

LKW- TRANSPORTVORMELDUNG

BENUTZERHANDBUCH



INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Einleitung | 4 |
| 1.1 | Motivation | 4 |
| 1.2 | Aufbau des Handbuchs..... | 4 |
| 2 | Grundlagen | 5 |
| 2.1 | Funktionsweise..... | 5 |
| 2.2 | Möglichkeiten der Anbindung | 6 |
| 2.3 | Die drei goldenen Regeln..... | 7 |
| 3 | Anwendungsfälle | 8 |
| 3.1 | Übersicht..... | 8 |
| 3.2 | Standardcontainer..... | 9 |
| 3.2.1 | Anlieferung | 9 |
| 3.2.2 | Auslieferung | 11 |
| 3.2.3 | Leerlager/Depot-Eingang..... | 14 |
| 3.2.4 | Leerlager/Depot-Ausgang..... | 14 |
| 3.3 | Spezialcontainer..... | 16 |
| 3.3.1 | Reefer | 16 |
| 3.3.2 | OOG..... | 17 |
| 3.3.3 | Gefahrgut | 17 |
| 3.4 | Sonderfälle..... | 18 |
| 3.4.1 | ZOLL - NCTS Versandverfahren (T1)..... | 18 |
| 3.4.2 | KLV-Bahn (Land-Land-Verkehr)..... | 19 |
| 3.4.3 | Beschau | 19 |
| 3.4.4 | Packhalle (CTB) | 19 |
| 3.4.5 | Auslieferung eines Exportcontainers | 19 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 4 | Slotbuchungsverfahren (SBV) | 20 |
| 4.1 | Einleitung | 20 |
| 4.2 | Vormeldung und Slotbuchung | 20 |
| 4.2.1 | Generelles Vorgehen..... | 20 |
| 4.2.2 | Sonderregelungen..... | 21 |
| 4.3 | Abfertigung | 22 |
| 4.4 | Slots bearbeiten | 23 |
| 4.4.1 | Zubuchen | 23 |
| 4.4.2 | Stornieren..... | 23 |
| 4.5 | Ausnahmen | 23 |
| 4.6 | Die drei goldenen Regeln | 25 |

1 EINLEITUNG

1.1 MOTIVATION

Die zuverlässige Lkw-Transportvormeldung über die Datenschnittstelle TR02 (Version 14) ist ein wesentlicher Baustein in der digitalen Informationskette für die Lkw-Abfertigung an den Hamburger Containerterminals. Die Vormeldung der Transportdaten hilft, die Lkw-Abfertigung an den Hamburger Containerterminals effizienter und für alle Beteiligten planbarer zu gestalten.

Primäres Ziel des vorliegenden Handbuches ist es, dem Benutzer alle notwendigen Informationen für die Verwendung der Lkw-Transportdatenvormeldung bereitzustellen. Mittels einer übersichtlichen und verständlichen Darstellung soll der Einstieg in das Thema erleichtert werden. Darüber hinaus kann das Handbuch als fachliche Hilfestellung zur technischen Dokumentation auch für Softwareanbieter und Systemdienstleister bei der Integration der TR02-Schnittstelle genutzt werden.

1.2 AUFBAU DES HANDBUCHS

In Kapitel 2 wird die grundsätzliche Funktionsweise der Lkw-Transportdatenvormeldung via TR02 beschrieben. Darüber hinaus erhält der Leser Informationen zu den Möglichkeiten der Anbindung und Tipps zur erfolgreichen Nutzung.

In Kapitel 3 werden die verschiedenen Transportfälle aufgeführt und deren Besonderheiten hinsichtlich der Vormeldung via TR02 erläutert. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden für Spezialcontainer (siehe 3.3) und Sonderfälle (siehe 3.4) jeweils nur die Abweichungen zu den Standardanwendungsfällen (siehe 3.2) aufgeführt. Beispielsweise gilt für die Auslieferung eines Reefer-Containers der in 3.2.2 beschriebene Anwendungsfall unter Berücksichtigung der unter 3.3.1 beschriebenen Besonderheiten.

In Kapitel 4 werden die Informationen dargestellt, die mit der Einführung des Slobuchungsverfahrens in der Vormeldung via TR02 zu berücksichtigen sind.

2 GRUNDLAGEN

2.1 FUNKTIONSWEISE

Die Kommunikation über die Datenschnittstelle TR02 bietet Lkw-Fahrern und Fuhrunternehmen die Möglichkeit, Transportdaten mit den Terminals auszutauschen. Sie erhalten im Ergebnis eine Tourenplannummer vom Terminal zugewiesen. Der Prozess besteht aus vier Schritten, deren Ablauf in Abbildung 1 schematisch dargestellt ist.

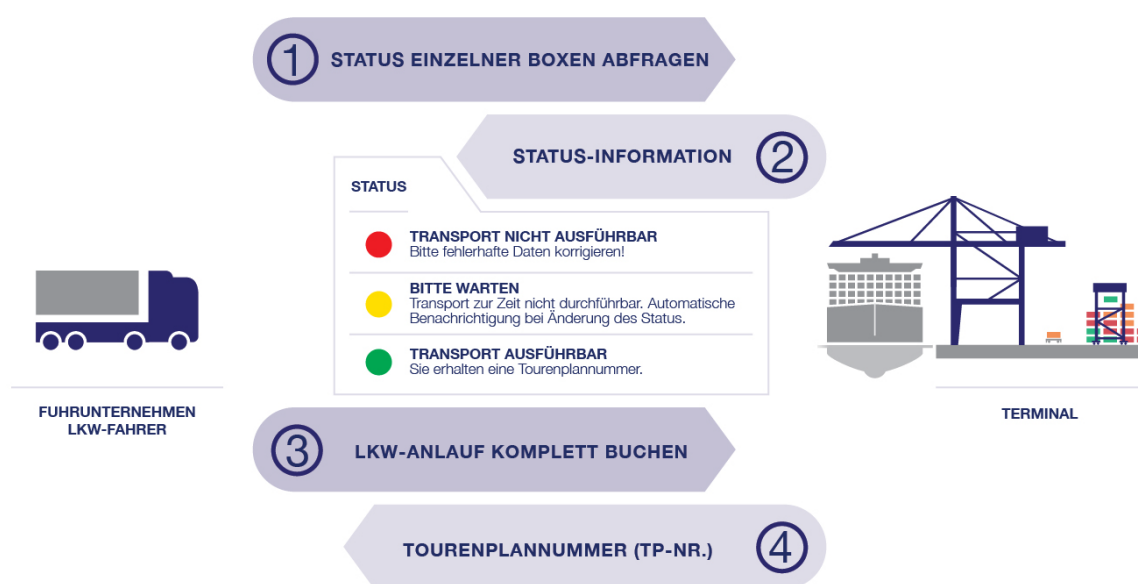





Abbildung 1 Vormeldung von Lkw-Transportdaten via TR02

Das Fuhrunternehmen übermittelt mit einer Statusanfrage für jede Box alle notwendigen Transport- und Containerdaten (Schritt 1). Der Terminal prüft die Daten sowie die Durchführbarkeit des Transportvorhabens. Auf dieser Basis meldet der Terminal eine zuverlässige Statusinformation (Schritt 2) inklusive eines konkreten Hinweises zur Abfertigung (zum Beispiel: Papiere mitbringen) zurück. Das Fuhrunternehmen oder der Lkw-Fahrer nimmt daraufhin die Buchung seines kompletten Transports (An- und Auslieferung) vor (Schritt 3). Jeder Lkw-Anlauf bekommt vom Terminal genau eine Tourenplannummer zugewiesen (Schritt 4), welche vom Fahrer bei der Ankunft am Terminal bereitgehalten werden muss.

ABFERTIGUNGSMERKMALE

Mit der Statusinformation wird über die TR02-Datenschnittstelle ein Hinweis zur Ausführbarkeit des Transportes zurückgemeldet, das sogenannte Abfertigungsmerkmal. Es ist mit einem eindeutigen Code versehen, der wie in Tabelle 1 dargestellt die Durchführbarkeit des Transportvorhabens signalisiert.

Tabelle 1 Transportstatus und Codierung der Abfertigungsmerkmale

| Status | Abfertigungsmerkmale |
|--|--|
|  Nicht Ausführbar | 500 – 699 Fehlerhafte Daten müssen durch den Lkw-Fahrer oder das Fuhrunternehmen korrigiert werden. |
|  Wartend | 300 – 499 Der Transport kann noch nicht durchgeführt werden. Automatische Benachrichtigung bei Statusänderung. |
|  Ausführbar | 100 – 299 Der Terminal übermittelt eine Tourenplannummer an den Lkw-Fahrer oder das Fuhrunternehmen. |

2.2 MÖGLICHKEITEN DER ANBINDUNG

SYSTEMHÄUSER UND EDI

Fuhrunternehmen und Spediteure können sich mit Hilfe eines Softwareanbieters bzw. Systemhauses an die TR02 Datenschnittstelle anbinden lassen. Unternehmen, die über eine eigene Software verfügen, können direkt über den elektronischen Datenaustausch kommunizieren. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Internet unter www.truckgate.de.

WEBANWENDUNG

Für Lkw-Fahrer steht eine kostenfreie Webanwendung zur Verfügung. Voraussetzung zur Nutzung der Webanwendung ist eine gültige Truckerkarte. Die Anwendung finden Sie im Internet unter web.truckgate.de. Für Mobilgeräte nutzen Sie bitte den Link app.truckgate.de.

2.3 DIE DREI GOLDENEN REGELN

- 1) Halten Sie als Fahrer die Tourenplannummer immer griffbereit! Container werden ausschließlich anhand dieser TP-Nr. abgefertigt.
- 2) Melden Sie als Fuhrunternehmer den vollständigen Lkw-Anlauf (alle Anlieferungen und/oder Abholungen) in einer Transportbuchung vor. Nur so können die Abläufe gemeinsam mit dem Terminal optimiert werden.
- 3) Halten Sie Ihre Vormeldedaten stets aktuell und ergänzen Sie fehlende Angaben, sobald sie Ihnen vorliegen. Nur wenn Ihre Daten aktuell sind, erhalten Sie korrekte Rückmeldungen und die Abfertigung am Terminal wird beschleunigt.

3 ANWENDUNGSFÄLLE

3.1 ÜBERSICHT

In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die verschiedenen Transportfälle und deren Besonderheiten hinsichtlich der Vormeldung via TR02 aufgeführt. Die Vormeldepflicht (Spalte: Pflicht) gilt für alle Transporte bis auf einige Sonderfälle. In einigen Fällen ist trotz Vormeldung noch eine Dokumentenkontrolle in der manuellen Vorprüfung (MVP) erforderlich. Bestimmte Transporte bedürfen einer zusätzlichen Kennzeichnung durch ein entsprechendes Merkmal (Spalte: Merkm.) in der Statusanfrage.

Tabelle 2 TR02-Anwendungsfälle und deren Besonderheiten

| Anwendungsfall | Pflicht | Merkm | MVP | Anmerkung |
|--------------------------------------|---------|-------|-----|---|
| Standardcontainer | | | | |
| Anlieferung | • | | | Gilt für Export und Umfuhr |
| Auslieferung | • | | | Gilt für Import und Umfuhr |
| Leerlager/Depot-Eingang | • | | (•) | Container mit Turn-in-Reference (nur CTB) über MVP, in allen anderen Fällen ohne MVP. |
| Leerlager/Depot-Ausgang | • | | | |
| Spezialcontainer | | | | |
| Reefer | • | • | (•) | Auslieferung von Reefer-Container am CTA ohne MVP, in allen anderen Fällen über MVP. Merkmal für nicht aktive (non-operating) Reefer erforderlich. |
| OOG | • | • | • | |
| Gefahrgut | • | • | • | |
| Sonderfälle | | | | |
| ZOLL - NCTS Versandverfahren (T1) | • | • | (•) | Auslieferungen im Versandverfahren am CTA ohne MVP, in allen anderen Fällen über MVP. |
| KLV-Bahn (Land-Land-Verkehr) | | | • | |
| Beschau (Zoll, Veterinäramt) | | | • | |
| Packhalle (CTB) | | | • | |

3.2 STANDARDCONTAINER

Für alle nachfolgenden Anwendungsfälle ist immer die geplante Transportzeit anzugeben. Anhand dieser Zeit erfolgt die Slotbuchung, siehe Kapitel 4ff.

3.2.1 ANLIEFERUNG

ANLIEFERUNG STANDARD MIT BUCHUNGSNUMMER

In der Regel ist für die Anlieferung von Standardcontainern (Export) eine Buchungsnummer erforderlich.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|------------------------|---|
| Beladezustand | Angabe, ob es sich um einen Voll- oder Leercontainer handelt |
| Containernummer | Präfix + 7-stellige Zahlenfolge, analog zur Nummer, die auf dem Container steht |
| ISO-Code | ISO-Code nach UN ISO6346 |
| Bruttogewicht | Bruttogewicht des Containers in kg |
| Buchungsnummer | Schiffsbuchungsnummer des Containeroperators ¹ , analog zu Transportpapieren |

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|---|--|
| 100 OK | Die Vormeldung ist korrekt, alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt. |
| 617 Buchungsnummer nicht eindeutig | Die übermittelte Buchungsnummer ist nicht eindeutig. Die Angabe des Reedercodes ist erforderlich. |
| 619 Buchungsnummer unbekannt | Unter der angegebenen Buchungsnummer liegen dem Terminal (noch) keine Buchungsdaten vor. Für Reeder, die nicht am Buchungsdatenaustausch teilnehmen, kann alternativ mit Schiff und Löschhafen vorgemeldet werden. |

¹ Der Containeroperator entspricht beim Verkehrsträger Schiff dem Containerreeder. Beim Verkehrsträger Bahn (KLV-Transporte) ist dies der Bahnoperator.

ANLIEFERUNG STANDARD OHNE BUCHUNGSNUMMER

Für Reeder, die nicht am Buchungsdatenaustausch teilnehmen erfolgt die Vormeldung alternativ mit Schiff und Löschhafen.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|------------------------|---|
| Beladezustand | Angabe, ob es sich um einen Voll- oder Leercontainer handelt |
| Containernummer | Präfix + 7-stellige Zahlenfolge, analog zur Nummer, die auf dem Container steht |
| ISO-Code | ISO-Code nach UN ISO6346 |
| Bruttogewicht | Bruttogewicht des Containers in kg |
| Carrier-Code | Containeroperator, lt. DAKOSY- Codeliste² |
| Schiffsnummer | Schiffsnummer lt. zuvor übermittelter TR02-Schiffsmeldung |
| Löschhafen | Löschhafen für den Exportcontainer |

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|--|--|
| 100 OK | Die Vormeldung ist korrekt, alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt. |
| 616 Buchungsnummer erforderlich | Für den lt. Carrier-Code spezifizierten Reeder muss die Vormeldung mit Buchungsnummer erfolgen. |
| 620 Carrier-Code unbekannt | Der übermittelte Carrier-Code (Reeder) ist dem Terminal nicht bekannt. Das bedeutet: <ul style="list-style-type: none"> 1. Das Terminal verwendet für den Reeder einen anderen Code aus dem Dakosy-Schlüsselverzeichnis 2. Der Reeder ist nicht am Terminal. |
| 621 Schiffsnummer unbekannt | Die übermittelte Schiffsnummer ist dem Terminal (systemisch) nicht bekannt. |
| 622 Löschhafen unzulässig | 1. Der Löschhafen wird vom Schiff auf dieser Reise nicht angelaufen. 2. Der Löschhafen ist systemisch nicht bekannt. |

² <http://tr02-wiki.dakosy.de/index.php/Codeliste>

3.2.2 AUSLIEFERUNG

AUSLIEFERUNG STANDARD OHNE VERPFLICHTUNGSSCHEIN

Die Auslieferung von Standardcontainern (Import) erfolgt in der Regel im sog. PIN-Freistellungsverfahren. In der Vormeldung muss daher die entsprechende Information zur Legitimation mit übermitteln werden.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|--------------------------|---|
| Beladezustand | Angabe, ob es sich um einen Voll- oder Leercontainer handelt |
| Containernummer | Präfix + 7-stellige Zahlenfolge, analog zur Nummer, die auf dem Container steht |
| Freistellreferenz | Freistellungs- bzw. Legitimationsreferenz. Die Legitimation erfolgt i.d.R. im sogenannten PIN-Freistellungsverfahren. Namentliche Freistellungen werden nur noch in Ausnahmefällen verwendet. |

STATUS-INFORMATION ②

| | | |
|------------|---|---|
| 100 | OK | Die Vormeldung ist korrekt, alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt. |
| 201 | Automatische Legitimationsprüfung nicht möglich | Die Vormeldung ist korrekt. Es handelt sich hierbei um einen Hinweis, dass der Reeder nicht am PIN-Freistellungsverfahren teilnimmt. Der Tourenplan wird nach Vorlage der Papiere (Legitimation) in der manuellen Vorprüfung (MVP) abgefertigt. |
| 310 | Container noch nicht im Bestand | Der Container ist dem Terminal systemisch bekannt, befindet sich jedoch physisch noch nicht am Terminal. |
| 550 | Behördenrechtliche Voraussetzungen nicht erfüllt | Der Container ist aus behördenrechtlichen Gründen nicht auslieferbar (z.B. Zoll, Veterinäramt, Wasserschutzpolizei). Für Auslieferungen im Rahmen von Beschau siehe 3.4.3. |

| | | |
|------------|---|---|
| 551 | in Verwahrung | Der Container kann nicht ausgeliefert werden, weil der Terminal noch zollrechtlich in Verwahrung ist. Für Auslieferungen im NCTS Versandverfahren siehe 3.4.1 |
| 601 | Keine oder unbekannte Freistellung | Es liegt dem Terminal keine Freistellung für den Container vor. |
| 602 | Legitimation bzw. Freistellungsreferenz falsch | Die übermittelte Freistellreferenz / PIN stimmt nicht mit den Angaben des Reeders überein. |
| 611 | Container aktuell nicht bekannt | Der Container ist am Terminal nicht bekannt und befindet sich nicht im Zulauf. |
| 660 | Containertransport bereits verplant | Es gibt bereits einen Tourenplan für den Container oder der Container ist für einen anderen Verkehrsträger verplant. |
| 670 | Container terminalseitig gesperrt | Der Container ist terminalseitig nicht freigegeben. |

AUSLIEFERUNG STANDARD MIT KAI-KONTO-NR. (VERPFLICHTUNGSSCHEIN)

Fallen bis zum Datum der physischen Auslieferung Kosten für Lagergeld an, welche nicht vom Containeroperator getragen werden, dann erfolgt die Auslieferung nur gegen Vorlage eines Verpflichtungsscheins. Der Verpflichtungsschein wird in der TR02-Vormeldung durch die Angabe von Kai-Konto-Nr. und Verwendungszweck obsolet. Nachfolgend sind nur die zusätzlichen Angaben aufgeführt.

1 STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|-------------------------|---|
| Kai-Konto-Nr. | Die Angabe der Kai-Konto-Nr. ersetzt den herkömmlichen Verpflichtungsschein und muss angegeben werden, wenn Lagergeld anfällt und noch kein Verpflichtungsschein eingereicht wurde. |
| Verwendungszweck | Verwendungszweck für die Kai-Konto-Belastung. Diese Angabe ist Pflicht, wenn eine Kai-Konto-Nr. angegeben wurde. |

STATUS-INFORMATION 2

| | |
|--|---|
| 109 Bitte Kai-Konto-Nr. angeben | Hinweis, dass bei Überschreitung der lagergeldfreien Zeit die Angabe einer Kai-Konto-Nr. notwendig ist. |
| 606 Kai-Konto-Nr. erforderlich | Es fällt bereits Lagergeld an, das nicht vom Containeroperator getragen wird. |
| 607 Kai-Konto-Nr. ist gesperrt | Die übermittelte Kai-Konto-Nr. ist gesperrt. |
| 608 Kai-Konto-Nr. ist unbekannt | Die übermittelte Kai-Konto-Nr. ist dem Terminal nicht bekannt. |

3.2.3 LEERLAGER/DEPOT-EINGANG

Für diesen Anwendungsfall kommen ausschließlich Leercontainer in Frage.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|------------------------|--|
| Containernummer | Präfix + 7-stellige Zahlenfolge, analog zur Nummer, die auf dem Container steht. |
| ISO-Code | ISO-Code nach UN ISO6346 |
| Carrier-Code | Containeroperator, lt. DAKOSY-Codeliste |

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|---|---|
| 100 OK | Die Vormeldung ist korrekt, alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt. |
| 200 Papiere mitbringen | Im Rahmen der Abfertigung ist ein manueller Arbeitsschritt in der Vorprüfung notwendig. Vollständige Transportpapiere inkl. der Turn-in-Reference müssen vorgelegt werden. |
| 620 Carrier-Code unbekannt | Der übermittelte Carrier-Code (Reeder) ist dem Terminal nicht bekannt. Das bedeutet: 1. Das Terminal verwendet für den Reeder einen anderen Code aus dem Dakosy-Schlüsselverzeichnis 2. Der Reeder ist nicht am Terminal. |
| 626 Leercontaineranlieferung für Reeder nicht zulässig | Der Terminal nimmt für den angegebenen Reeder keine Leercontainer an. |

3.2.4 LEERLAGER/DEPOT-AUSGANG

Dieser Anwendungsfall bezieht sich ausschließlich auf Leercontainer.

NICHT-NUMERISCHE AUSLIEFERUNG VON LEERCONTAINERN

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|--------------------------|---|
| ISO-Code | Angabe des Gruppen-ISO-Codes nach UN ISO6346. Der ISO-Code aus der Freistellung muss entweder identisch sein oder unter diesen Gruppencode fallen |
| Freistellreferenz | Freistellungsnummer (auf den Transportpapieren häufig auch als MT-Abholreferenz gekennzeichnet). |

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|--|---|
| 100 OK | Die Vormeldung ist korrekt, alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt. |
| 601 Keine oder unbekannte Freistellung | Es liegt dem Terminal keine Freistellung unter der angegebenen Referenz vor. |
| 603 Freistellung erfüllt | Die Anzahl/das Kontingent der freigestellten Container wurde bereits ausgeliefert. |
| 604 Falsche Containerart für Freistellung | Der übermittelte ISO-Code passt nicht zum ISO-Code aus der Freistellung des Reeders. |

NUMERISCHE AUSLIEFERUNG VON LEERCONTAINERN

Bei der numerischen Auslieferung von Leercontainern muss auch die Containernummer angegeben werden.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|--------------------------|--|
| Containernummer | Präfix + 7-stellige Zahlenfolge, analog zur Nummer, die auf dem Container steht. |
| Freistellreferenz | Freistellungsnummer bzw. MT-Abholreferenz lt. Transportpapieren |

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|---|---|
| 100 OK | Die Vormeldung ist korrekt, alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt. |
| 310 Container noch nicht im Bestand | Der Container ist dem Terminal systemisch bekannt, befindet sich jedoch physisch noch nicht am Terminal. |
| 601 Keine oder unbekannte Freistellung | Es liegt dem Terminal keine Freistellung für den Container vor. |

| | | |
|------------|---|--|
| 602 | Legitimation bzw. Freistellungsreferenz falsch | Die übermittelte Freistellungsreferenz stimmt nicht mit den Angaben des Reeders überein. |
| 611 | Container aktuell nicht bekannt | Der Container ist am Terminal nicht bekannt und befindet sich nicht im Zulauf. |
| 660 | Containertransport bereits verplant | Es gibt bereits einen Tourenplan für den Container oder der Container ist für einen anderen Verkehrsträger verplant. |
| 670 | Container terminalseitig gesperrt | Der Container ist terminalseitig nicht freigegeben. |

3.3 SPEZIALCONTAINER

Für alle nachfolgenden Anwendungsfälle ist immer die geplante Transportzeit anzugeben. Anhand dieser Zeit erfolgt die Slotbuchung, siehe Kapitel 4ff.

3.3.1 REEFER

Die Vormeldung von Reefer-Containern erfolgt analog zu den in 3.2 aufgeführten Standardfällen. Darüber hinaus muss bei Anlieferung angegeben werden, ob der Reefer am Terminal aktiv sein soll oder nicht.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|-----------------------------|--|
| Non-Operating-Reefer | Wenn es sich nach ISO-Codes um einen Reefer-Container handelt (,R' oder ,T' an 3. Stelle), dann bitte bei Anlieferung zusätzlich angeben (J/N), wenn der Reefer am Terminal nicht aktiv sein soll. |
|-----------------------------|--|

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|-------------------------------|---|
| 100 OK | Alle Voraussetzungen für die Selbstabfertigung mit Tourenplannummer sind erfüllt (nur Auslieferung CTA). |
| 200 Papiere mitbringen | Im Rahmen der Abfertigung ist ein manueller Arbeitsschritt in der Vorprüfung notwendig. Vollständige Transportpapiere inkl. Temperaturangabe müssen bei Anlieferung vorgelegt werden. |

3.3.2 OOG

Die Vormeldung von OOG-Containern erfolgt analog zu den in 3.2 aufgeführten Standardfällen. Darüber hinaus muss angegeben werden, ob der Container inkl. Ladung Übermaße hat.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|-----------------|---|
| Übermaße | Angabe (J/N), ob der Container inkl. Ladung Übermaße hat. |
|-----------------|---|

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|-------------------------------|---|
| 200 Papiere mitbringen | Im Rahmen der Abfertigung ist ein manueller Arbeitsschritt in der Vorprüfung notwendig. Vollständige Transportpapiere inkl. der Übermaße müssen vorgelegt werden. |
|-------------------------------|---|

3.3.3 GEFAHRGUT

Die Vormeldung von Gefahrgut-Containern erfolgt analog zu den in 3.2 aufgeführten Standardfällen. Darüber hinaus muss angegeben werden, ob der Container Gefahrgutladung enthält.

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|------------------|---|
| Gefahrgut | Angabe (J/N), ob der Container Gefahrgutladung enthält. |
|------------------|---|

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|-------------------------------|---|
| 200 Papiere mitbringen | Im Rahmen der Abfertigung ist ein manueller Arbeitsschritt in der Vorprüfung notwendig. In Abhängigkeit vom Gefahrgut müssen die entsprechenden Dokumente vollständig vorgelegt werden. |
|-------------------------------|---|

3.4 SONDERFÄLLE

3.4.1 ZOLL - NCTS VERSANDVERFAHREN (T1)

Die Vormeldung von An- und Auslieferungen im NCTS Versandverfahren erfolgt analog zu den in 3.2 aufgeführten Standardfällen. Darüber hinaus sind folgende Angaben erforderlich:

① STATUS EINZELNER BOXEN ABFRAGEN

| | |
|--------------------------|---|
| Kennzeichnung T1 | Kennzeichnung (J/N), ob das NCTS Versandverfahren T1 für den Container relevant ist. |
| MRN-Nummern | Für T1-relevante Anlieferungen ist die Angabe der zugehörigen MRN-Nummern erforderlich. |
| Positionsnummern | Für T1-relevante Anlieferungen müssen für jede MRN die enthaltenen Positionsnummern angegeben werden. |
| Anzahl Packstücke | Für T1-relevante Auslieferungen ist die Angabe der Anzahl der Packstücke in Summe erforderlich |

STATUS-INFORMATION ②

| | |
|--|--|
| 210 Zollöffnungszeiten beachten | <p>Im Rahmen der Abfertigung ist mindestens ein manueller Arbeitsschritt in der Vorprüfung notwendig. Der Fahrer muss zur Abfertigung in die manuelle Vorprüfung und/oder zum Zoll am Terminal. Die erforderlichen Papiere für das T1-Versandverfahren müssen vorgelegt werden.</p> <p>Am CTA sind Auslieferungen im Versandverfahren ohne MVP möglich, es muss nur die Zollstation auf dem Terminal angefahren werden.</p> |
| 551 In Verwahrung | Terminal ist zollrechtlich noch in Verwahrung. Falls der Container im NCTS Versandverfahren abgeholt werden soll, muss die Angabe ‚T1‘ erfolgen. |

Weitere Informationen zum Zoll im Hafen finden Sie auf unseren Internetseiten unter <http://hlla.de/de/kunden/zoll/der-zoll-im-hafen.html>.

3.4.2 KLV-BAHN (LAND-LAND-VERKEHR)

An- und Auslieferungen für die Bahn (KLV) sind derzeit nicht vormeldbar. Die Abfertigung erfolgt ohne Tourenplan in der MVP. Die entsprechenden Transportpapiere müssen vorgelegt werden.

3.4.3 BESCHAU

An- und Auslieferungen im Zuge einer behördlich angeordneten Beschau (Zoll, Veterinäramt, etc.) sind nicht vormeldbar. Die Abfertigung erfolgt ohne Tourenplan in der MVP. Die entsprechenden Transportpapiere müssen vorgelegt werden.

Weitere Informationen zum Zoll im Hafen finden Sie auf unseren Internetseiten unter <http://hbla.de/de/kunden/zoll/der-zoll-im-hafen.html>.

3.4.4 PACKHALLE (CTB)

An- und Auslieferungen von Containern für die Packhalle am CTB sind derzeit nicht vormeldbar. Die Abfertigung erfolgt ohne Tourenplan in der MVP. Die entsprechenden Transportpapiere müssen vorgelegt werden.

3.4.5 AUSLIEFERUNG EINES EXPORTCONTAINERS

Exportcontainer, die sich bereits auf dem Terminal befinden und aus irgendeinem Grund vom Verloader wieder abgeholt werden müssen, sind derzeit nicht vormeldbar. Die Abfertigung erfolgt ohne Tourenplan in der MVP. Die entsprechenden Transportpapiere müssen vorgelegt werden.

4 SLOTBUCHUNGSVERFAHREN (SBV)

4.1 EINLEITUNG

Für alle Containertransporte, die von der Vormeldepflicht betroffen sind (vgl. 3.1), müssen Slots gebucht werden. Ein gültiges Zeitfenster ist die Voraussetzung für die Abfertigung am Terminal.

Zu den bekannten Terminalöffnungszeiten besteht jederzeit die Pflicht zur vorherigen Slotbuchung.

4.2 VORMELDUNG UND SLOTBUCHUNG

4.2.1 GENERELLES VORGEHEN

Basis für die Slotbuchung ist die verpflichtende Vormeldung von Transportdaten über die Datenschnittstelle TR02.

In der TR02-Nachricht ist die geplante Transportzeit enthalten. Jeder Tourenplan, und damit jeder Lkw-Anlauf wird vom Disponenten des Fuhrunternehmens oder vom Lkw-Fahrer mit einem Zeitpunkt (Transportzeit, siehe auch Kapitel 3.2) versehen, zu dem der Transport durchgeführt werden soll. Dieser Zeitpunkt wird einem einstündigen Zeitfenster mit Beginn zur vollen Stunde zugeordnet. Für jedes Zeitfenster haben die Terminals vorab auf Basis ihrer verfügbaren Ressourcen ermittelt, wie viele Container sie in dieser Stunde abfertigen können und entsprechende Slotkapazitäten eingestellt. Ein Slot steht also für einen Container zur Verfügung.

Die Slots werden nach der zeitlichen Reihenfolge der Anmeldung vergeben. Sind zur gewünschten Zeit genügend Kapazitäten vorhanden, kann der Slot für den Lkw-Anlauf gebucht werden.

Wenn zur gewünschten Transportzeit keine Slots mehr zur Verfügung stehen, erhält das Fuhrunternehmen eine negative Rückmeldung mit der Aufforderung einen gültigen Slot für den Transport zu buchen. Das System bietet dem Fuhrunternehmen automatisch die nächstgelegenen freien Zeitfenster vor und nach dem gewünschten Zeitfenster als Alternative an.

Die Auslastung der jeweiligen Terminals kann außerdem unter <https://slot.truckgate.de> eingesehen werden.

Zusätzlich ist es möglich, sich den jeweiligen Auslastungsstatus der Terminals über eine Schnittstelle in das eigene Dispositionssystem zu importieren. Informationen hierzu erhalten Sie unter www.truckgate.de.

Die Buchung von Slots kann bis zu drei (3) Werktagen im Voraus erfolgen.

Wir empfehlen, auch die Randzeiten, insbesondere die Abendstunden für Transporte zu nutzen, da die Auslastung der Terminals zu diesen Zeiten deutlich geringer ist. Das führt dazu, dass Sie einfacher einen Slot buchen können und schneller abgefertigt werden.

Slotbuchungen werden ungültig, sobald das zu einem Slot gehörige Abfertigungszeitfenster abgelaufen ist. Das ist, je nach eingestellter Priorität, spätestens nach dem Verstreichen der Toleranzzeit von Priorität 2 der Fall. Nicht genutzte Tourenpläne werden nach 12 Stunden automatisch vom Terminal storniert.

4.2.2 SONDERREGELUNGEN

Für Exportcontainer kann auch ohne Containernummer vorab ein Slot gebucht werden. Der Tourenplan hat dann zunächst den Status „nicht ausführbar“. Die Containernummer muss vor Ankunft am Terminal im System für die Transportbuchung nachgetragen werden. Sobald sie vorliegt, erhält der Tourenplan den Status „ausführbar“ und die Tourenplannummer wird übermittelt.

Analog verhält es sich mit noch nicht vom Schiff gelöschten Containern. In diesem Fall erhält der Tourenplan automatisch den Status „ausführbar“, sobald der Container auslieferbereit ist. Dann wird auch die Tourenplannummer übermittelt.

Ebenso kann für MT-Anlieferungen auch ohne Containernummer ein Slot gebucht werden.

Grundsätzlich gilt die Slotbuchungspflicht auch für genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte. Aufgrund der Sperrzeitenregelung werden die Lkws an den HHLA Terminals unter Vorlage der Genehmigung aber auch bei Nichteinhaltung des gebuchten Slots über die MVP abgefertigt.

4.3 ABFERTIGUNG

Bei Ankunft eines Lkws am Terminal muss der Lkw-Fahrer seine Truckerkarte vor die OCR-Säule halten und anschließend die Tourenplannummer eingeben (OCR-Gate). Die aktuelle Zeit wird mit dem gebuchten Slot verglichen und die Abfertigungspriorität ermittelt.

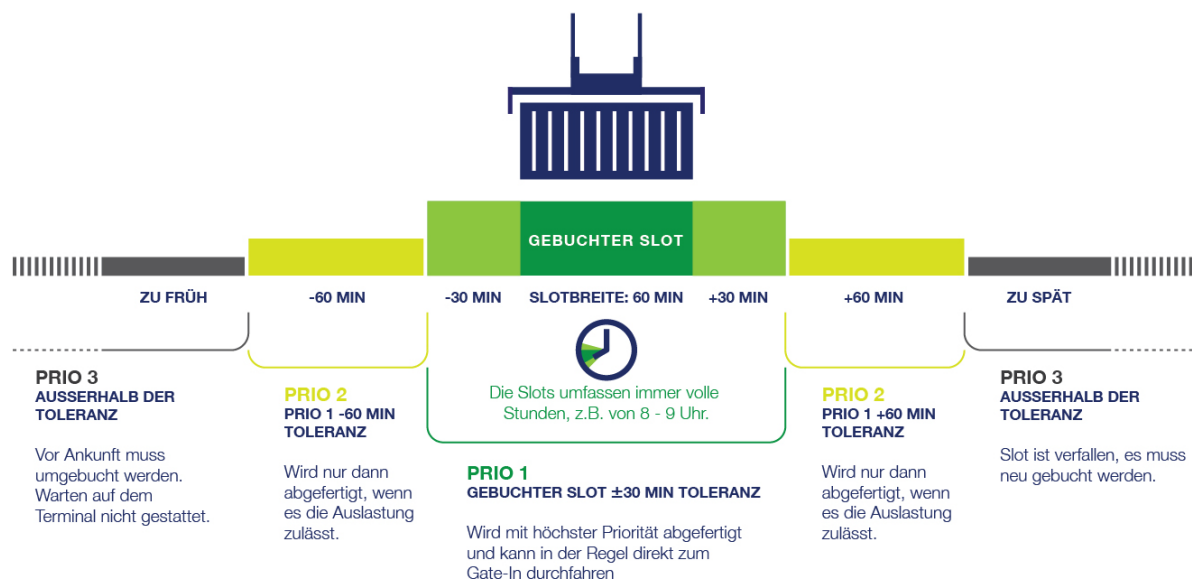


Abbildung 2: Priorisierte Abfertigung mit SBV

Bei pünktlicher Ankunft (60-Min.-Slot +/- 30 Min. Toleranz) am Terminal erhält der Lkw Priorität 1 und wird planmäßig abgefertigt.

Kann das vereinbarte Zeitfenster nicht gehalten werden, dann muss der Transport vor Lkw-Ankunft storniert und mit einem passenden Zeitfenster neu gebucht werden. Ansonsten kann eine Abfertigung nicht garantiert werden. Im erweiterten Toleranzzeitraum (+/- weitere 60 Min.) erfolgt eine Abfertigung mit Priorität 2 nur dann, wenn die Auslastung es zulässt. (Dies wird unter <https://slot.truckgate.de> angezeigt.) Bei einer Abweichung von mehr als 90 Minuten vom gebuchten Zeitfenster (Priorität 3) muss der Slot in jedem Fall vor Ankunft storniert werden, da der Lkw am Terminal nicht abgefertigt wird.

Eine Slotbuchung auf dem Terminalgelände ist nicht möglich. Das Warten auf dem Terminalparkplatz ist ebenfalls nicht gestattet.

Bei Abfertigung in der MVP erfolgt die Slotvalidierung an der ausgewiesenen Slotticket-Säule. Dort erhalten Sie einen Beleg mit Ihrer Abfertigungspriorität, den Sie in der MVP vorweisen müssen.

4.4 SLOTS BEARBEITEN

4.4.1 ZUBUCHEN

Das Hinzufügen von Containern zu einem bestehenden Tourenplan (transport booking) ist kurzfristig möglich. Dies gilt auch, wenn das Zeitfenster, in dem der Slot gebucht wurde, bereits ausgebucht ist. Jedoch müssen der Tourenplan und der Status Request des Containers, der hinzugebucht werden soll, als „ausführbar“ gekennzeichnet sein.

4.4.2 STORNIEREN

Das Stornieren eines Slots ist kurzfristig möglich. Das gibt dem Terminal einen bestmöglichen Überblick über die innerhalb eines Slots tatsächlich zu erwartenden Ankünfte.

Aus Rücksicht gegenüber anderen Marktteilnehmern sollte eine Stornierung frühzeitig erfolgen.

Durch rechtzeitiges Stornieren nicht benötigter Slots werden diese für andere Fuhrunternehmen wieder freigeben. Alle Stornierungen werden unabhängig vom Stornierungszeitpunkt als No-Show gewertet.

Bei zu hoher No-Show-Quote in einer Kalenderwoche steht dem jeweiligen Fuhrunternehmen in der Folgeweche nur ein begrenztes ein Kontingent an buchbaren Slots zur Hauptverkehrszeit (06:00-17:59 Uhr) zur Verfügung. Buchungen zur Nebenverkehrszeit (18:00-05:59 Uhr) sind weiterhin zusätzlich möglich.

4.5 AUSNAHMEN

AUSSETZEN DER SLOTBINDUNG

Das SBV kann bei Bedarf von den Terminals ausgesetzt werden. In Ausnahmesituationen, wenn zum Beispiel die Zufahrt zum Terminal über einen längeren Zeitraum nicht möglich war,

können Lkws auch außerhalb ihres gebuchten Slots abgefertigt werden. Für welchen Zeitraum dies gilt, wird Ihnen über die öffentliche Auslastungsanzeige (<https://slot.truckgate.de>) angezeigt. Alle Lkws, die einen Slot in diesem Zeitraum gebucht haben, werden auch bei späterer Ankunft am Terminal abgefertigt.

Neben dem grundsätzlichen Aussetzen, kann die Slotbindung (die Prüfung auf korrekte Ankunftszeit) auf der Basis von Slotklassen für bestimmte Transporte aufgehoben werden. Transporte, die auf so eine spezielle Slotklasse gebucht sind, werden dann grundsätzlich mit Priorität 1 abgefertigt.

SLOTKLASSEN

Es gibt Lkw-Anläufe, die eine Priorität 1 unabhängig von ihrer Pünktlichkeit erhalten. Hierbei handelt es sich um die folgenden, über TR02 anzumeldenden Transporte:

- Anlieferung von IMO-Containern mit Gefahrgutklasse 1.1, 1.2 und 7 (Sonder-Slotklasse IMOANM)
- Anlieferung der vom Reeder dem Terminal bekannt gegebenen „Late Arrivals“ (Sonder-Slotklasse LATE)
- An- und Auslieferung von Containern im Zuge von Schiffsverlegungen (Sonder-Slotklasse SCHIFF)

Sogenannte Sonder-Slotklassen werden im Bedarfsfall von den Terminals eingerichtet und können nur nach erfolgter Freigabe durch die Terminals von den Fuhrunternehmen gebucht werden. Bei Gefahrgutcontainern der oben genannten Klassen steht das Fuhrunternehmen ohnehin mit dem Terminal in Kontakt und kann den Bedarf anmelden. In den anderen Fällen erfolgt die Kommunikation über den Reeder bzw. direkt mit der HHLA, falls diese für die Schiffsverlegung verantwortlich ist.

Sobald die Sonder-Slotklasse eingerichtet und für das Fuhrunternehmen freigegeben ist, kann und sollte die TR02-Vormeldung vorgenommen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Sonder-Slotklasse in der TR02 angegeben wird.

Achtung: Die Sonder-Slotklassen sind ausschließlich für die hier genannten Fälle vorgesehen und dürfen nicht anderweitig verwendet werden. Ein Missbrauch dieser Slotklassen kann zu Beschränkungen bei der Nutzung von TR02 führen.

TRANSPORTE OHNE SLOTBUCHUNG

Für alle Containertransporte, die von der Vormeldepflicht betroffen sind, müssen Slots gebucht werden. Lediglich die derzeit nicht vormeldbaren Sonderfälle sind hiervon ausgenommen (vgl. Kapitel 3.4.2 bis 3.4.5).

Ist eine TR02-Vormeldung nicht möglich, kann sich der Fahrer in der manuellen Vorprüfung (MVP) melden und wird dort auch ohne Tourenplannummer abgefertigt.

4.6 DIE DREI GOLDENEN REGELN

1. Fahren Sie den Terminal nie ohne Slotbuchung an und auch nicht, wenn Ihre Ankunftszeit erheblich vom gebuchten Slot abweicht (siehe Priorität 3).
2. Versuchen Sie, den Terminal immer innerhalb des gebuchten Zeitfensters (siehe Priorität 1) zu erreichen. Eine Abfertigung innerhalb des erweiterten Toleranzzeitraums (siehe Priorität 2) wird von den Terminals nur angeboten, wenn die Situation am Terminal es zulässt.
3. Stornieren Sie Ihren Slot, sobald Sie merken, dass Sie Ihr Zeitfenster nicht einhalten können, in jedem Fall aber vor Beginn des Zeitfensters! Nur so können die Terminals realistisch planen und allen Beteiligten werden die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich zur Verfügung gestellt.