

Maritime Informasjonssenter (MIS) 100910

Workshop Florø

Kay Endre Fjørtoft, Prosjektleder, MARINTEK

Lone S. Ramstad, MARINTEK, Ansvarlig leveranse B



Et Maritimt Informasjonssenter må til!

Norges største verdiskaping foregår til sjøs; offshore, havbruk, fiskeri, transport

Økt maritim effektivitet og sikkerhet krever mer sanntids datakapasitet og tilrettelagte løsninger

Våre havområder er ca 6 ganger større enn fastlandet. Nordområdene gir spesielle utfordringer

Målsettingen for prosjektet

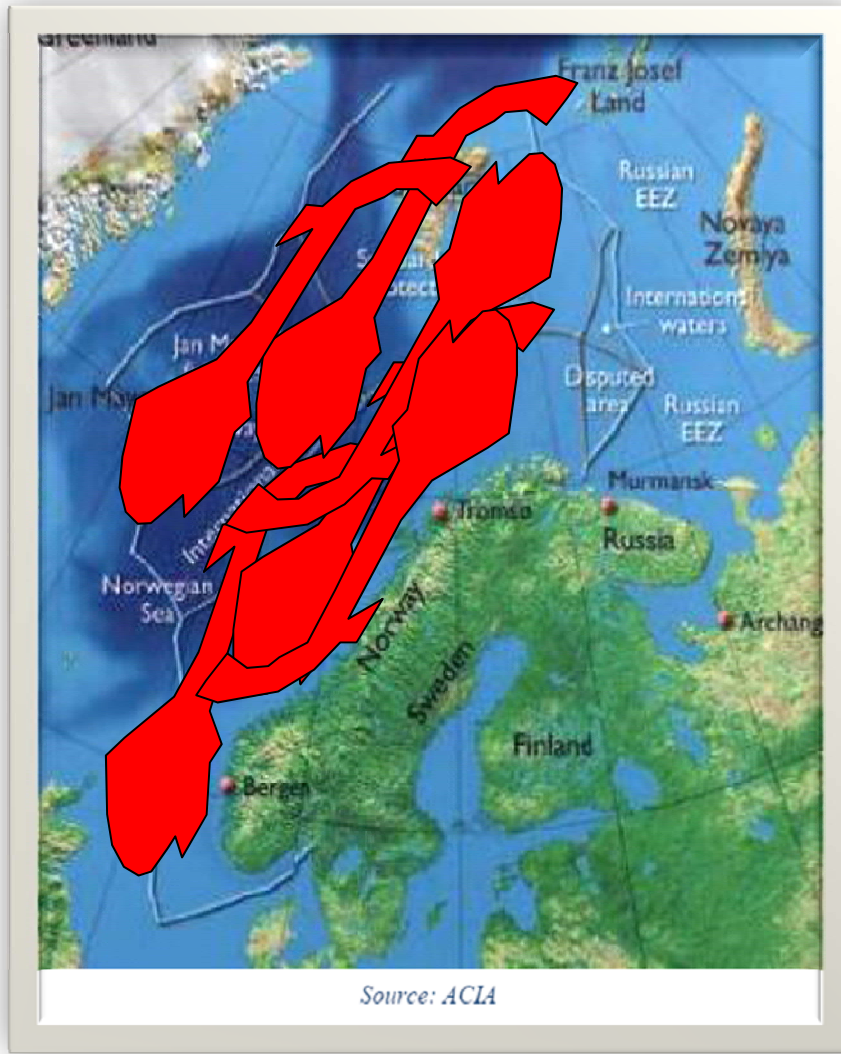


Hovedmålet for MIS-prosjektet er å bidra til **effektiv informasjonsflyt** i og rundt havnene.

- Effektiv informasjonsflyt er avgjørende for konkurransedyktig sjøtransport.
- Effektivisering av sjøtransporten vil gi betydelig miljøgevinst.
- Sjøtransport er internasjonal; MIS vil blant annet gi bidrag til “e-Maritime” i EU og “e-Navigation” i IMO.



Våre havområder er store, havnene er bindeleddet for sjøtransport!

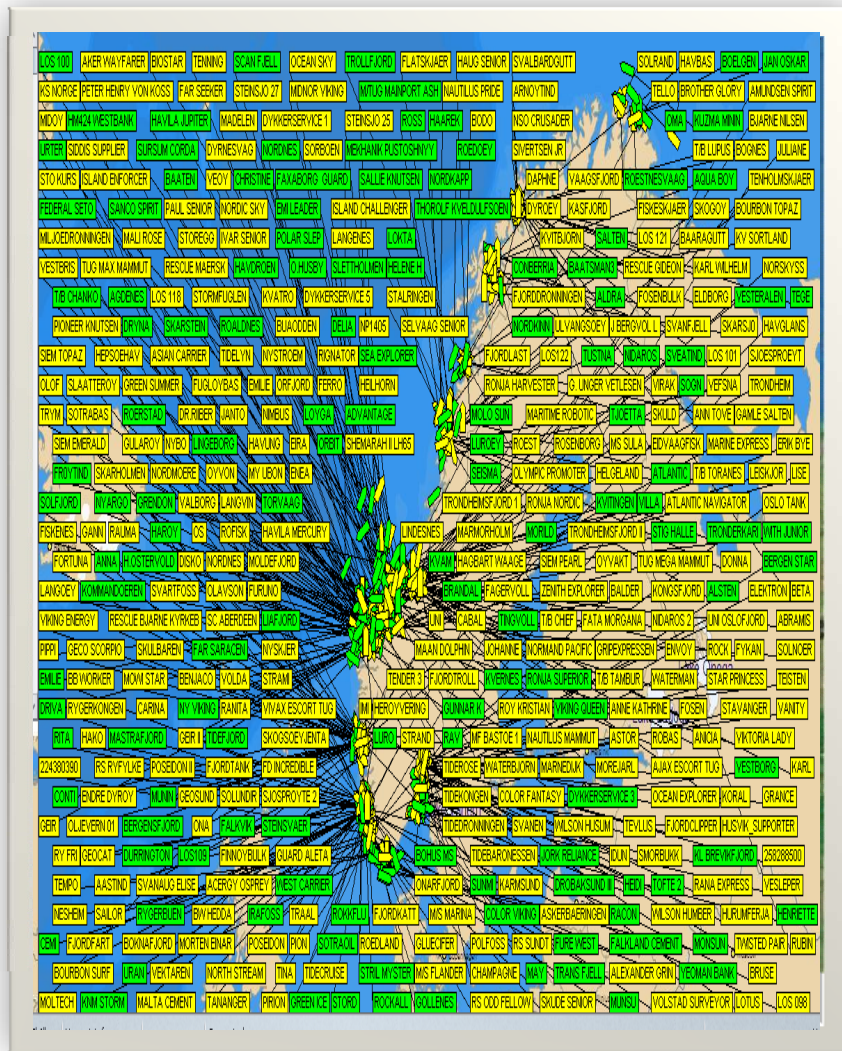


- Norge har store territorier og økonomiske soner å ivareta
- Norge er i dag en stor maritim aktør
- Norge er stor innen maritim forskning og utvikling
- Norge har en stor maritim leverandørindustri
- Norge har muligheten til å nå langt innen maritim ITS
- Norge kan innta førerretten for internasjonal maritim utvikling
- Norge bør også jobbe aktivt internasjonalt, som eksempelvis i IALA og IMO

➤ **Men klarer vi å bevare vår posisjon?**



Maritimt Informasjonssenter, for hvem?



- Kostnadseffektivitet, og kostnad som står i forhold til ressursbruk
- Info om selve transporten
- Info om tilgjengelige tjenester

■ Transportørperspektiv

- Rederiene ønsker laverer kostnader i havn, og rettfærdige gebyrer og avgifter
- Rederiene ønsker at vareeiere skal kunne planlegge bedre og ut fra sanntidsinformasjon
- De forskjellige modene ønsker en lettere veksling dem imellom

■ Myndighetsperspektivet

- Mer effektiv sjøtransport
- Mer last til sjøs
- Bedre grunnlag til å kreve de riktige avgiftene

■ Samfunnsperspektiv

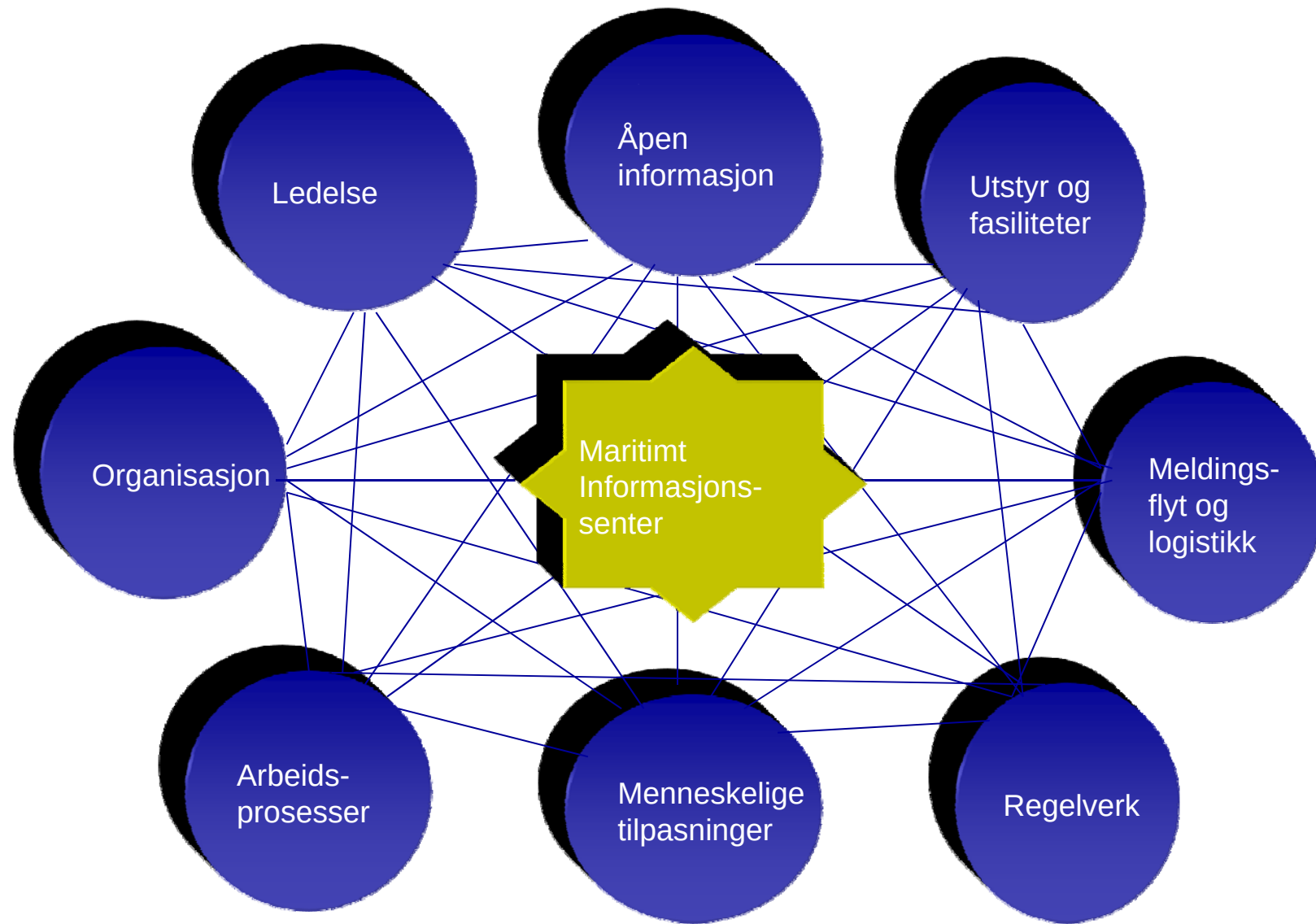
- Trygge, effektive og miljøvennlige transporter
- Bedre utnyttelse av infrastrukturen
- At de maritime tjenestene skal være lettere tilgjengelig og synlig

➤ Men klarer vi å oppnå verdiøkende tjenester?





Fokusområder

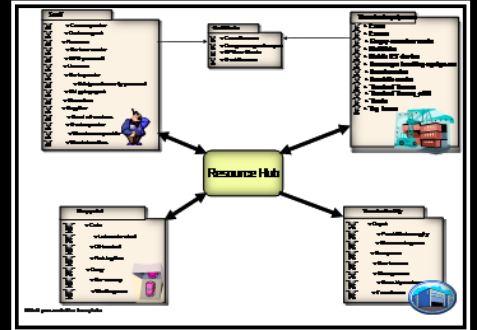
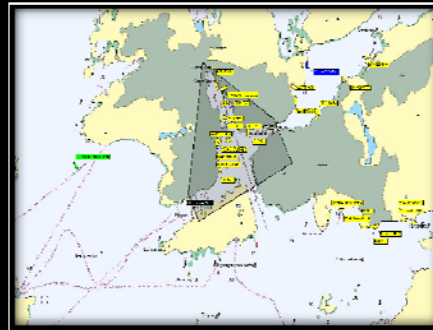
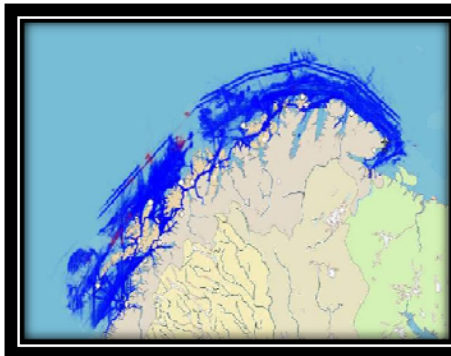


Hva ønsker:



med et
informasjons-
senter

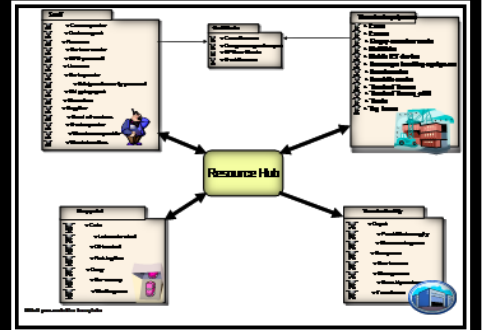
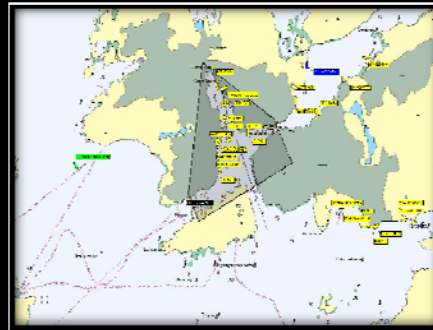
- Hente statistikker og grunnlag for transport
- Sjekke utnyttelsesgrader på utstyr og fasiliteter
- Både lokal, regional og nasjonale underlag som viser trafikkorridorer og vareflyt
- Verdiøkende gevinster i form av mer transport, og salg av egne tjenester. Viktige elementer er å være synlig i verdikjeden og dermed tilgjengeliggjøre tjenester i og rundt havnedistriktet
- Bedre service til brukerne



Hva ønskes som



- Ankomstmeldinger
- Tilgjengelige tjenester i havn
- Støtte til booking og transportplanlegging
- Generell informasjon om maritim transport
- Statusmeldinger



Hva er naturlig å
tilgjengeliggjøre av
ressurser i senteret?

Utstyr og
fasiliteter

- Kaier
- Lagerbygg og havnefasiliteter
- Losse og lasteutstyr
- ISPS
- Security informasjon
- Personell
- Åpningstider
- Schedules



Hva ønskes som



- Meldinger
- Komponenter
- Standarder
- Tilgjengeliggjøre applikasjoner
- Software arkitektur
- Semantikk og forståelse av informasjonen
- Automatisert innhenting av informasjon

ISO/TC 263 – All rights reserved

ISO/TC 263
10000-0100-0100-0100

Draft ISO/DIS 20005-2:2009(E)

ISO/TC 263
Secretariat: SAC/IN

Ships and marine technology — Electronic port clearance (EPC) — Part 2: Core data elements

Assessment of technologies maritime / Operatores portuarias assistidos por sistemas electrónicos / Parte 2: / Core data elements

IMO
INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

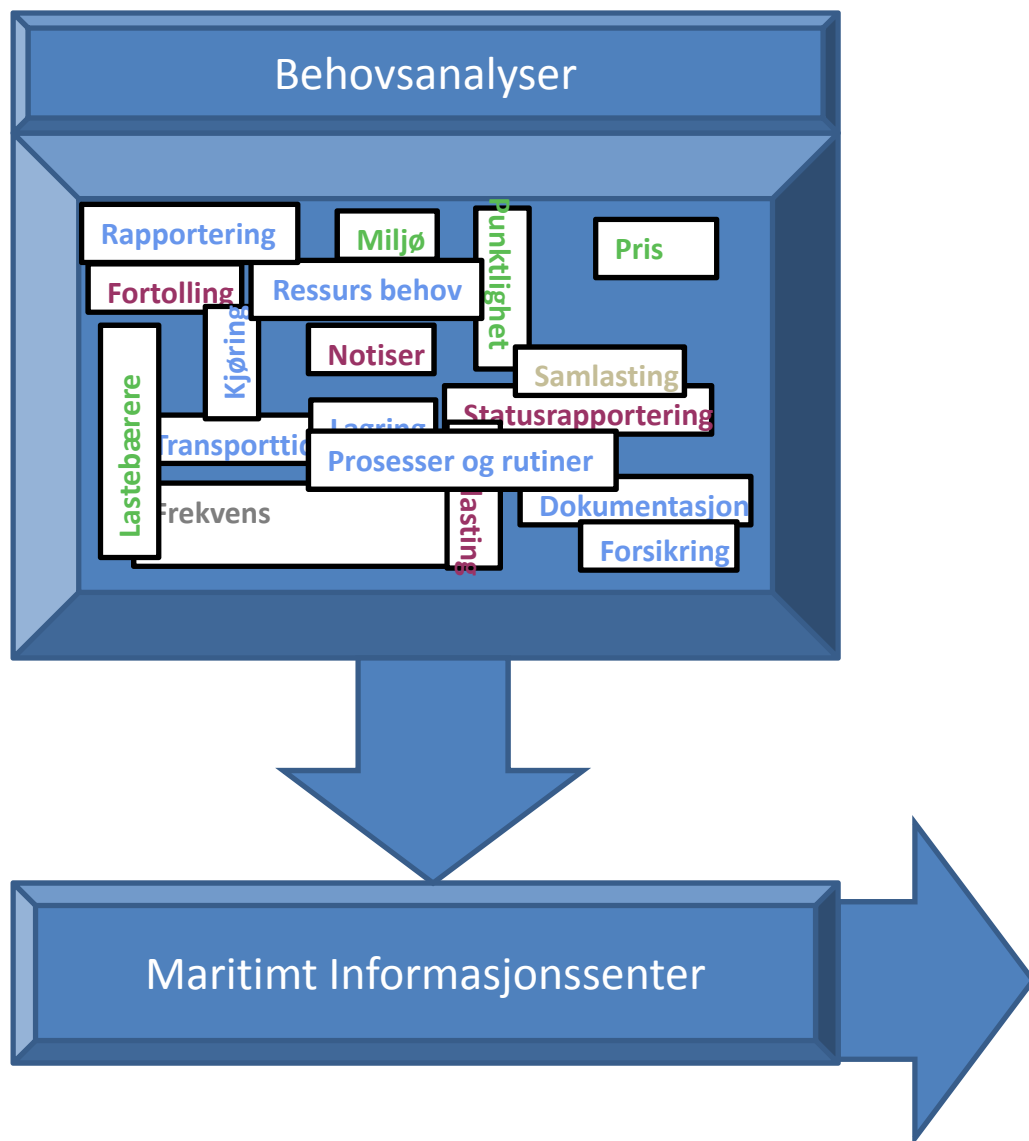
FACILITATION COMMITTEE
30th session
Agenda item 5.5

FAL 36/5/1
21 May 2010
Original: ENGLISH

ELECTRONIC MEANS FOR THE CLEARANCE OF SHIPS
The use of the Single Window concept
Submitted by Brazil

Ship Contacts	Ship Identity	Class and Certificates	Vessel Operation Data
Voyage data	Ship Particulars	Security data	Waste
Cargo and passenger overview	Terminal Operations	Dangerous Cargo Data	Crew data
General Cargo Data			





MIS Innhold og funksjonalitet:

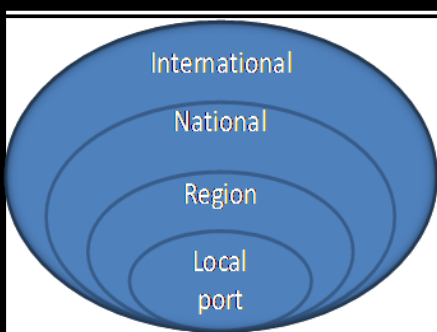
- Rapportering
 - Kommersiell
 - Myndighet
- Informasjon relatert til skip
 - Båtdata
 - Voyage
 - Last
 - Mannskap og passasjerer
 - Sikkerhet
 - Miljø
 - Sertifikat
 - Statusdata
- Informasjon relatert til havn
 - Statistikk
 - Lettere tilgang til tjenester
 - Resource Hub
 - Havneinformasjon
- Bedre grunnlag for samarbeid
 - Raskere statusinformasjon
 - Prosessforståelse
 - Synliggjøre flaskehalser
 - Støtte til beslutningsprosesser
 - Standardisering



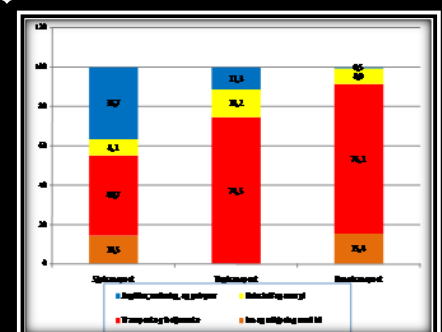


- Direktiv
- Lover og regler
- Avgifter og gebyrer
- Geografisk betinget
- ISPS
- Kalkulatorer

Stavk 81/7	Stavk 81/7	Stavk 81/7	Stavk 81/7
Directive 2000/59/EC	Directive 2002/59/EC	Directive 2002/59/EC	Directive 2009/16/EC
Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.
Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.
Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.

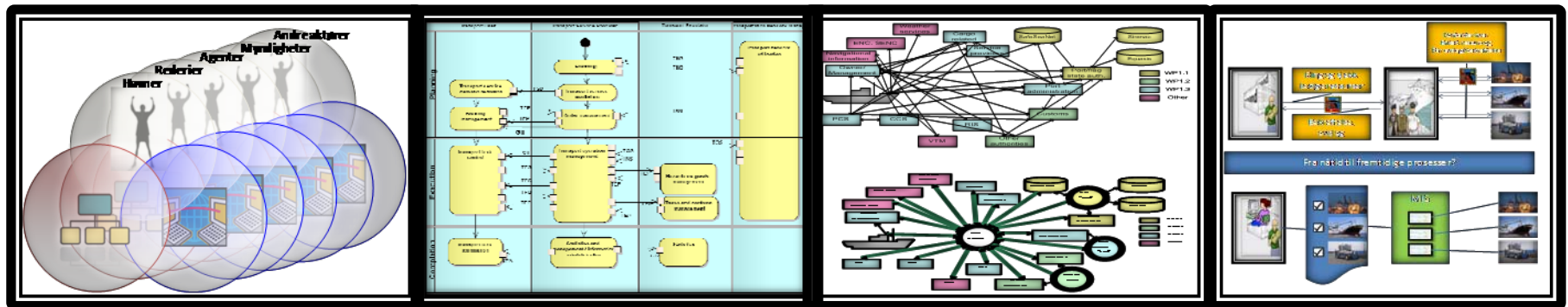


Stavk 81/7	Stavk 81/7	Stavk 81/7
Directive 2000/59/EC	Directive 2002/59/EC	Directive 2009/16/EC
Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.
Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.
Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.	Stavk 81/7: Identification of ships of 250 gross tonnage and upwards engaged in international trade and carrying dangerous goods and waste and cargo vessels.

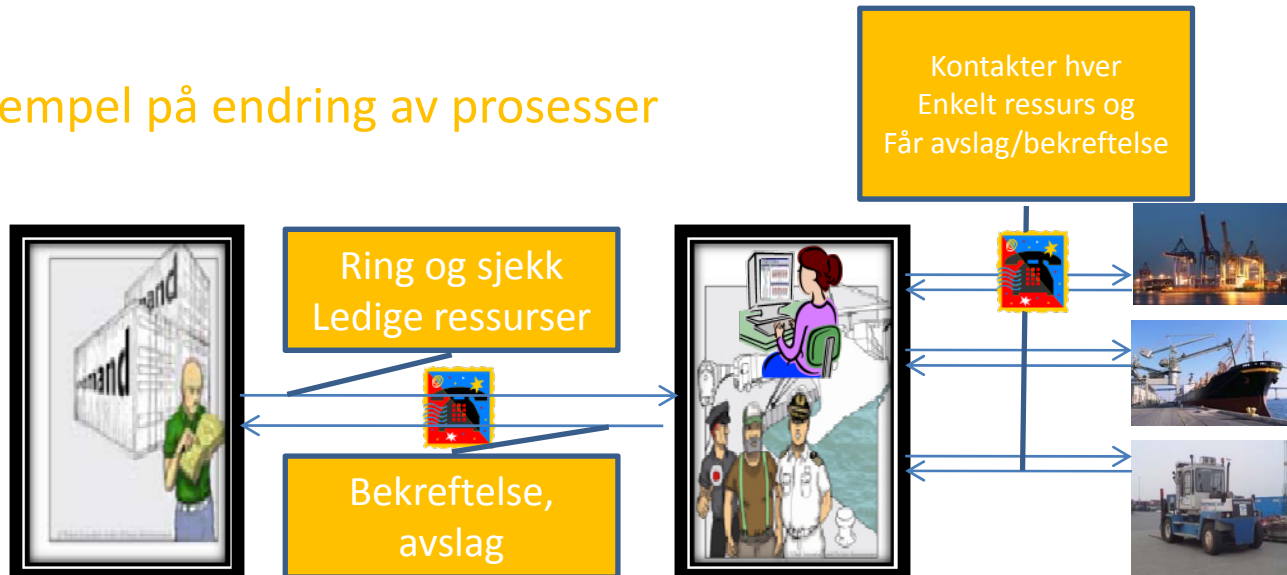


Arbeids- prosesser

- Integrerte Operasjoner (MTO)
- Sanntidsdata
- Endring av prosedyrer
- Felles forståelse
- Single Window



Eksempel på endring av prosesser



Fra nåtid til fremtidige prosesser?



Aktiviteter og leveranser i MIS

**A. Identifisering og systematisering
av krav og brukere**



B. Prosesser og samhandling



C. Tekniske løsninger og systemarkitektur



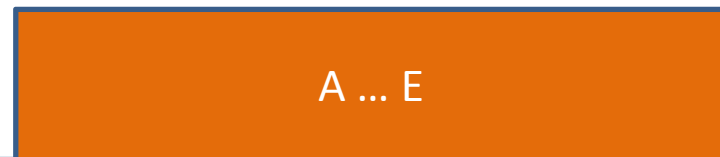
D. Meldingsformater og internasjonale standarder



E. MIS for å beregne miljøbelastning.



**F. Underlag til kravspesifikasjon for et maritimt
informasjonssenter – >Fremtidens MIS?**



Takk for oppmerksomheten!

Kay.fjortoft@marintek.sintef.no

