

AUSTRIAPRO Reisebericht

Die UN/CEFACT Transport & Logistik Domain Gruppe traf sich vom 14.- 17. November 2016 zu einem interimistischen Arbeitsmeeting in Paris. Gemessen an der Zahl der Teilnehmer – es nahmen über 20 Experten aus Europa, Asien, Australien und Amerika an der Veranstaltung teil - kann festgestellt werden, dass das Interesse am Transportsektor nach wie vor hoch ist.

Beziehungen zur SMDG (EDI Standards für maritime Transporte)

Bruis van Driel wurde als neuer Vorsitzender und Arthur Touzot als neuer Sekretär vorgestellt. Es besteht der Plan, das Wirkungsfeld der Gruppe von den Schifffahrtslinien auf andere Akteure im Hafenumfeld, auf Behörden, Terminals, Frächter etc. auszuweiten.

SMDG plant in Zukunft ein neues, dreitägiges Meeting Format Tag 1 für Arbeitsgruppen, Tag 2 für Plenarsitzungen und Tag 3 für aktuelle Branchenthemen. SMDG möchte auch in Zukunft eng mit UN/CEFACT zusammenarbeiten. Die SMDG DE 2005 DMRs – eine Arbeitsgruppe zur Wartung der EDI Messages - wird von auch in Zukunft von Transportlogistikexperten bei der Vervollständigung und Qualitätssicherung der DMRs unterstützt. Der T&L Domain Koordinator wird die finalisierten DMRs an UN/CEFACT übermitteln.

Seit dem Inkrafttreten der SOLAS Bestimmungen mit 1. Juli 2016, wurden lediglich 86 Container zurückgewiesen. Hilfreich dabei war die 3-monatige Einführungsfrist, welche der Branche gewährt wurde. Obwohl es den Anschein hat, dass das Übergewicht Problem damit beseitigt wurde, gibt es keinerlei empirische Befunde dafür. Eine Überprüfung des tatsächlichen Gewichts könnte Aufschluss über die Genauigkeit der VGM Angaben geben. 40-50% der Branche verwenden die SMDG VERMAS MIG; der Rest verwendet bestehende, für VGM angepasste EDI Meldungen.

Code Issues

Yan Zhang von UN/ECE präsentierte die aktuelle Situation des UNLOCODE, also der international normierten Ortsbezeichnungen. Sue Probert, Vice Chair von UN/CEFACT wies auf Inkonsistenzen der verwendeten Bezeichnungen in UNECE Recommendation code Listen 21, 24 und 28 hin, die nicht mit den UNCL code Listen 7085, 4405 and 8179 übereinstimmen. Eine UN/CEFACT Untergruppe wird ins Leben gerufen um diese für T&L und auch SMDG essentielle Problematik zu lösen.

Nachlese zum 28 UNCEFACT Forum Bangkok im September

In Bangkok gab es ein erstes Treffen mit der Thailändischen Verladere Organisation, dem „Thai shipper council (TNSC)“. Mehr als 40 Mitglieder des TNSC zeigten Interesse an einer Zusammenarbeit mit UN/CEFACT, um internationale Standards im Transportumfeld zukünftig auch in Thailand zu verwenden. Deren Verwendung wird sowohl im regionalen als auch im internationalen Handel als essentiell betrachtet.

In Paris wurde daher beschlossen, Experten aus Thailand in die Arbeiten der T&L Gruppe zu integrieren. Um die partikulären Interessen der Thailändischen Industrie berücksichtigen zu

können, sollen diese vorab vom TNSC Vorsitzenden ermittelt werden. Darauf aufbauend soll eine Web Konferenz mit Teilnahme interessierter Experten aus Thailand organisiert werden.

BIC (Bureau international du Containers et du Transport intermodal) präsentierte „BoxTech“, ein Service mit einem zentralen Register für technische Details von Containern. Leasingnehmer, Leasinggeber, Carriers, Terminals, Verlader, Spediteure können über diese neutrale Plattform einfach technische Details kommunizieren bzw. austauschen.

Weitere Punkte aus Bangkok:

- T&L präsentierte das Multimodal Data Model Projekt (MMT) im Rahmen einer mini-Konferenz.
- WCO FAL, DGMOVE und ISOTC104 wiesen auf die Relevanz der UN/CEFACT T&L Domain hin. Dominique van Kemmel ist nach wie vor die Liaison zu TC204, allein es gibt noch keine offizielle Liaison zu TC104.
- In bilateralen Treffen zwischen T&L bzw. der Agricultural Domain wurde versucht einen Konsens zwischen den von ISO und UN/CEFACT unterschiedlichen Initiativen zu finden.
- Eine mini-Konferenz zur Basel Konvention fand statt.

MMT Projekt

Erste Ergebnisse (ODP Stufe 3), also der High Level Business Process Scope und der Entwurf des Datenmodells wurde publiziert und kann nun von Experten begutachtet werden, MMT und das EU CORE Projekt sind insofern verknüpft, als es im Zuge eines „Living Labs“ für Transporte zwischen UK (Felixstowe) und Destinationen in Fernost verwendet wird.

Als erster Erfolg wurde berichtet, dass es gelungen sei, fundamentale Fehler in heute zur Verfügung gestellten Informationen zu entdecken, die von den Zollbehörden für das Risikomanagement verwendet werden. Noch nicht gelöst ist die Frage nach der Positionierung der „data pipeline“ und des „single windows“ Konzepts. TRAXENS brachte dazu die Frage ein, welche Informationen über Waren in Containern die Behörden dazu heranziehen könnten: gemessene Kontaminierung, Temperatur, etc. in den Containern.

eCMR Projekt

Ein erster Entwurf der Anforderungen (Business Requirement Specifications BRS) wurde präsentiert und diskutiert. Dieser Entwurf, erstellt in Zusammenarbeit mit der IRU, beschreibt drei potentielle Use Cases:

- Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefes (electronic CMR);
- elektronische Bestätigung bei Erhalt der Ware (confirmation of goods receipt);
- Bestätigung der durchgeführten Lieferung.

Der dritte Use Case ist vergleichbar mit dem Projektvorschlag Korea's (eBOD), der bislang noch nicht die notwendige Unterstützung von drei Heads of Delegation hat.

Neben der Bestätigung der Relevanz der drei Use Cases wurden zwei zusätzliche Anwendungsfälle vorgeschlagen, nämlich „Status Request“ und „Status Information“. Da im

ursprünglichen Projektantrag nur der „elektronische Frachtbrief“ selbst als Use Case genannt wurde, muss nun - um dem Prozedere von UN/CEFACT zu genügen - eine Neufassung geschrieben, vom Vice Chair (Sue Probert) approbiert und von den das Projekt unterstützenden „Heads of Delegation“ (HoD)“ genehmigt werden.

Im Zuge der Diskussion um Ähnlichkeiten oder Überlappungen des eCMR Projekts zum eTIR Projekt von UN/ECE wurde ausgeführt, dass eTIR vor allem das WCO Datenmodell berücksichtigt, wohingegen eCMR das breiter aufgestellte MMT Modell von UN/CEFACT verwendet. Darüber hinaus wird eCMR kostenfrei zur Verfügung stehen, während für eTIR Datenmodelle Kosten anfallen werden.

Tracking Device als Fast Lane Enabler (Smart container)

Hanane Becha von TRAXENS stellte das Smart Container Konzept vor, welches die systematische Sammlung von Zustandsdaten mittels Sensoren und deren Nutzung zu Optimierung der Transportketten vorsieht.

In diesem Kontext wurde ein neuer Projektantrag gestellt, der jene Informationen definieren und deren Nutzungsarten beschreiben soll, welche vor allem Behörden bei Importen/Exporten kritische Güterkategorien – Pharmaka, landwirtschaftliche Produkte, Gefahrgut u.ä.m. – befähigen soll, notwendige Prüfungen effizient und rasch durchzuführen. Wenngleich das Thema an sich als relevant und auch als zukunfts-potential betrachtet wird, wurde darauf hingewiesen, dass zu mindestens in Europe die gesetzlichen Grundlagen dafür noch nicht vorhanden sind. (auch nicht im neuen UCC)

Data Pipeline Projekt

Im Rahmen einer konsistenten, optimierten und effizienten Lieferkette sollte es zu jedem Zeitpunkt möglich sein, die Frage nach „wer hat was, wann und wohin geliefert“ beantwortet werden können. Ausgehend vom EU CORE Projekt sollen dazu die dort noch offenen Punkte adressiert werden:

- Positionierung von CORE und der "Data Pipeline"
- Interoperabilität zwischen „Data Pipelines“ in verschiedenen Ländern
- Positionierung von Data Pipelines und Single Windows Plattformen

Das Projekt wird bereits von drei HoDs unterstützt. David Roff (Warrant Group, UK) ist als Projektleiter nominiert. Ein „Call for Participation“ wird demnächst auf der UN/CEFACT Web Seite publiziert.

Zusammenarbeit mit PROTECT

Obwohl die geplante webex Konferenz mit T&L und PROTECT nicht zustande gekommen ist, wurde beschlossen in einem nächsten Call die folgenden Punkte in die Agenda aufzunehmen:

- FAL Form (Dangerous Goods in Transport: Verwendung der von der Wirtschaft geforderten EDIFACT Message IFTDGN anstelle der von der WCO vorgeschlagenen GOVCBR Message

- Hazardous Material (REACH) : Verlader von Gefahrgut , müssen entsprechende Dokumentation zur Verfügung stellen und den Transport überwachen.
- Beziehungen zu und Berührungspunkte mit SDMG: MMT, IFTDGN, PROTECT ITIC P&R
- Geographic scope von PROTECT: Fokus auf Europa; gibt es vergleichbare Organisationen in Fernost, Amerika?
- Smart Container Initiative (TRAXENS Projektantrag)

Liaison zu anderen Organisationen

Customs [WCO]

Obwohl die Entwicklung des WCO Datenmodells parallel und in Abstimmung mit UN/CEFACT Projekten durchgeführt wurde, gibt es nach wie vor eine Reihe offener Probleme:

- UN/CEFACT und WCO verwenden unterschiedliche Design Regeln und Bezeichnungen
- WCO hat kein BRS (Anforderungsdokument) für die GOVCBR Message zur Verfügung gestellt
- WCO verwendet UML data modelling, während UN/CEFACT CCTS (Core Component Technical Specifications) data modelling verwendet.
- WCO Datenmodell umfasst ausschließlich behördenrelevante Aspekte und schließt explizit B2B Anforderungen aus.
- WCO hat eine Focus Group für die Wartung des IMO FAL Compendiums eingerichtet. Wenngleich UN/CEFACT T&L Mitglieder an Sitzungen teilnehmen können, wird ihnen nur Beobachterstatus zugewiesen.
- WCO hat IMO darüber informiert, dass es in Zukunft die GOVCBR EDIFACT Messages warten und unterstützen wird. Somit werden die gegenwärtig publizierten und verwendeten IMO FAL standard messages (CUSCAR, BERMAN IFTDGN, PAXLST, INVRPT, CUSREP) nicht mehr gewartet!

ISO

Working Group 7 von TC204 - Flottenmanagement und 7.4 TARV subgroup haben einen Schwerpunkt auf das Monitoring von „regulated vehicles“ gesetzt. Infrastruktureitig angebrachte Sensoren sollen in Verbindung mit on-board Sensoren Daten für Behörden als auch für die Transportbranche selbst zur Verfügung stellen. [CEN TC 278 / WG 2 ist dabei das europäische Pendant zur WG 7 der TC 204]

Der Transport landwirtschaftlicher Produkte wird seitens ISO nicht als ITS sondern als ein "e-business" Thema betrachtet. Der ISO 26683 Teil 3 Standard wird in einer neuen Fassung publiziert und der Transport landwirtschaftlicher Produkte wird als Beispiel im Anhang erwähnt. Appendixes von ISO Dokumenten haben keinen normativen Charakter.

“Single Windows For Dangerous Goods (SW4DG)” ein EU Horizon 2020 Projektantrag

Aufbauend auf den positiven Erfahrungen von UN/CEFACT mit EU Forschungsprojekten (i.e. CORE & MMT), soll eine ähnliche Rolle auch bei einem neuen F&E Projekt wahrgenommen werden. Potentielle Beiträge von UN/CEFACT und anderer Standardisierungsorganisationen wurden konkret besprochen:

- Entwurf eines BRS für den multimodalen Gefahrguttransport, der in Kooperation mit PROTECT und basierend auf ersten Bausteinen von MMT entwickelt wurde. Offiziell publiziert wurde allerdings bisher nur ein generischer BRS - "IFTM International Forwarding & Transport Business Requirements Specifications".
- ISO IS 17687: 2007 Title: Intelligent transport systems – General fleet management and commercial freight operations – Data dictionary and message set for electronic identification and monitoring of hazardous materials/dangerous goods transportation
- ISO 15638 – Title: Intelligent transport systems — Framework for cooperative telematics applications for regulated commercial freight vehicles (TARV) – Part 18 ADR Dangerous goods

Es wurde beschlossen, das von einem spanischen Universitätsinstitut geleitete Forschungskonsortium zu unterstützen.

Nächste Termine (2016)

- 29th UN/CEFACT Forum 27 – 31 March 2017 – Genf,

Rudolf Bauer

16 Dezember 2016