

Frequently Asked Questions (FAQs) zur Steuerung der Lkw-Abfertigung bei Frachtabfertigern in der CargoCity Süd

Version: 1.0

Stand: 15. Mai 2018

Ab dem 15. Mai 2018 müssen alle Liefer- und Abholverkehre bei den Frachtabfertigern LUG aircargo handling GmbH (LUG) und Frankfurt Cargo Services GmbH (FCS) verpflichtend vorgemeldet werden.

Ziel ist, mit der Voranmeldung von Anlieferung und Abholungen nachhaltig die Wartezeiten für Lkw Fahrer zu vermeiden und dadurch die Kundenzufriedenheit zu verbessern.

Wir verstehen, dass die Nutzer zahlreiche Fragen zu den bevorstehenden Änderungen haben werden.

Nachfolgend haben wir die wesentlichen Fragen zu Ihrer Information beantwortet. Sollten im Laufe der Zeit weitere wichtige, für alle Nutzer interessante Fragen gestellt werden, werden wir diese ebenfalls aufnehmen und an dieser Stelle beantworten.

Weitere Informationen (u.a. Handbuch zur TPA Buchung sowie ein Erklärungsfilm) finden Sie unter www.dakosy.de/rss

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

Frankfurt Cargo Services GmbH

LUG aircargo handling GmbH

Das Verfahren als Übersicht



Inhalt

1)	Voranmeldung von Anlieferung und Abholung	4
1.1)	Wer muss sich anmelden?	4
1.2)	Müssen sich auch Sprinterfahrer anmelden?.....	4
1.3)	Wer kann sich anmelden und einen Slot buchen?	4
1.4)	Welche technischen Möglichkeiten werden für das Anmelden im RSS angeboten (Informationen im Detail siehe Kapitel 3)?	4
1.5)	In welchen Sprachen ist das RSS für die Slot-Anmeldungen verfügbar? Was ist, wenn der Fahrer sprachliche Probleme hat und das RSS nicht bedienen kann?	5
1.6)	Wann können Slots für Anlieferungen und Abholungen vernünftigerweise gebucht werden?.....	5
1.7)	Welche Daten müssen bei der Voranmeldung übermittelt werden, um einen Slot zu erhalten?.....	5
1.8)	Was passiert, wenn Abweichungen zwischen Voranmeldung und tatsächlicher Anlieferung/Abholung auftreten?	6
1.9)	Welche Abweichungen* sind bei der Voranmeldung denkbar?	6
1.10)	Was sind die Folgen bei Abweichungen?	7
1.11)	Warum werden Abweichungen nicht toleriert?	7
1.12)	Was passiert, wenn ein anderer Fahrer als in der TPA angegeben, spontan einspringt?	7
1.13)	Was passiert, wenn der Fahrer ohne Slot-Buchung kommt?	7
1.14)	Kann die Disposition des Spediteurs/Truckers nach Slot-Bestätigung und ggf. nach Abfahrt des LKW noch Änderungen in der Slot-Buchung vornehmen?	7
1.15)	Wie werden nachträgliche Änderungen der zugeteilten Rampe durch den Frachtabfertiger kommuniziert?	8
1.16)	Gibt es eine Strategie, das stoßweise Buchen der Disponenten der Luftfracht-spediteure bei Lkw-Unternehmen mit der Folge eigentlich vermeidbarer Buchungsspitzen zu verhindern?	8
1.17)	Gibt es eine Strategie, das Buchen von Slots auf Vorrat zu verhindern? Und bei Nichterreichen der Slots ein systematisches Verschieben in die nächsten Stunden (analog zu HH) zu verhindern?	8
1.18)	Wird bei der Slot-Vergabe die LAT berücksichtigt?	8
1.19)	Können Serien-Slots gebucht werden?	8
1.20)	Müssen Fahrer- und Fahrzeug-Daten für jede TPA erneut eingegeben werden?	8
1.21)	Wie lange muss bei einer Slot-Anfrage auf eine Antwort vom Frachtabfertiger gewartet werden?.....	8
1.22)	Wird die geplante Dauer des Slots automatisch an den Disponenten zurückgemeldet?	9
1.23)	Wie erfolgt der Vorschlag von alternativen Slot-Zeiten?	9
1.24)	Wie wird Expressanlieferung definiert?	9
1.25)	Wird es möglich sein, TPAs mit Last-Minute-Umbuchungen, extra auszuweisen?	9

1.26)	Wie erfolgt die Kommunikation zwischen Frachtabfertiger und Disposition des Spediteurs/Truckers?	9
1.27)	Was passiert, wenn ein Fahrzeug Export anliefert und anschließend Import laden möchte?	9
1.28)	Was passiert, wenn BUPs und lose Fracht angeliefert oder abgeholt werden sollen?	9
1.29)	Wie werden Teilladungen systemisch identifiziert, wenn das Fahrzeug mehrere Abladestellen hat? Wie werden anschließende Verkettungen systemisch organisiert? ...	10
1.30)	Werden Abholungen am Speed Gate ebenfalls über das RSS gesteuert?	10
2)	Physische Abfertigung	11
2.1)	Kann der Fahrer zukünftig direkt bei Ankunft in der CargoCity an die Rampe des Frachtabfertigers fahren?	11
2.2)	Was passiert, wenn die geplante Rampe noch belegt ist?	11
2.3)	Was passiert, wenn ein Fahrzeug unberechtigt an eine Rampe gestellt wird?	11
2.4)	Muss der Fahrer sich überhaupt noch im Büro des Frachtabfertigers melden?	11
2.5)	Wann wird die Ankunft des Fahrers registriert?	11
2.6)	Welcher Zeitstempel entscheidet darüber, ob eine LAT eingehalten wird?	12
2.7)	Was passiert, wenn der Fahrer früher kommt?	12
2.8)	Was passiert bei verspäteter Ankunft des Fahrers?	12
2.9)	Warum beträgt die Kulanzzeit für Verspätung nur 15 Minuten?	12
2.10)	Wie kann ein Slot bei bekannter Verspätung (z.B. Stau) verschoben werden?	12
2.11)	Welche Abweichungen* sind bei der Be- und Entladung denkbar?	12
2.12)	Was sind die Folgen einer Abweichung?	12
2.13)	Wann muss ein Fahrer selbst entladen?	13
2.14)	Werden Anlieferungen/ Abholungen elektronisch quittiert?	13
3)	Rampen Steuerungssystem (RSS)	14
3.1)	Wie kann man sich im RSS registrieren und was kostet es?	14
3.2)	Wie funktioniert der Einrichtungsprozess genau?	14
3.3)	Können mehrere Anwender eines Unternehmens gleichzeitig mit dem RSS arbeiten?	14
3.4)	Wird es eine App geben?	14
3.5)	Welche Informationen können die Teilnehmer aus Zeitstempeln ziehen?	15
3.6)	Werden Berechtigten (LF Spediteure, Lkw-Unternehmern, Versendern etc.) Informationen zum Erreichen von Zeitstempeln in Echtzeit gegen Zusatzentgelt über eine Dashboardfunktion zur Verfügung gestellt?	15
4.	Glossar	16

1) Voranmeldung von Anlieferung und Abholung

1.1) Wer muss sich anmelden?

Alle Anlieferungen und Abholungen müssen vorab durch eine Transportanmeldung (TPA) im RSS angemeldet werden.

Das betrifft alle Fern-, Nah- und Inner-CargoCity Verkehre.

Ausgenommen sind lediglich ULD-Leerguttransporte, NRTG (weil für diese Sendungen noch kein AWB aufgemacht wurde), VAL-Transporte, Return-to-Agent-Sendungen und andere Transporte ohne AWB-Kennung.

1.2) Müssen sich auch Sprinterfahrer anmelden?

Ja, es müssen sich alle Fahrzeugtypen anmelden.

1.3) Wer kann sich anmelden und einen Slot buchen?

- Normalerweise übernehmen die Dispositionsbüros des Spediteurs/ Airline/ Truckers die Anmeldung
- Unterwegs kann auch der Fahrer per App (siehe (3)) die Anmeldung bzw. Korrekturen der Slotzeiten veranlassen
- Im Notfall/Sonderfall kann der Fahrer vor Ort am Terminal des Frachtabfertigers die Anmeldungen vornehmen.

1.4) Welche technischen Möglichkeiten werden für das Anmelden im RSS angeboten (Informationen im Detail siehe Kapitel 3)?

Es gibt 3 Möglichkeiten, das RSS zu bedienen:

- RSS/ TPA Standard, wobei alle notwendigen Basisfunktionen dem Nutzer kostenfrei zur Verfügung gestellt werden
- RSS/ TPA am Kiosk-Terminal in den Räumlichkeiten der Frachtabfertiger für eine kostenfreie Last Minute Erfassung durch den Fahrer
- RSS/TPA Professional mit umfangreichen Komfortfunktionen, jedoch kostenpflichtig für die Nutzer

1.5) In welchen Sprachen ist das RSS für die Slot-Anmeldungen verfügbar? Was ist, wenn der Fahrer sprachliche Probleme hat und das RSS nicht bedienen kann?

In der Eingabemaske zur Erfassung der Transportanmeldung (TPA) können zehn Sprachen ausgewählt werden (DE, EN, FR, PL, CZ, RO, TU, GR, BUL, RU).

Zusätzlich wird ein Handbuch vor Ort am Terminal sowie auch digital in den o.a. Sprachen zur Verfügung gestellt.

Spezieller Service für Fahrer:

In der Anfangszeit werden die Frachtabfertiger mit Personal der Frachtabfertiger vor Ort unterstützen.

Sehr viel einfacher aber wird es sein, wenn Slot-Buchungen generell im Voraus von der Disposition des Spediteurs/Truckers getätigt werden.

1.6) Wann können Slots für Anlieferungen und Abholungen vernünftigerweise gebucht werden?

Systemisch gibt es keine zeitlichen Einschränkungen für Buchungen in der Zukunft.

Eine valide Buchung ist jedoch erst dann möglich, wenn die tatsächlichen Sendungsdaten vollständig vorliegen und bei Abholungen die etwaige Zollabfertigung (freier Verkehr, T-Dokumente etc.) durchgeführt ist.

Die Sendungsdaten sollten frühestmöglich und müssen mindestens vor Ankunft des Fahrzeugs übermittelt sein.

1.7) Welche Daten müssen bei der Voranmeldung übermittelt werden, um einen Slot zu erhalten?

Import/ Anlieferung	Export/ Abholung
Empfänger	Empfänger
Anlieferungsart (Import/Export)	Anlieferungsart (Import/Export)
Frachtart (Lose/ULD)	Frachtart (Lose/ULD)
ETA Rampe	ETA Rampe
AWB-Nummer	AWB-Nummer
Stückzahl	Stückzahl
Gewicht	Gewicht
Destination	Security Status
Airline Code	Origin
Special Handling Codes	Destination
Fahrerdaten	Airline Code
KFZ-Kennzeichen	Special Handling Codes
Fahrzeugtyp	Fahrerdaten
	KFZ-Kennzeichen
	Fahrzeugtyp

Ansicht einer Eingabemaske für eine TPA

Voranmeldungen RSS Sonderleistungen / Deconsol Import Dashboard Administration Hilfe

TPA Erfassung (TPA-20180412-00041242) (INTEGRATION)

Angaben zum Transport (*Pflichtfeld)

Beteiligte

* Absender: DAKOSY FLINK S1 (DAKFLS1)

* Empfänger: [Redacted]

Transporteur: Manuelle Eingabe...

Name Transporteur: [Redacted]

RA/KC ID Transporteur: DE/RA/00001-02

Eigenschaften

* Art: [Redacted]

* ETA Rampe: 12.04.2018 16:37

* Art: [Redacted]

Fahrer

Ihre Fahrer: [Redacted]

* Vorname: [Redacted]

* Nachname: [Redacted]

Telefon: [Redacted]

Email: [Redacted]

Fahrer ID: [Redacted]

Fahrzeug

Ihre Fahrzeuge: [Redacted]

* Kennzeichen: [Redacted]

* Typ: TRUCK

Angaben zu Sendungen

* AWB	Anz. PckStck.	Anz. PckStck. DG	Gewicht (kg)	Flughafen		Airline Code	IATA Agent Code	Special Handling Codes	Handling Instructions	Security	Aktionen
				Origin	Ziel						
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	Unnötig im Import	[Redacted]

Speichern Senden

1.8) Was passiert, wenn Abweichungen zwischen Voranmeldung und tatsächlicher Anlieferung/Abholung auftreten?

Es sind ausnahmslos alle Sendungsdaten der avisierten Abholungen und Anlieferungen exakt gemäß Vorgaben zu erfassen, weil diese Angaben Grundlage der Slot-Berechnung sowie der Rampenvergabe (u.a. Rampenart) sind.

Jede Abweichung führt zum **Verfall des Slot-Anspruchs**.

1.9) Welche Abweichungen* sind bei der Voranmeldung denkbar?

- Die Anzahl der AWB entspricht nicht der TPA
- Die Gesamtstückzahl entspricht nicht der TPA
- Die Gewichte entsprechen nicht der TPA
- Der Sicherheitsstatus entspricht nicht der TPA
- Die Sendungsart (lose vs. BUP) entspricht nicht der TPA
- Abfertigungsart (Anlieferung/ Abholung) entspricht nicht der TPA
- Die Angabe, ob es sich um Gefahrgut handelt, entspricht nicht der TPA
- Die Angabe, ob es sich um einen Selbstentlader oder -belader handelt, entspricht nicht der TPA

*Auflistung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

1.10) Was sind die Folgen bei Abweichungen?

Zeitverzögerungen zu Lasten des disponierenden Unternehmens sind durch die notwendige neue Slot-Beartragung wahrscheinlich.

Der Fahrer muss dann ohne Be-/Entladung die Rampe verlassen und zum vereinbarten Zeitpunkt des neuen Slots pünktlich wieder anfahren.

Es gibt drei Möglichkeiten, einen neuen Slot bei bestehender TPA zu beantragen:

1. Der Fahrer beauftragt seine Disposition, die bestehende TPA zu erweitern und damit einen neuen Slot zu beantragen.
2. Der Fahrer erweitert via Handy-App die bestehende TPA und beantragt damit den neuen Slot.
3. Der Fahrer erstellt am Eingabeterminal eine neue TPA und beantragt damit einen neuen Slot.

1.11) Warum werden Abweichungen nicht toleriert?

Die auf Basis falscher Ladungsangaben errechneten Slots entsprechen nicht der tatsächlich zu berechnenden Ent- oder Beladedauer. Würden falsche Ladungsangaben akzeptiert, würden sich die Ent- und Beladungen der nachfolgenden, korrekt gebuchten Verkehre für deren Disposition mit unzumutbaren Folgekosten verzögern.

1.12) Was passiert, wenn ein anderer Fahrer als in der TPA angegeben, spontan einspringt?

Es ist solange möglich über das RSS ein Update der Daten (also Änderung des Fahrers, Kennzeichen, usw.) zu schicken, bis der Fahrer am Desk des Frachtabfertigers ankommt.

1.13) Was passiert, wenn der Fahrer ohne Slot-Buchung kommt?

In diesem Fall kann der Fahrer bei dem Frachtabfertiger vor Ort an einem Eingabeterminal (Terminal) einen Slot buchen.

Hierzu ist die Eingabe der gesamten Sendungsdaten für alle AWBs erforderlich.

Der Slot wird je nach Verfügbarkeit direkt vor Ort vergeben.

Je nach aktuellem Verkehrsaufkommen wird der nächste verfügbare Slot vergeben.

Sehr viel einfacher aber ist es, wenn Slot-Buchungen generell im Voraus von der Disposition des Spediteurs/Truckers getätigt werden.

1.14) Kann die Disposition des Spediteurs/Truckers nach Slot-Bestätigung und ggf. nach Abfahrt des LKW noch Änderungen in der Slot-Buchung vornehmen?

Ja, Nachmeldungen sind bis zur Ankunft des Fahrers möglich, müssen aber durch den Disponenten über das RSS gemeldet werden. Daraufhin wird über das RSS (falls erforderlich) ein neuer Slot vergeben.

Achtung: Änderungen der TPA können zu Verschiebungen (Beginn und/oder Dauer) der Slots führen.

1.15) Wie werden nachträgliche Änderungen der zugeteilten Rampe durch den Frachtabfertiger kommuniziert?

Updates der zugeteilten Rampe können auch nach Slot-Buchungsbestätigung erfolgen. Der Fahrer kann diese per Handy-App einsehen oder er erhält die Information von seiner Disposition. Der Frachtabfertiger informiert auch darüber, ab wann die Rampe angefahren werden kann. Bei früherer Ankunft darf der Fahrer die Rampe nicht anfahren, sondern muss parken.

1.16) Gibt es eine Strategie, das stoßweise Buchen der Disponenten der Luftfrachtspediteure bei Lkw-Unternehmen mit der Folge eigentlich vermeidbarer Buchungsspitzen zu verhindern?

Dieses Problem kann nicht im RSS gelöst werden, sondern nur durch Vereinbarungen zwischen Luftfrachtspedition und Transportunternehmer.

Die Rampenverfügbarkeit der Frachtabfertiger ist unter „RSS – Kapazitätsanzeige GHA“ im RSS zu jedem Zeitpunkt einsehbar. Es wird daher empfohlen, bei Slot-Anfragen die Verfügbarkeit vorab einzusehen.

1.17) Gibt es eine Strategie, das Buchen von Slots auf Vorrat zu verhindern? Und bei Nichterreichen der Slots ein systematisches Verschieben in die nächsten Stunden (analog zu HH) zu verhindern?

Da eine Slot-Buchung nur unter Angabe der vollständigen Sendungsdaten möglich ist, bringen Vorratsbuchungen keine Vorteile.

1.18) Wird bei der Slot-Vergabe die LAT berücksichtigt?

Nein, das RSS ist nicht mit dem Flugplan verknüpft. Die fristgerechte Anlieferung liegt in der Verantwortung des Spediteurs.

1.19) Können Serien-Slots gebucht werden?

Ja, es können Serienslots in Abstimmung mit dem jeweiligen Frachtabfertiger vereinbart werden. Die Vorgaben entsprechen der regulären Slot-Anfrage, das heißt, sämtliche Sendungsdaten sind vor Ankunft des Fahrzeugs als TPA zu übermitteln.

1.20) Müssen Fahrer- und Fahrzeug-Daten für jede TPA erneut eingegeben werden?

Nein, das RSS merkt sich die eingegebenen Daten und über die Auswahlliste kann dann Fahrer oder Fahrzeug vorgeblendet werden.

1.21) Wie lange muss bei einer Slot-Anfrage auf eine Antwort vom Frachtabfertiger gewartet werden?

Bei automatischer Zuweisung ist i.d.R. in 2-3 Minuten mit einer Antwort zu rechnen.

1.22) Wird die geplante Dauer des Slots automatisch an den Disponenten zurückgemeldet?

In Phase 1 werden diese Informationen nicht zurückgemeldet.

Es ist aber geplant, diese Informationen sobald sich die Slot Berechnungen als nachhaltig und stabil erweisen, zur Verfügung zu stellen.

1.23) Wie erfolgt der Vorschlag von alternativen Slot-Zeiten?

Bitte nutzen Sie grundsätzlich die Kapazitätsanzeigen für Ihre Planungen!

Schritt 1: Verabredungsanfrage gem. Vorgabe

Schritt 2: Gewünschter Slot ist nicht verfügbar

Schritt 3: Es wird der nächstmögliche Slot als Alternative vorgeschlagen.

Schritt 4: Der Buchende muss diesen Alternativtermin innerhalb von 15 Minuten bestätigen oder ablehnen. Sollte nach 15 Minuten keine Rückmeldung erfolgen, wird die TPA gelöscht.

1.24) Wie wird Expressanlieferung definiert?

Expressanlieferung (SHC= XPS) müssen von der Luftverkehrsgesellschaft gebucht bzw. bestätigt werden.

1.25) Wird es möglich sein, TPAs mit Last-Minute-Umbuchungen, extra auszuweisen?

Nein, es gibt kein „Last-Minute-Produkt“ außerhalb der XPS Logik.

1.26) Wie erfolgt die Kommunikation zwischen Frachtabfertiger und Disposition des Spediteurs/Truckers?

Der Informationsaustausch erfolgt ausschließlich über das RSS.

1.27) Was passiert, wenn ein Fahrzeug Export anliefert und anschließend Import laden möchte?

In diesem Fall müssen zwei Slots gebucht werden. Eine systemische Verknüpfung ist noch nicht möglich.

1.28) Was passiert, wenn BUPs und lose Fracht angeliefert oder abgeholt werden sollen?

In diesem Fall müssen zwei Slots gebucht werden. Auch hier muss jeweils ein Slot für das Truck Dock und einer für die Rampe für die lose Be-/Entladung gebucht werden.

Eine systemische Verknüpfung ist noch nicht möglich.

Die Buchungsreihenfolge hat sich an der Ladereihenfolge zu orientieren und obliegt dem Disponenten des Spediteurs/Truckers.

1.29) Wie werden Teilladungen systemisch identifiziert, wenn das Fahrzeug mehrere Abladestellen hat? Wie werden anschließende Verkettungen systemisch organisiert?

In diesem Fall müssen mehrere Slots gebucht werden. Eine systemische Verknüpfung ist noch nicht möglich.

Die Buchungsreihenfolge hat sich an der Ladereihenfolge zu orientieren und obliegt dem Disponenten des Spediteurs/Truckers.

1.30) Werden Abholungen am Speed Gate ebenfalls über das RSS gesteuert?

Nein, das Speed Gate wird durch einen Dritten bewirtschaftet. Die Steuerung erfolgt aber ebenfalls über FAIR@Link.

2) Physische Abfertigung

2.1) Kann der Fahrer zukünftig direkt bei Ankunft in der CargoCity an die Rampe des Frachtabfertigers fahren?

Ja, er kann direkt zum geplanten Slot-Beginn an die vergebene Rampe fahren und sich anschließend zum Anmeldebüro begeben. Unberechtigtes Parken an Rampen, d.h. Parken außerhalb einer vereinbarten Slot-Zeit, ist nicht gestattet.

2.2) Was passiert, wenn die geplante Rampe noch belegt ist?

Sollte die geplante Rampe zur geplanten Slot-Zeit belegt sein, wird eine alternative Rampe zur gleichen Slot-Zeit vom RSS vergeben. Der Fahrer kann diese per Handy-App einsehen oder er erhält die Information von seiner Disposition (siehe dazu Frage 1.14). Fahrzeuge können ausschließlich an Rampen abgestellt werden, die vorab durch das RSS oder das Personal vor Ort freigegeben hat.

2.3) Was passiert, wenn ein Fahrzeug unberechtigt an eine Rampe gestellt wird?

Ein Fahrzeug darf nur zur vereinbarten Slot-Zeit an der vereinbarten Rampe abgestellt werden.

Unberechtigt parkende Fahrzeuge werden von der Rampe verwiesen.

Fahrzeuge dürfen gem. der Flughafenbenutzungsordnung nur auf ausgewiesenen Parkplätzen abgestellt werden.

2.4) Muss der Fahrer sich überhaupt noch im Büro des Frachtabfertigers melden?

Ja, dort wird der dokumentarische Abgleich der Frachtpapiere und über das RSS angemeldeten Frachtdaten vorgenommen, ebenso der ID Check des Fahrers.

2.5) Wann wird die Ankunft des Fahrers registriert?

1. Der **erste** Zeitstempel für die Ankunft des Fahrers ist dessen Ankunft im Frachtannahme-/Auslieferungsbüro des Frachtabfertigers beim Scannen der TPA. Der Fahrer muss sich nach dem Parken an der Rampe daher unverzüglich in das Büro begeben und dort melden.
2. Der **zweite** Zeitstempel wird durch das Personal des Frachtabfertigers am Tresen nach abgeschlossenem Dokumentencheck vergeben.
3. Der **dritte** Zeitstempel wird bei Beginn der Be-/Entladung gesetzt.
4. Der **vierte** Zeitstempel wird bei Abschluss der Be-/Entladung gesetzt.
5. Der **fünfte** Zeitstempel (nur bei Anlieferungen) wird nach Abschluss des Check-Ins in der Halle gesetzt.

2.6) Welcher Zeitstempel entscheidet darüber, ob eine LAT eingehalten wird?

Es ist beabsichtigt, diese Frage in enger Kooperation mit den Luftverkehrsgesellschaften und Luftfrachtspediteuren baldmöglichst zu beantworten.

2.7) Was passiert, wenn der Fahrer früher kommt?

Der Fahrer kann sich, sobald er vor Ort ist, im Anmeldebüro melden. Die Ankunft wird mit Zeitstempel 1 erfasst.

Er kann die Dokumente abgeben. Wenn die Dokumentation stimmt, wird das RSS den Slot bestätigen oder aber nach Verfügbarkeit einen früheren Slot zuteilen.

Zeitstempel 2 wird aber erst dann erzeugt, wenn die designierte Rampe verfügbar ist.

Bei erneutem Eintreffen des Fahrers zur geplanten Slot-Zeit wird ein erneuter ID Check erforderlich.

2.8) Was passiert bei verspäteter Ankunft des Fahrers?

Der Fahrer muss sich innerhalb von 15 Minuten nach Slot-Beginn im Anmeldebüro melden. Die Ankunft wird mit Zeitstempel 1 erfasst. Bei Ankunft später als 15 Minuten nach Slot-Beginn verfällt der Anspruch auf den Slot. In diesem Fall vergibt das RSS bei Anmeldung den nächst möglichen Slot.

2.9) Warum beträgt die Kulanzzeit für Verspätung nur 15 Minuten?

Ansonsten kann die Einhaltung von nachfolgenden Slots nicht mehr gewährleistet werden.

2.10) Wie kann ein Slot bei bekannter Verspätung (z.B. Stau) verschoben werden?

Ein Slot kann nicht verschoben werden. Es muss immer ein neuer Slot gebucht werden.

Die TPA bleibt konstant. Die neue Slotbuchung muss entweder durch die Disposition über System oder durch den Fahrer über die FAIR@Link-App vorgenommen werden.

2.11) Welche Abweichungen* sind bei der Be- und Entladung denkbar?

- Die Ladereihenfolge wurde – bei mehreren Abladestationen – nicht berücksichtigt.
- Die Fracht kann nicht ordnungsgemäß be- oder entladen werden (z.B. Transportbeschädigungen und Ladefehler)

*Auflistung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit

2.12) Was sind die Folgen einer Abweichung?

Sollte aufgrund von mangelnder Vorleistung (z.B. Transportbeschädigung und Ladefehler) die Slot-Dauer nicht eingehalten werden können, verfällt der Anspruch auf den Slot.

Um die nachfolgenden Slots nicht zu gefährden, wird die Abfertigung nicht gestartet bzw. abgebrochen.

Die Mängel sind zu beheben und ein neuer Slot ist zu vereinbaren.

2.13) Wann muss ein Fahrer selbst entladen?

Grundlage ist die Vereinbarung zwischen Airline und Frachtabfertiger, wonach der Beförderungsvertrag zwischen Luftfrachtspedition und Airline am Abgangs/Ankunftsflughafen gem. AWB beginnt oder endet.

- AWB's mit Abgangs/ Endort FRA müssen durch den Lkw-Fahrer ent- oder beladen werden. Bei Bedarf und Verfügbarkeit kann der Frachtabfertiger mit Ent- oder Beladung beauftragt werden.
- AWB's mit Abgangs/ Endort Nicht-FRA müssen durch den Frachtabfertiger ent- oder beladen werden.

2.14) Werden Anlieferungen/ Abholungen elektronisch quittiert?

Nein, das ist derzeit noch nicht möglich.

3) Rampen Steuerungssystem (RSS)

3.1) Wie kann man sich im RSS registrieren und was kostet es?

Melden Sie sich bei rss-fra@dakosy.de. Die Anwendung ist in der Standard Version für Sie kostenfrei, erweiterte Funktionen können erworben werden.

3.2) Wie funktioniert der Einrichtungsprozess genau?

Sie erhalten von DAKOSY zwei Dokumente auf dem Postweg; einen FAIR@Link Nutzungsvertrag und einen Datenschutzanhang. Diese senden Sie bitte unterzeichnet an DAKOSY zurück. Aus rechtlichen Gründen ist das Originaldokument erforderlich. Daraufhin wird bei DAKOSY der Installationsprozess angestoßen. Sie erhalten Ihre Zugangsdaten i.d.R. spätestens am nächsten Werktag per Mail und können sofort starten.

3.3) Können mehrere Anwender eines Unternehmens gleichzeitig mit dem RSS arbeiten?

Ja, jeder Mitarbeiter bekommt einen eigenen User eingerichtet und diese können zur gleichen Zeit im RSS TPAs erfassen.

3.4) Wird es eine App geben?

Die App gibt es für Android schon, demnächst auch für iOS (vgl. 04/2018)

3.5) Welche Informationen können die Teilnehmer aus Zeitstempeln ziehen?

Historie		
Historie zur TPA-Id: TPA-20170521-00091959		
Absender: QFRAUPS Empfänger: QFRAFCS Transporteur: QFRAUPS Typ: FIRM Status: Closed		
Zeitpunkt Nachrichteneingang	Zeitpunkt Statusänderung	Ereignis
21.05.2017 14:46	21.05.2017 14:40	TPA Status EOH (End Of Handling)
21.05.2017 14:45	21.05.2017 14:40	TPA Status EOL (End Of Loading)
21.05.2017 14:38	21.05.2017 14:39	TPA Status SOL (Start Of Loading)
21.05.2017 13:24	21.05.2017 13:25	TPA Status SOH (Start Of Handling)
21.05.2017 12:36	21.05.2017 12:36	TPA Bestätigt
21.05.2017 12:35	21.05.2017 12:35	TPA Angelegt

Technischer Status	Fachlicher Status	Bedeutung Status
CREATED	TPA Angelegt	TPA wurde erstellt (noch nicht gesendet)
CONFIRMED	TPA Bestätigt	TPA wurde (vom GHA) bestätigt, es besteht eine bilaterale Verabredung
SOH	Start of Handling	Fahrer am Desk, Dokumente geprüft, Ticketübertragung beim GHA angestoßen
SOL	Start of Loading	Beginn Be-/Entladung des LKW
EOL	End of Loading	Ende Be-/Entladung des LKW
EOH	End of Handling	Handling des LKWs beim GHA beendet

3.6) Werden Berechtigten (LF Spediteure, Lkw-Unternehmern, Versendern etc.)

Informationen zum Erreichen von Zeitstempeln in Echtzeit gegen Zusatzentgelt über eine Dashboardfunktion zur Verfügung gestellt?

Wenn der Benutzer eine Berechtigung an der TPA hat, also in der TPA als Spediteur oder Transporteur genannt ist und zugleich auch Professional Kunde ist, sieht er die Zeitstempel des Vorganges.

4. Glossar

AWB	=	Air Waybill (Luftfrachtbegleitpapier)
BUP	=	Buil up Unit (vorgebaute Ladeeinheit)
ETA	=	Estimated Time Arrival (erwartete Ankunftszeit)
FRA	=	Frankfurt
GHA	=	Ground Handlings Agent (Frachtabfertiger)
LAT	=	Late Acceptance Time (spätester Annahmezeitpunkt)
NRTG	=	No ready to go (nicht flugfähige Sendung)
RSS	=	Rampen Steuerung System
SHC	=	Special Handling Code (besondere Behandlungshinweise)
SN	=	Seriennummer einer ULD
TPA	=	Transport Pre Announcement (Transport Voranmeldung)
ULD	=	Unit Load Device (Ladeeinheit)
VAL	=	Valuable Cargo (Wertfracht)
XPS	=	Express Cargo