

Koppeling Portbase - MSW

NLIP richt zich op het inrichten van de randvoorwaarden om data te delen. Dit doet zij middels pilots, waarin wordt geleerd welke issues spelen en hoe deze kunnen worden opgelost.

De implementatie van de EU2010/65 richtlijn ten aanzien van elektronisch melden in zeehavens (aangeduid als MSW) wordt onder aansturing van de Douane en RWS uitgevoerd. Als onderdeel daarvan gaat de Nederlandse douane het WCO datamodel grootschalig implementeren.

Om te toetsen tegen welke issues zij aanlopen en oplossingen universeel beschikbaar te maken, wordt in dit project de IT omgeving van Portbase aangesloten op het MSW zodat via Portbase elektronisch gemeld kan worden aan het MSW. De aanpassingen aan de gekoppelde systemen dienen afgestemd plaats te vinden om ervoor te zorgen dat de zeevracht gerelateerde marktpartijen (cargadoors, vervoerders, expediteurs en afhandelaren) & overheden het bestaande ketenapplicatielandschap ongehinderd kunnen blijven gebruiken. En kunnen voldoen aan vigerende wet- en regelgeving.

In het kader van IDVV is in 2012 een juridische toets uitgevoerd in samenwerking met het Havenbedrijf en RWS of dit type opdracht aan Portbase aanbesteed dient te worden of niet. De analyse gaf aan dat gezien de bijzondere positie van havens en havenbedrijven in de wetgeving, het feit dat Portbase als eigenaren havenbedrijven heeft, en het feit dat Portbase maar een zeer beperkt deel van zijn inkomsten uit commerciële activiteiten haalt, er een uitzondering gemaakt mag worden. Deze analyse is hertoetst in 2015 op de uitgangspunten ten behoeve van deze opdracht, met hetzelfde resultaat. Daarom is de opdracht rechtstreeks aan portbase verleend.

WCO datamodel Cargonaut

Het NLIP heeft tot doel het delen van data in de logistieke sector optimaal te faciliteren. Door het realiseren van voorwaarden die het delen van data ondersteunt: juridisch (mag deze data wel gedeeld worden met derde partijen), qua verdienmodel (wie verdient er eigenlijk de data als die gedeeld wordt met derden), maar ook technisch.

Het gebruik van standaarden voor koppelvlakken en datamodellen is een belangrijke technische voorwaarde om het uitwisselen en delen van data te vereenvoudigen. Het WCO datamodel wordt in de (inter)nationale logistieke wereld toonaangevend voor het grensoverschrijdend goederenverkeer. Het gebruik van dit data model door logistieke spelers wordt door het NLIP gezien als een belangrijke stap voorwaarts in het bereiken van het doel.

Bij luchtvracht is vrijwel alle goederenverkeer grensoverschrijdend. De implementatie van het datamodel in alle IT-systemen van de aan de luchtvracht gerelateerde marktpartijen (airlines, expediteurs en afhandelaren) is een grote operatie, kan niet in een keer geschieden en zal naar verwachting gedurende de lifecycle van deze systemen meegenomen worden in een upgrade. Om toch nu al te kunnen werken met het model, is het gewenst dat er een gemeenschappelijk koppelvlak voor alle partijen komt dat het WCO-datamodel hanteert, en een gemeenschappelijk conversie mogelijkheid getest wordt die berichten volgens het datamodel genereert uit de bestaande berichtenstromen. Een dergelijke faciliteit maakt het mogelijk om in de toekomst geleidelijk over te gaan tot implementatie door alle partijen.

De meest effectieve en efficiënte manier om dat te realiseren is om Cargonaut de opdracht te geven dit te realiseren.

Het NLIP is voornemens om sommige deliverables – de ervaring met de implementatie van de zogenaamde koppelvlakken naar het WCO datamodel, en de ervaring van de conversie - van deze opdracht te delen met derde partijen. En aansluitend na consultatie van de markt te overwegen op welke wijze deze deliverables ook ter beschikking gesteld kunnen worden aan andere partijen, c.q. de verdere implementatie te stimuleren.

De opdrachtwaarde is boven de aanbestedingsgrens.

De juridische analyse geeft aan dat er goede gronden zijn om er van uit te gaan dat de uitzonderingsregels op de aanbestedingsverplichting van toepassing zijn. Omdat de conclusie niet boven alle twijfel verheven is, wordt teruggegrepen op de wettelijke procedure die daarvoor te beschikking staat. Die is om het voornemen met motivatie via de wettelijk voorgeschreven kanalen te publiceren. Indien er binnen 20 dagen geen bezwaren ingebracht worden, kan de opdracht rechtstreeks gegund worden. Indien er wel gegronde bezwaren worden ingebracht, zal overgegaan worden tot een openbare aanbesteding.

De argumenten zijn:

1. Cargonaut beheert het generieke informatieplatform 'Schiphol PCS', waar reeds meer dan 90 % van de aan de luchtvracht gerelateerde marktpartijen bij is aangesloten, en meer dan (afhankelijk van de soort berichten) 80% tot 100% van de elektronische luchtvrachtberichten tussen deze partijen wordt uitgewisseld. Dit is derhalve de meest effectieve wijze van conversie en zorgt voor de laagste maatschappelijke kosten. Er bestaat ook geen ander, soortgelijk platform op dit gebied. Er is derhalve geen volwaardig alternatief, en er zal ook geen tweede platform worden gecreëerd dat dezelfde functionaliteit biedt vanwege de aanzienlijke investeringen die daarvoor nodig zijn;
2. Het is IT-technisch ongewenst de conversie separaat van het bestaande platform (bijvoorbeeld door ander bedrijf) te laten uitvoeren. Bij de conversie is meer context data nodig d.w.z. meer data is nodig uit meerdere bronnen uit de procesflow om conversie te kunnen doen. Dat vraagt om een integratie met de procesflow van Cargonaut. Een separate opzet zorgt bovendien voor extra nadelen voor de gebruikers.

Als voorwaarde geldt ook hier dat de luchtvracht gerelateerde marktpartijen (airlines, cargadoors, vervoerders, expediteurs en afhandelaren) & overheden geen hinder mogen ondervinden van de aanpassingen wanneer zij het bestaande ketenapplicatielandschap gebruiken.