

NSW Workshop zur Datenqualität am 07.07.2015 in Hamburg - Ergebnisbericht

Am 07.07.2015 fand bei Fa. Dakosy in Hamburg ein Workshop zum Thema NSW - Datenqualität statt. Teilnehmer waren neben der Fa. Dakosy die FVT, Reeder, Makler, Agenten und Vertreter von Behörden, die ihre Daten über das NSW erhalten. Für die Moderation konnte Frau Dr. Phanthian Zuesongdham von der HPA gewonnen werden.

Die Ziele des Workshops waren:

1. Erfassung und Skizzierung der aktuellen Situation im NSW Meldeprozess seitens aller Beteiligten
2. Identifizieren von Unklarheiten und Schwierigkeiten im NSW Meldeprozess
3. Priorisierung der Handlungsbedarfe sowie anschließende Festlegung von Maßnahmen und Vereinbarungen zur Umsetzung

Zu Beginn des Workshops stellten die Teilnehmer Ihre Erfahrungen und Probleme im Rahmen des Prozesses der Meldungsabgabe über das NSW dar. Die Vertreter der Behörden beschrieben die Probleme auf ihrer Seite, die durch nicht oder zu spät abgegebene Meldungen entstehen. Die Ergebnisse des Workshops sind hieraus formulierte Klarstellungen und Handlungsempfehlungen.

Folgende Klarstellungen wurden erarbeitet:

1. Das Datum der geplanten Ankunft (ETA in der Visit-ID/Transit-ID) stellt nur einen Planungszeitpunkt dar. Es ist nicht für konkrete Maßnahmenplanungen eines Hafensbesuches geeignet.
Für die konkreten Maßnahmenplanungen eines Hafensbesuches ist die voraussichtliche Ankunftszeit (ETA in der Meldeklasse NOA_NOD) aus der Verkehrsmeldung Ankunft besser geeignet. Hierzu ist die Meldeklasse NOA_NOD zeitnah abzugeben. Siehe hierzu auch die Anlaufbedingungsverordnung.
2. GISIS-Codes der Hafenanlagen (Maritime Security) sind an Bord größtenteils unbekannt. Best Practices:
 - a. Reedereien im Liniendienst geben ihren Schiffen den jeweiligen GISIS-Code für die im Liniendienst anzulaufenden Hafenanlagen bereits im Vorfeld an die Hand.
 - b. Bei Trampfahrt: Der GISIS-Code der jeweiligen Hafenanlage in einem Hafen wird von dem ortsansässigen Schiffsagenten oder Makler erfragt.
 - c. Ggf. besteht die Möglichkeit einer technischen Lösung in Form einer Auswahlliste der jeweiligen Hafenanlagen mit dem dazugehörigen GISIS Code für alle Häfen - dies wird von den Systembetreibern geprüft.
3. Die Abgabe der Meldungsinhalte zur Verkehrsmeldung Ankunft / Abfahrt (Meldeklasse NOA_NOD, ETA PoC, ETD PoC, Last Port, Next Port, ...) ist für den Meldeprozess

unabdingbar. Ohne diese Informationen im Vorfeld des Hafenbesuches sind die zuständigen Behörden des Bundes und der Länder nicht in der Lage, ihre Aufgaben in diesem Zusammenhang zu erledigen. Daher sind diese Informationen unbedingt rechtzeitig zu melden.

4. Für die Entgegennahme der Meldungen gemäß Richtlinie 2010/65/EU ist von den Behörden des Bundes und der Länder ausschließlich der Weg über das NSW zu nutzen.
5. Die Anlaufbedingungsverordnung (AnlBV) des Bundes ist seit 2004 gültig und verpflichtet zur Abgabe von Meldungen in elektronischer Form über das NSW als Nachfolgesystem des ZMGS. Die Anlaufreferenznummer ist hierbei zu nutzen. Folgende Meldeinhalte (Meldeklassen) sind daher nach Nr.2 der Anlage 1 zu §1 Abs1 AnlBV mit Angabe der Visit-ID/Transit-ID über das NSW an die zuständigen Bundesbehörden zu melden:
 - NOA_NOD (Reisedetails wie ETA und ETD Anlaufhafen, letzter Hafen mit ETD, nächster Hafen mit ETA, ...)
 - POBA (Anzahl der Personen an Bord bei Ankunft)
 - POBD (Anzahl der Personen an Bord bei Abfahrt)
 - HAZA (Gefährliche und umweltschädliche Güter bei Ankunft)
 - HAZD (Gefährliche und umweltschädliche Güter bei Abfahrt)
 - BKRA (Bunkerart und –menge bei Ankunft)
 - BKRD (Bunkerart und –menge bei Abfahrt)
 - ATA (tatsächliche Ankunftszeit an der ersten Hafenanlage im Anlaufhafen)
 - ATD (tatsächliche Abfahrtszeit von der letzten Hafenanlage im Anlaufhafen)
 - 72H (72 Stunden Voranmeldung für Schiffe der Priorität 1 im Sinne der Hafenstaatkontrolle)
 - STAT (Statische Informationen zum Schiff wie aktueller Name, Funkrufzeichen,....)

Aus dem Workshop wurden folgende Handlungsempfehlungen ausgearbeitet:

1. 72h-Meldung: Klarstellung, für welches Schiff diese Meldeverpflichtung gilt.
2. GISIS-Code: Klärung
 - o Prüfung, ob eine Möglichkeit der Rationalisierung der Meldeinhalte auf EU-Ebene besteht.
3. Klarstellung der Bedeutung von Meldepflichtsverletzungen „Violations“ im NSW. Wie soll/muss man als Melder damit umgehen?
4. Die Meldung zur Ladung (Meldeklasse LADG) kann derzeit nicht von Kapitän / Makler / Agent belastbar (umfassend in Sinne der Statistik) gemeldet werden (Warengruppen nach NST 2007)
 - o Gibt es andere/zuverlässigere Datenquellen die von den Behörden genutzt werden können?
5. Klarstellung des Unterschiedes „Hafenbesuch“ und „Transitreise durch NOK“ – wann ist eine Visit-ID, wann eine Transit-ID notwendig?
6. Prüfung ob eine Erweiterung im NSW bzgl. der Weiterleitung von Ankunfts- und Abfahrtsmeldungen (ATA / ATD Meldungen) bei Meldung durch Behörden an den Agenten / Makler / Reeder realisierbar ist.
7. Harmonisierung des Anmeldeprozesses für Terminals in dt. Häfen

8. Zusammentragen eines Zeitplans für die verpflichtende Nutzung des NSW in allen Bundesländern sowie für die techn. Empfangsmöglichkeit der Daten über das NSW bei den zuständigen Behörden im jeweiligen Hafen.
9. Einleitung des Harmonisierungsprozesses zur Nutzung einer Datei für die Abgabe von Meldungen an das NSW Deutschland unter Berücksichtigung der Handhabbarkeit und technischer Voraussetzungen für die Übermittlung dieser Datei. Im Anschluss Verwendung der Datei als Grundlage zur Abstimmung auf EU-Ebene.
10. Visualisierung der richtigen Reihenfolge der Abgabe der Meldungen über das NSW.
11. Kontinuierliches „Monitoring & Reporting“ der Performance und der Datenqualität der Meldungen über das NSW.
12. Umgang mit der Angabe „Kein Gefahrgut an Bord“.
13. Umgang mit Kleinfahrzeugen, Offshore-Versorgern, Baggern, Schleppern, etc. bzgl. der Meldung eines Hafenesuchs – die Fahrzeuge sind meistens in einem Revier unterwegs, werden aber für einen Hafenesuch angemeldet – Einzelfallbehandlung/Klarstellung erforderlich
14. Kommunikation der Punkte in der Liste „Klarstellung“
15. Prüfung ob die Seegesundheitserklärung (Meldeklasse MDH) an Bord als Hardcopy noch vorliegen muss, wenn diese elektronisch über das NSW an die Behörde gemeldet wurde.

Die Handlungsempfehlungen werden von den behördlichen Gremien bearbeitet und die Ergebnisse über die im Workshop vereinbarten Kommunikationswege verteilt.

Ein Folge-Workshop ist für die zweite Hälfte des Jahres (Oktober '15) geplant.