



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 30. april 2015

Vår ref.: 13/315

Saksbehandler: Terje Atle Gjertsen

Seksjon for transport-, reiselivs- og IKT-statistikk

SafeSeaNet og statistikk

Den 1. juni 2015 vil Kystverket levere på Norges forpliktelse om å tilby aktører i sjøtransport én nasjonal meldingsportal. Portalen skal være Norges *National Single Window* og all myndighetspålagte rapporteringskrav i forbindelse med transport til sjøs skal kunne innfris her. Portalen vil fortsatt hete SafeSeaNet (SSN) men vil handle om mye mer enn det opprinnelige fokuset på sjøsikkerhet. Kystverket er i rute med sine krav til systemet, mens myndighetspålagte rapporteringskrav knyttet til statistikk fortsatt er uavklart. Både Kystverket og Statistisk sentralbyrå (SSB) er utfordret av EU på hvordan SSN kan bidra til bedre statistikk og samtidig som oppgavebyrden lettes.

Statistisk sentralbyrå ser i SafeSeaNet en mulighet for:

- bedret kvalitet i statistikk (trafikk- og transportstatistikk)
- sterkt forbedret aktualitet i statistikk
- lavere samlet oppgavebyrde hos aktørene i næringen
- mindre ressurskrevende statistikkproduksjon

Havnestatistikken

Statistikken «Godstransport på kysten» (tidligere kalt havnestatistikken) er forankret i en EU-forordning og gir en fullstendig oppstilling av godsomslaget hos havnene langs kysten. Statistikken har imidlertid som primært mål å beskrive godsstrømmene mellom havner. Godsstrømmene er nødvendig for sammenligning med andre transportformer og spesielt for å følge hvor godt Norge evner å flytte godstransport fra vei til sjø.

I dagens produksjon av «Godstransport på kysten» hentes alle data fra havnene. De fleste havnene har som del av sine forvaltnings-/regnskapssystemer egen innsamling av losset/lastet godsmengde som de fordeler på lastetype. SSB etterspør i tillegg opprinnelse/destinasjon for gods (O/D-gods) og vareslag. Datafangsten er beskrevet i detalj på egen nettside <http://www.ssb.no/innrapportering/naeringsliv/havn>.

I dagens datafangst forholder SSB seg til en svært sammensatt gruppe oppgavegivere. For store havner er det store havneforetak som administrerer og samler inn data på O/D-gods og vareslag – enten direkte fra transportørene (eventuelt deres representanter) eller indirekte gjennom private kaioperatører. Havnene har ikke et selvstendig behov for data på O/D-gods eller vareslag og må hente informasjonen fra havneaktørene. Havnene henvendte seg derfor til SSB for hjelp med å avklare deres myndighet og hva Havne- og farvannsloven (med forskrifter) gir av muligheter for å pålegge datainnhenting.

Statistikkforskrift

Dette var bakgrunnen for et brev som SSB sendte til Fiskeri- og Kystdepartement 22.02.13 (SSB ref. 13/315). Henvendelsen satte i gang arbeid med en forskrift hjemlet i Havne- og Farvannsloven om statistikk i havn. I juli 2013 kom da også ny forskrift på høring i «*Høring - forslag til forskrift om plikt til å gi opplysninger og statistikk til bruk ved transportplanlegging eller trafikkovervåkning i havner og farvann (ref 2012/4246-5)*».

I forskriften ble statistikk-kravet til aktører i havn (transportører og private kaieiere) lagt tett opp til kravene som SSB stiller til havnene i dagens datafangst. SSB kjenner ikke til alle tilbakemeldingene som høringen mottok, men av ulike grunner ble videre arbeid med forskriften lagt bort.

Usikkerheten rundt omfanget til havnenes myndighet med tanke på statistikkrapportering er ikke blitt borte. Kvalitetsproblemene i dagens datafangst er heller ikke forsvunnet. Utfordringene er heller blitt bedre kjent og er kanskje større enn tidligere antatt.

Dialogmøtene

Tre «dialogmøter» ble gjennomført med de største havnene i andre halvår 2014. Møtene kom i stand på initiativ fra Samferdselsdepartementet og avdekket at problemet med statistikkrapportering til havn og til SSB handler om insentiver, hjemmelsgrunnlag og fagsystemer:

- Havnene har som regel ikke egne behov for å samle inn data på O/D-gods og vareslag, men gjør det av hensyn til SSBs statistikkproduksjon.
- Havnene opplever ikke at de har myndighet til å samle inn O/D-gods og vareslag og har problemer med å motivere aktørene i havn.
- Elektroniske fagsystemer er ikke satt opp til å kommunisere med hverandre, og derfor innebærer oppgavebyrden fra SSB tunge manuelle rutiner. Noen få havner har ressurser til slikt arbeid, men viljen til å gjøre disse oppgavene faller med økende kjennskap til at data «allerede finnes elektronisk et sted».

Det kom også frem i dialogmøtene et ønske om å vurdere alternative rapportører (transportørene) og alternative rapporteringskanaler (SafeSeaNet). Mange havner ser et potensiale i SSN for et slags «Altinn for sjøtransport».

Datakvaliteten lider av at havnene innhenter data for SSB som havnene selv ikke har interesse av (avgiftene i havn er hovedsakelig knyttet til anløpet og godsomslaget – ikke O/D-gods og vareslag). Dette ble demonstrert på dialogmøtene der speilanalyser på innenriks transport avdekket store avvik mellom sendt og mottatt gods mellom to havner. Kvaliteten på data i vareslagdimensjonen er ikke studert og det er vanskelig å si noe om denne uten først å ha kvalitetssikret O/D-gods.

SafeSeaNet og godsmengde i ankomstmelding

For å ta ut potensialet som ligger i SSN, kreves det en liten justering i hva transportør gir av data i ankomstmeldingen. Statistikk på trafikkarbeid (seilaser og anløp) basert på SSN er mulig allerede i dag. Statistikk på transportarbeid (tonnkilometer fordelt på strekning) krever at det knyttes en godsmengde til hver seilas.

I SSN melder transportøren hver ankomst med en ankomstmelding. Det gir en kontinuerlig dataflyt fra transportør til SSN med informasjon på hver seilas (båt, fra-havn, avgangsdato, til-havn, ankomstdato). De aller fleste skip som ikke er passasjerfartøy/ferge i innenriks rute må melde enhver seilas. Informasjon om gods er ikke påkrevd med mindre transporten omhandler import/eksport eller inkluderer farlig last. Dersom transportøren bes om å inkludere «vekt gods om bord» og «vekt gods om bord inkludert lastebærer» i ankomstmeldingen, så vil transportarbeid kunne beregnes direkte ved hjelp av en distansematrise. Fordeling av transportarbeidet i lastetype og vareslag må støtte seg på hva havnene registrerer av lasting og lossing. Kobling av data fra havn og SSN vil være relativt ukomplisert dersom havnenes rapportering er knyttet til de samme seilasene som er angitt i SSN. Dersom havnene ikke bruker seilasdata fra SSN men genererer egne data, så er kobling fortsatt mulig men noe mer arbeidskrevende. SSN er lagt opp slik at havnene skal kunne ta ut seilasinformasjon for bruk i sine fagsystemer (som utgangspunkt for en anløpsregistrering). Infrastrukturen er med andre ord på plass.

Med gods om bord fra transportør kan transportarbeid fordeles på transportstrekninger per kvartal og bare dager etter endt periode. For transportarbeid fordelt på lastetype, som krever kobling mot laste-/lossedata fra havnene, vil det kreves noe mer tid. Dagens tall på transportarbeid er årlige, ikke fordelt på lastetype eller strekning og basert på framskrivninger av svært kostnadskrevenende skipsbaserte undersøkelser .

Havnenes oppgavebyrde vil med dette forslaget bli redusert da O/D-gods ikke lenger vil være påkrevd. Transportør vil også oppleve en endring i oppgavebyrde. Det vil ikke lenger være behov for transportør å oppgi data på O/D-gods til havnen og slik vil transportørens oppgavebyrde bli mindre. Samtidig vil transportør måtte melde godsmengde for hver seilas gjennom SSN. Netto endring i oppgavebyrde hos transportør avhenger av i hvor stor grad dagens rapporteringkrav er innfridd, type transport og fagsystemer hos transportør. Uansett fortegn på netto oppgavebyrde så vil datainnhenting fra transportør, for beregning av transportyelser, ikke lenger samles inn via havn men via SSN. En slik endring vil også bety bortfall av behovet for skipsbaserte undersøkelser og altså mindre oppgavebyrde på transportør i fremtiden. For å motivere transportører ytterligere så kan en se for seg at en endring av krav i ankomstmelding utarbeides sammen med en standardisering (og begrensning) av rapporteringskrav i havn.

SSBs behov og ønsker

SSB vil understreke at det er viktig at justeringen av krav i ankomstmelding begrenses til data som er kjent hos de som kan tenkes å måtte forstå rapporteringen. Derfor ønsker vi ikke å gå utover de to datafelt som er spesifisert her. Store transportører med avanserte fagsystemer vil klare mer detaljerte leveranser da dette kun krever en en-gangs-jobb i programmering av fagsystem. Det samme vil ikke være tilfelle for mindre aktører.

Det må også her tas hensyn til at forslaget om godsmengde i ankomstmelding er å be transportør gi fra seg data som betraktes som forretningsmessig sensitiv. Transportør må være sikker på at data ikke kan misbrukes.

Statistisk sentralbyrå ber Samferdselsdepartementet om å ta stilling til behovet for endringer i de forskrifter som berører datagrunnlaget for transportstatistikken. Det vises i denne sammenheng til Statistikkloven § 3-2 jf. statistikklovforskriften § 1-4 som bestemmer at det skal tas hensyn til statistikkbehov ved etablering av nye sentrale løsninger. I denne sammenheng gjelder dette forskrifter som styrer havnenes datainnhenting hos transportører og private kaioperatører samt forskrifter som transportører forholder seg til i rapportering gjennom SafeSeaNet. Disse forskriftene må sees i sammenheng slik at samfunnets statistikkbehov blir møtt gjennom en datafangst som minimerer samlet oppgavebyrde hos aktørene.

med vennlig hilsen

Per Morten Holt
fagdirektør

Dagfinn Sve
seksjonssjef