantragt wurden oder ein papiermäßiger Ablauf mit den Beteiligten vereinbart wurde oder aus anderen Gründen) zu stornieren, damit alle anderen Beteiligten, insbesondere die verladenden Kaibetriebe, diese aus ihren ‚Beständen‘ löschen können.

Autoverladungen

Die Autoverladung auf der Basis der Z-Nummer ist nicht ausreichend, da sichergestellt sein soll, dass alle auf einer Ausfuhranmeldung angemeldeten Autos im Hafen angekommen sind wenn die Anmeldung Richtung ATLAS gestartet wird. Dies kann nur dadurch sichergestellt werden, dass die Gate-in Meldung auf der Basis der Fahrgestellnummer erfolgt.

Der Spediteur überträgt MRN und Chassis-Nummer(n) mit dem HDS/GM01 auf der Ebene der Sendungsbeschreibung, pro Kollizeile (HDS Feld 92, GM01 Segmentgruppe 13, FFTX, Feld 4451 Qualifier AKG). Es erfolgt die Weitergabe dieser Daten an die Beteiligten (ZAPP/Kai/Makler).

Die Gate-In Meldung erfolgt auf der Basis der Chassis Nummer(n). Sind alle zu einer MRN gehörigen Autos Gate-In gemeldet wird der Gestellungsprozess zu ATLAS gestartet, die MRN kann die Erlaubnis zum Ausgang erhalten → die Z-Nummer wird released/freigegeben.

Die Einführung dieser Verarbeitung wird zum **01. Juli 2008** erfolgen.

Die Qualität der Nachricht ist abhängig von der Erfassung, da Validierungen nicht möglich sind, deshalb sollten alle Beteiligten an der Autoverladung darauf hinwirken, dass die Chassis-Nummern in den Gestellungen erfasst und an ZAPP übertragen werden.

MRN mit Container und LCL-Gütern

Vom Grundsatz - eine GM01 entspricht einer Ausfuhrerklärung – wird nicht abgewichen. Verladungen einer MRN, die sowohl Container als auch LCL-Güter enthält, die getrennt angeliefert und gestellt werden sollen, müssen über einen HDS angemeldet werden.

Diskrepanz Gestellungsterminal / tatsächliches Terminal

Gate-In-Meldungen, die von einem abweichenden Terminal, als dem in der Gestellungsmeldung genannten, sollen ab dem 17.03.2008 den ATLAS-AES Prozess nicht mehr auslösen. Dieser Prozess wird unterbrochen – in diesem Fall ist entweder

1. die Stornierung, wenn das Gate-In meldende Terminal das Terminal ist, bei dem gepackt/verladen werden soll oder
2. die Gate-Meldung vom, im HDS genannten, Terminal

zu senden. Ab dem o.a. Datum wird eine Warnung W40 ‚GATE-In von einem Kaibetrieb der nicht im HDS/GM01 adressiert wurde‘ ausgegeben.

Nachrichtenreihenfolge/ Umfuhr

Eine Entscheidung darüber, ob eine Umfuhrmeldung an ATLAS geschickt wird kann nur getroffen werden, wenn alle Beteiligten die korrekten Informationen in der zeitlich richtigen Abfolge an ZAPP melden. (Beispiel :So kann eine GATE-OUT Bewegung, die nach dem GATE-IN für einen gepackten Container erfolgt , in den ZAPP-AES Modulen nicht mehr als Umfuhr erkannt werden).

Für evtl. Rückfragen stehen Ihnen Herr Papist unter der Rufnummer 040 / 37 003 - 500 und Herr Gladiator unter der Rufnummer 040 / 37 003 - 421 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DAKOSY
Datenkommunikationssystem AG



ppa. Dirk Gladiator



ppa. Klaus Papist