



## **Merkblatt**

# **Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt**

## Merkblatt Edition 2005

# Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

### Inhalt

1.	Grundlage .....	3
1.1	Zweck .....	3
1.2	Definitionen .....	3
1.3	Hauptmerkmale des internationalen Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt .....	4
2.	Internationaler Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt .....	5
2.1	Zweck .....	5
2.2	Rechtsgrundlage .....	5
2.3	Aktuelle Edition .....	5
2.4	Struktur des Standards .....	6
2.5	Zu unterstützende RIS-Dienste .....	6
3.	Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt .....	7
3.1	Meldevorgänge .....	7
3.1.1	Meldungen vom Schiff an die Behörde.....	7
3.1.2	Transportanzeige.....	7
3.1.3	Ankunftsanzeige und Positionsbericht.....	8
3.2	Meldungen von Behörde zu Behörde .....	8
3.3	Meldungen von der Behörde zum Schiff .....	9
4.	EDIFACT-Nachrichten .....	10
5.	Klassifikationen und Codelisten .....	11
6.	Datenschutz und Datensicherheit .....	11
7.	Die Umsetzung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt.....	12
7.1	Österreich .....	12
7.2	Belgien .....	12
7.3	Frankreich .....	12
7.4	Deutschland .....	12
7.5	Niederlande .....	13
7.6	Schweiz .....	13
Anlage		
	Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden .....	14



## 1. Grundlage

### 1.1 Zweck

Mit dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Erleichterung des elektronischen Datenaustausches (EDI) zwischen Partnern in der Binnenschifffahrt sowie in der multimodalen Beförderungskette, wenn die Binnenschifffahrt an dieser beteiligt ist.
- Vermeidung von Mehrfachmeldungen der gleichen reisebezogenen Information an verschiedene öffentliche Einrichtungen bzw. gewerbliche Partner.
- Bereitstellung von Regeln und Standards für den Austausch elektronischer Meldungen zwischen Partnern im Bereich der Binnenschifffahrt. Behörden und andere betroffene Parteien (Schiffseigner, Binnenschiffer, Verloader, Häfen) müssen ihre Daten in Übereinstimmung mit diesen Standards und Regeln austauschen.

### 1.2 Definitionen

**Elektronischer Datenaustausch** (*electronic data interchange, EDI*) ist die Übermittlung strukturierter Daten nach abgestimmten Standards von der Computeranwendung eines Beteiligten zur Computeranwendung eines anderen Beteiligten auf elektronischem Wege.

**Elektronisches Internationales Meldewesen** (*electronic reporting international, ERI*) ist das Bestreben um Harmonisierung des Binnenschifffahrtsmeldewesens in Europa nach den Empfehlungen der ERI-Gruppe.

**UN/EDIFACT** steht für die Regeln für den elektronischen Datenaustausch für Verwaltung, Handel und Transport. Diese Regeln werden von der UN/ECE verabschiedet und im UN/ECE Verzeichnis UNTDID (UN Trade Data Interchange Directory) nach vereinbartem Verfahren veröffentlicht.

**Allgemein übliche Begriffe werden in diesem Zusammenhang wie folgt verwendet:**

**Code** ist eine Zeichenkette, die als Kürzel für Melde- oder Identifizierungsinformation benutzt wird.

**Zuständige Behörden** (*competent authorities*) sind von den Regierungen zum Empfang und zur Weitergabe von Meldungen gemäß diesem Standard bevollmächtigte Behörden oder Organisationen.

<b>Empfänger</b>	<i>(consignee)</i> ist derjenige, von dem laut Transportdokument die Güter, Ladung oder Container entgegengenommen werden sollen.
<b>EDI-Nummer</b>	<i>(EDI number)</i> ist die elektronische Adresse eines Absenders oder Empfängers einer Meldung (z.B. Absender und Empfänger einer Ladung). Das kann eine E-mail-Adresse, eine vereinbarte Identifizierung oder eine Nummer der European Article Numbering Association ( <i>EANA number</i> ) sein.
<b>Verfahren</b>	<i>(procedure)</i> sind die notwendigen Schritte um einer Formalität Folge zu leisten, einschließlich Zeitplan, Format und Übertragungsmethode für die Bereitstellung der erforderlichen Information.
<b>Schiffsführer</b>	<i>(shipmaster)</i> ist die Person an Bord eines Schiffes, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist und befugt ist, alle Entscheidungen zu fällen, die die Navigation und das Schiffsmanagement betreffen (Synonyme: Kapitän ( <i>captain</i> ), Schiffer ( <i>skipper</i> )).
<b>Transportanzeige</b>	<i>(transport notification)</i> ist die Anzeige einer beabsichtigten Reise bei der zuständigen Behörde.

### 1.3 Hauptmerkmale des internationalen Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

- Der Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt basiert auf international anerkannten Handels- und Beförderungsstandards und –empfehlungen und ergänzt diese für den Bereich der Binnenschifffahrt. Der Standard spiegelt die Erfahrungen wider, die in europäischen Forschungsprojekten und Anwendungen von Meldesystemen in verschiedenen Ländern gewonnen werden konnten. Neuere Ergebnisse der Arbeitsgruppe “Electronic Reporting International (ERI)” wurden ebenfalls berücksichtigt.
- Um Kompatibilität mit der Seeschifffahrt zu erreichen, wurden zwei Dokumente der Europäischen Kommission berücksichtigt:
  - Richtlinie 2002/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Februar 2002 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft,
  - Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates.

## **2. Internationaler Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt**

### **2.1 Zweck**

1. Der Zweck dieses Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt liegt in der Erleichterung des elektronischen Datenaustausches (EDI) zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt wie auch zwischen Partnern im multimodalen Verkehr, soweit sie am Binnenschifffahrtsverkehr beteiligt sind.
2. Der Standard beschreibt die Meldungen, Dateninhalte (data items), Codes sowie Referenzen, die bei elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt für die verschiedenen Dienste und Funktionen von Informationsdiensten für die Binnenschifffahrt (RIS) zu verwenden sind.
3. Dieser Standard enthält die grundlegenden und wichtigsten Regeln für elektronische Meldungen. Einige Regeln und Empfehlungen für die Praxis müssen noch ergänzt werden, sobald weitere Erfahrungen vorliegen.
4. In diesem Standard sind die Beziehungen zwischen privaten Unternehmen (Verlader, Schiffsführer, Betreiber von Umschlagstellen, Häfen) und öffentlichen Einrichtungen (Wasserstraßenbehörden, öffentliche Häfen) angesprochen. Die Beziehungen zwischen privaten Unternehmungen ohne Bezug zu öffentlichen Einrichtungen (z.B. zwischen Schiffsführern und Betreibern von Umschlagstellen) sind nicht angesprochen.

### **2.2 Rechtsgrundlage**

- Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vom 28. Mai 2003: "Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt" (Beschluss 2003-I-23).
- Empfehlung der Vereinten Nationen über den Austausch von Handelsdaten (UNCEFACT Empfehlung 25, 31 und 32 EDI und E-Commerce Vereinbarungen).

### **2.3 Aktuelle Edition**

Die aktuelle Edition 1.0 vom 28. Mai 2003 ist im Internet unter [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) zu finden.

## 2.4 Struktur des Standards

Der Standard umfasst:

- Den Text in englischer, niederländischer, französischer und deutscher Sprache,
- Meldevorgänge,
- Zu unterstützende RIS-Dienste,
- EDIFACT-Nachrichten und von diesen abgeleitete XML-Nachrichten.

Der Standard verfügt ebenfalls über einen Anhang mit folgenden Unteranhängen:

1. Zu meldende Daten in den verschiedenen Diensten und Funktionen von RIS,
2. ERINOT- Verzweigungsdiagramm,
3. ERI-Nachrichten-Beschreibung,
4. Klassifikationen (Codes),
  - 4.1 Codes für Arten von Transportmitteln in der Binnenschifffahrt, Empfehlung Nr. 28 der UN/ECE, Auszug für die Binnenschifffahrt mit Abänderungen der ZKR für den Gebrauch im Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, 26. August 2002,
  - 4.2 Typ-Codes für Schiffe und Verbände in vier Sprachen,
  - 4.3 Beispiele für die Kombination von Elementen im Ortscode.

## 2.5 Zu unterstützende RIS-Dienste

Die folgenden Dienste können durch elektronische Meldungen der Schiffe unterstützt werden<sup>1</sup>:

1. Verkehrsmanagement (Strategische Verkehrsinformation, Schleusen- und Brücken-Management),
2. Unfallbekämpfung,
3. Transportmanagement (Hafen- und Terminanagement, Güter- und Flottenmanagement),
4. Statistik,
5. Abgaben für die Wasserstraßeninfrastruktur
6. Grenzkontrolle,
7. Zolldienste.

---

<sup>1</sup> s. RIS-Richtlinien 2004, Kap. 4.5

### **3. Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt**

#### **3.1 Meldevorgänge**

##### **3.1.1 Meldungen vom Schiff an die Behörde**

1. Die Meldung Schiff-Behörde besteht vor allem aus:
  - a) Transportanmeldungen über die Reisen von beladenen oder leeren Schiffen innerhalb des Verwaltungsgebiets der Behörden, soweit anwendbar.
  - b) Meldungen über die Ankunft sowie Positionsmeldungen an Schleusen, Brücken, Meldepunkten von Verkehrszentralen.
2. Die Meldung Schiff-Behörde ist nicht begrenzt auf Meldungen, die direkt vom Schiff an die Behörde gesendet werden. Alle das Schiff betreffende Meldungen, die im Namen des Schiffes gesendet werden, zählen als Meldungen Schiff-Behörde, auch wenn sie von Vertretern des Schiffes an Land gesendet wurden.
3. Wenn eine Einreiseerlaubnis in ein Verwaltungsgebiet erforderlich ist, wird die Meldung bereits zu Beginn der Reise an die Behörde gesandt und erneut bei der Einreise in das Gebiet.

##### **3.1.2 Transportanzeige**

1. Die Transportanzeige wird benutzt, um die Behörde über die Absicht zu unterrichten, eine bestimmte Reise mit einem Schiff, das entweder eine bestimmte Ladung führt oder leer ist, anzutreten.
2. Die Transportanzeige kann entweder vom Schiffsführer oder vom Verloader im Auftrag des Schiffsführers ausgehen.
3. Transportanzeigen werden vor dem Beginn einer Reise abgesandt, außerdem vor der Einfahrt in das Verwaltungsgebiet einer Behörde und nach jeder wesentlichen Änderung der Reisedaten, wie z. B. die Zahl der Besatzungsmitglieder an Bord oder die Anzahl der Fahrzeuge im Verband. Wenn ein Schiff eine Genehmigung für eine Reise oder einen Teil derselben benötigt, muss die zuständige Wasserstraßenbehörde eine Bestätigung nach der Verarbeitung des Inhalts der Anmeldung zurücksenden. Die Bestätigung enthält die Erlaubnis mit einer Referenz, oder gegebenenfalls eine Ablehnung einer solchen Erlaubnis zusammen mit näheren Einzelheiten zum weiteren Vorgehen.
4. Der Austausch von Meldungen mit Transportanzeigen findet asynchron aber zeitnah statt.
5. Jede Behörde akzeptiert Meldungen per E-mail (elektronische Post) in Übereinstimmung mit der Meldungsbeschreibung, dies vorzugsweise in Form einer Anlage zur E-mail. Sollte es erforderlich sein, kann sich die strukturierte Nachricht aber auch direkt im Text der Nachricht befinden. Die Mailbox selbst muss direkt über einen öffentlichen Fernsprecher (PSTN) und indirekt über Internet erreichbar sein.
6. Jede Behörde kann entscheiden, weitere Übermittlungsformen zu akzeptieren. Werden Anzeigen auf traditionellem Weg (z.B. auf Papier, über Telefax, über UKW) eingereicht und elektronisch weiterverarbeitet, sollte die Information in einer Form dargestellt sein, die eine einfache Eingabe in ein elektronisches System ermöglicht.

### 3.1.3 Ankunftsanzeige und Positionsbericht

1. Positionsberichte müssen an das örtliche Wasserstraßen-Betriebspersonal, z.B. auf Schleusen, Brücken, in Verkehrszentren, in Häfen und an Anlegestellen abgesandt werden, um dieses über die bevorstehende Ankunft eines Schiffes zu unterrichten. Ankunftsanzeigen müssen 2 Stunden vor der Ankunft an der Schleuse, der Brücke oder dem Hafen abgesendet werden.
2. Positionsberichte müssen an bestimmten Meldepunkten der Wasserstraße gesendet werden.
3. Ankunftsanzeigen und Positionsberichte können durch verschiedene Mittel erstattet werden, seien sie aktiv oder passiv<sup>2</sup>:
  - 1 *Visuell/manuell*

Die traditionelle Methode, die Ankunft eines Schiffes anzuzeigen, ist visuell. Die genaue Ankunftszeit an einem bestimmten Punkt wird notiert und in einigen Fällen von Hand in ein Computersystem eingegeben.
  - 2 *Durch Sprechfunk*

Das Schiff kann die Schleuse oder Brücke über seine Anwesenheit über UKW unterrichten. In diesem Fall kann der ATIS-Code benutzt werden, um das anrufende Schiff zu identifizieren und die Passage des Schiffes in die Warteschlange in dem Computersystem der Schleuse einzureihen. Dabei ist die Überwachung des Verkehrs durch den Schleusenwärter mit dem Auge oder über Radar noch notwendig, um zu vermeiden, dass Schiffe sich vorzeitig in die Warteschlange einreihen.
  - 3 *Durch Transponder (Automatisches Identifizierungssystem, AIS)*

Mit zunehmender Verbreitung von Transpondern werden diese wahrscheinlich zum idealen Mittel werden, die Ankunft eines Schiffes anzuzeigen. Zusätzlich können sie Informationen über die Anwesenheit von gefährlichen Gütern an Bord senden<sup>3</sup>.

### 3.2 Meldungen von Behörde zu Behörde

1. Behörde-Behörde-Meldungen bestehen hauptsächlich aus den Transportanzeigen der Schiffe, entweder beladen oder leer, die von einem Verwaltungsgebiet in ein anderes reisen.
2. Eine Meldung muss an die benachbarte Behörde abgesendet werden, wenn ein Schiff einen beiderseits vereinbarten Punkt auf der Wasserstraße passiert.
3. Alle Meldungen müssen asynchron, aber zeitnah ausgetauscht werden. Die absendende Behörde muss ermächtigt sein, eine Bestätigung bei der empfangenden Behörde zu erbitten.
4. Jede Behörde muss Meldungen akzeptieren, die als E-Mail (elektronische Post) in Übereinstimmung mit der Meldungsbeschreibung entweder direkt im Text oder vorzugsweise als eine Anlage zu der E-Mail übermittelt werden. Die Mailbox selbst soll direkt über öffentliches Telefon (PSTN) und/oder indirekt über das Internet erreichbar sein. Jede Behörde kann entscheiden, weitere Mittel für die Nachrichtenübermittlung zu akzeptieren, so z. B. die direkte Verbindung zwischen den Systemen. Diese Anforderungen gelten auch für die Hafenverwaltungen, die sich an einem derartigen Dienst beteiligen.

---

<sup>2</sup> Diese und andere Ankunfts- und Positionsberichte werden in diesem Standard nicht spezifiziert.

<sup>3</sup> Noch im Standard für Tracking and Tracing in der Binnenschifffahrt zu definieren.

5. Einer Bitte um Weiterleitung von Informationen aus einer Schiff-Behörde-Meldung an jegliche weitere Partei wird nicht ohne ausdrückliche Zustimmung des Besitzers dieser Information, d.h. des Schiffsführers oder des Verladers stattgegeben. Eine solche Genehmigung kann dadurch erfolgen, dass dieser Umstand ausdrücklich in der Original-Transportanzeige angegeben wird.

### **3.3 Meldungen von der Behörde zum Schiff**

1. Behörde-Schiff-Meldungen bestehen hauptsächlich aus Bestätigungen und Antworten auf zuvor übersandte Transportanzeigen über Reisen im Verwaltungsgebiet der Behörde.
2. Behörde-Schiff-Meldungen können auch die Übersendung von Wasserstraßen-Informationen umfassen, wie z. B. Nachrichten für die Binnenschifffahrt und Wasserstandsmeldungen. Diese Art von Informationen wird in diesem Standard nicht behandelt.<sup>4</sup>
3. Alle Meldungen müssen asynchron, aber zeitnah ausgetauscht werden.
4. Jeder Absender einer Transportanzeige (Schiffer oder Verloader), der am elektronischen Meldesystem teilnimmt, muss Zugang zu einer persönlichen Mailbox haben, die es ihm erlaubt, Meldungen der Behörden als elektronische Mail in Übereinstimmung mit der Meldungsbeschreibung zu empfangen, und zwar entweder als einfachen Text oder vorzugsweise als Anlage zum elektronischen Text. Um die Benutzung zu erleichtern, muss diese Mailbox für alle Teilnehmer in einer dauernden gleichmäßigen Art und Weise zugänglich sein, wobei Kosten, Wartung und Bedienerfreundlichkeit berücksichtigt werden sollen.
5. Die Behörden sollen keine Meldungen senden, die nicht den veröffentlichten Standards entsprechen. Die Behörden sollen nicht standardisierte Meldungen nur für spezielle Zwecke, die ausschließlich bestimmten Kombinationen von Anwendungen vorbehalten sind, umsetzen und senden.

---

<sup>4</sup> Die Einbeziehung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt in das elektronische Melden ist im Zuge der Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt (notices-to-skippers) behandelt, und zwar in direktem Zusammenhang mit Inland ECDIS.

#### 4. EDIFACT-Nachrichten

1. Bei elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt werden die Informationen in Form von Nachrichten ausgetauscht.
2. Der gegenwärtig verwendete Meldestandard ist UN/EDIFACT mit seinen Syntaxregeln für die Nachrichtenstruktur (ISO 9735-1). Eine in jüngerer Zeit speziell für PCs entwickelte und auf HTML basierende Syntax ist XML (extended Mark-up Language), die flexibel und unabhängig vom Datenformat ist. EDIFACT und XML benutzen beide die gleichen Datenstrukturen und Codelisten. XML-Nachrichten sind viel umfangreicher als EDIFACT-Nachrichten. Gegenwärtig arbeitet die UN/ECE zusammen mit ISO und anderen Normungsgremien an der Definition der Inhalte von XML-Nachrichten im Rahmen der ebXML (electronic Business XML) Initiative. Bis heute wurden die ersten sogenannten "core components" definiert, die bereits verwendet werden können. Es ist jedoch weiterhin nicht klar, ob sich diese wesentlich von den zur Zeit verfügbaren Daten aus den UN/EDIFACT-Verzeichnissen (directories) unterscheiden. Um mehrdeutige Interpretationen zu vermeiden, werden in diesem Standard die Daten und CODES der UN EDIFACT-Verzeichnisse verwendet.
3. Das ERI-Format für die Meldung von Gefahrgütern ist die UN/EDIFACT "Internationale Nachricht für die Anzeige des Versandes und des Transportes von gefährlichen Gütern. Die Hafenbehörden von Antwerpen, Bremen, Felixstowe, Hamburg, Le Havre und Rotterdam haben aus der IFTDGN-Nachricht die PROTECT-Nachricht abgeleitet. Aus PROTECT wiederum ist die ERI-Anmeldenachricht für die Binnenschifffahrt abgeleitet worden. Dieses Verfahren gewährleistet, dass Übereinstimmung zwischen Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt für gefährliche und umweltverschmutzende Güter gegeben ist.
4. Indem einige Freiheiten der IFTDGN-Nachricht genutzt wurden, wurde die ERI-Nachricht für die Anmeldung geringfügig erweitert, dass auch nicht gefährliche Güter angemeldet werden können. Diese Eigenschaft erlaubt es, alle Daten für die Anmeldung des Transports und der Reise (Schiffs- und Ladungsdaten einer Reise) in einer einzigen Meldung zusammenzufassen.
5. EDIFACT-Nachrichten müssen ohne jegliche Veränderung angewendet werden. Ihre Definitionen befinden sich im UN/ECE UNTDID (UN Trade Data Interchange Directories) und seinen nachfolgenden jährlichen Publikationen.

## 5. Klassifikationen und Codelisten

1. Um den Übersetzungsaufwand für die Nachrichtempfänger zu minimieren, müssen so weit wie möglich Klassifikationen und Codelisten benutzt werden.
2. Zur Vermeidung unnötigen Arbeitsaufwands bei Aufbau und Pflege der Codelisten müssen bestehende Codes benutzt werden.
3. Folgende Klassifikationen müssen beim Melden in der Binnenschifffahrt verwendet werden:
  - 1 Fahrzeug- und Verbandstyp,
  - 2 Amtliche Schiffsnummer (OFS),
  - 3 IMO Schiffsnummer (IMO),
  - 4 ERI Schiffsnummer,
  - 5 Harmonisiertes System für die Beschreibung und Codierung von Gütern 2002 (HS, Güter),
  - 6 Kombinierte Nomenklatur (CN, Güter),
  - 7 Standard Warenklassifikationen für die Verkehrsstatistik / revidiert (NST/R) (Güter),<sup>5</sup>
  - 8 UN Gefahrgutnummer (UNDG),
  - 9 Internationaler Gefahrgutcode für den Seeverkehr (IMDG),
  - 10 ADNR,
  - 11 UN Ländercode,
  - 12 UN Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport (UN/LOCODE),
  - 13 Code für Wasserstraßenabschnitte,
  - 14 Terminal Code,
  - 15 Code für Containergrößen und Containertypen,
  - 16 Code für die Identifizierung von Containern,
  - 17 Code für die Arten von Verpackungen.

## 6. Datenschutz und Datensicherheit

1. Die zuständigen Behörden müssen die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Vertraulichkeit, Integrität und Sicherheit der Daten zu gewährleisten, die an sie gemäß diesem Standard gesandt werden. Sie dürfen solche Informationen nur für die Zwecke der beabsichtigten Dienste verwenden, z. B. für die Unfallbekämpfung, die Grenzkontrolle und den Zoll.
2. Eine Vereinbarung über den Schutz der Vertraulichkeit zwischen allen beteiligten öffentlichen und privaten Partnern muss für neue Anwendungen abgeschlossen werden. Diese soll auf der UN/ECE Empfehlung Nr. 26 beruhen, die eine „Mustervereinbarung für den Datenaustausch“ enthält.

---

<sup>5</sup> Da die vierstelligen NSTR/Codes der verschiedenen Länder nicht kompatibel sind, wird nachdrücklich empfohlen, den gemeinsamen HS Code der Weltzollorganisation (WCO) für die Beschreibung der Ladung zu verwenden.

## **7. Die Umsetzung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt**

### **7.1 Österreich**

Gegenwärtig sind Meldungen lediglich für den Gefahrguttransport vorgeschrieben. Sie können per Fax oder durch die Verwendung der BICS Software erfolgen. Elektronisches Melden nach dem Standard wird möglich sein, sobald die entsprechende Software vorliegt.

### **7.2 Belgien**

#### Flämische Wasserstraßen:

Im Rahmen des COMPRIS Projektes wird die flämische Wasserstraßenverwaltung Behörde-Behörde- und Schiff-Behörde- Meldungen versuchsweise implementieren. Falls die Versuche erfolgreich sind, ist es die Absicht zumindest einige von ihnen im Betrieb zu halten, und möglicherweise auszudehnen.

Später wird ein umfassender Meldedienst für Flandern als Teils des GWS-Systems entwickelt werden. Eine besondere Agentur, CORIS (Co-ordination of RIS) wird derzeit eingerichtet um das GWS-Projekt umzusetzen.

#### Wallonische Wasserstraßen:

Die MET (wallonische Wasserstraßenbehörde) ist am COMPRIS Projekt mit dem Ziel beteiligt, ERI-Behörde-Behörde-Meldungen zu entwickeln und als erstes Schiff-Behörde-Meldungen zu testen. Mit Bezug auf die internationalen Standards wird die Meldung im XML-Format verwendet. Die Anwendung wird im Juni 2005 einsatzbereit sein. Die vollständige Erweiterung auf Schiff-Behörde- und Behörde-Schiff-Meldungen ist für die Jahre 2006 und 2007 vorgesehen.

Bis dahin werden die meisten Dienste vollständig oder teilweise von den spezifisch wallonischen Anwendungen abgedeckt, die den internationalen Standards nicht entsprechen.

### **7.3 Frankreich**

Die französischen Behörden haben die BICS Software zum Austausch von Reisedaten mit französischen Beförderern implementiert.

Innerhalb des COMPRIS Projektes und unter Berücksichtigung der internationalen Standards wird die Meldung in einem XML Format während eines Versuchs des elektronischen Meldens von Behörde zu Behörde mit Wallonien angewendet.

### **7.4 Deutschland**

In Deutschland wird seit Mitte der 90er Jahre auf dem Rhein das Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) eingesetzt. Darin werden die Transportdaten von meldepflichtigen Fahrzeugen entsprechend § 12.01 RheinSchPV erfasst, um sie im Fall einer Havarie an die Rettungsdienste und die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen weiterzugeben.

Die Meldungen der Schifffahrt können entweder per Funk, Fax, Telefon oder als elektronische Meldung abgegeben werden. Für elektronische Meldungen kann dazu die von den Niederlanden kostenfrei zur Verfügung gestellte BICS-Software verwendet werden.

Zur Anpassung des MIB an den internationalen Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt ist eine grundlegende Überarbeitung der Software in Vorbereitung. Die Anpassung wird den grenzüberschreitenden Datenaustausch erleichtern und dazu beitragen, dass Daten nicht mehr mehrfach gemeldet werden müssen. In der Übergangszeit wird weiterhin der elektronische Datenaustausch mit BICS über eine Konvertierungsroutine gewährleistet.

## **7.5 Niederlande**

Ein Teil der niederländischen Binnenschiffflotte hat die BICS / ERI Standards generell eingeführt. Die Melde-Software und auch die Möglichkeiten für gewerbliche Links werden weit verbreitet genutzt und erfüllen einen echten Bedarf seitens der betroffenen Behörden und der gewerblichen Nutzer. Im Rahmen des COMPRIS Projektes wurden eine Reihe von Demonstrationen von RIS und der elektronischen Karten vorgeführt. Eine Ausweitung der Möglichkeiten des elektronischen Meldens unter dem Projektnamen „paperless sailing zwischen Antwerpen und Rotterdam“ steht ebenfalls auf dem Programm.

Es ist vorgesehen, die meisten Standards einschließlich eines vollständigen „e-cognossements“ (Transportpapiere, wie sie im ERI Standard angegeben sind), von den verschiedenen Behörden und gewerblichen Nutzern im Laufe der Jahre 2005 und 2006 anzuwenden.

Auf Grund der Datenschutzbestimmungen des Verkehrsmeldesystems IVS90 sind alle von den Schiffen übermittelten Daten gebührend vor unzulässiger Nutzung, Weitergabe oder Veröffentlichung geschützt. Alle übermittelten Betriebsdaten werden lediglich für den beschränkten Zeitraum von 7 Tagen gespeichert.

## **7.6 Schweiz**

Die Schweiz ist an das deutsche MIB angeschlossen und arbeitet zur Anpassung des MIB an den Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt eng mit den deutschen Behörden zusammen.

Die Schweizer Behörden können ERI Meldungen empfangen und an andere beteiligte Behörden weiterleiten.

### Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden

#### Österreich:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,  
Radetzkystrasse 2, 1030 Wien,  
Bernd Birkhuber und Bernhard Bieringer, Tel.: +43 (0)171 1625902, Fax: +43 (0)171 1625999,  
E-Mail: [bernd.birkhuber@bmvit.gv.at](mailto:bernd.birkhuber@bmvit.gv.at), [bernhard.bieringer@bmvit.gv.at](mailto:bernhard.bieringer@bmvit.gv.at)

Via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H., Donau City Strasse 1, 1220 Wien,  
Mario Sattler, Tel.: +43 (0)159 548960, Fax : +43 (0)159 5489619,  
E-mail: [Mario.Sattler@via-donau.org](mailto:Mario.Sattler@via-donau.org)

#### Belgien:

Flanders:

nv De Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt,  
ir Johan Torfs, Tel.: +32 496 578511, E-mail: [j.torfs@descheepvaart.be](mailto:j.torfs@descheepvaart.be)

Wallonien:

Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction générale des Voies hydrauliques, Direction de  
la Coordination, Boulevard du Nord 8, 5000 Namur,  
Pascal Moens, Tel.: +32 817 73029, Fax: +32 817 73799, E-mail: [pmoens@met.wallonie.be](mailto:pmoens@met.wallonie.be)  
Gianni Ferrara, Tel.: +32 817 73020, Fax: +32 817 73799, E-mail: [gferrara@met.wallonie.be](mailto:gferrara@met.wallonie.be)

#### Frankreich:

Voies Navigables de France, 175 rue Ludovic Boutleux, 62400 Béthune,  
Catherine Leleu, Tel.: +33 (0)321 612965, E-mail: [catherine.leleu@vnf.fr](mailto:catherine.leleu@vnf.fr)  
Rodolphe Bollengier, Tel.: +33 (0)321 612956, E-mail: [rodolphe.bollengier@vnf.fr](mailto:rodolphe.bollengier@vnf.fr)

#### Deutschland:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, 55127 Mainz,  
Nils Braunroth, Tel.: +49 (0)613 1979292, Fax: +49 (0)613 1979152,  
E-Mail: [n.braunroth@wsd-sw.wsv.de](mailto:n.braunroth@wsd-sw.wsv.de)

#### Niederlande:

Rijkswaterstaat, Directie Scheepvaart management, Postbus 20906, 2500 EX The Hague,  
Jos van Splunder, Tel.: +31 703 519539 /+31 655 195100,  
E-mail: [J.van.Splunder@cdr.rws.minvenw.nl](mailto:J.van.Splunder@cdr.rws.minvenw.nl)

#### Schweiz:

Rheinhäfen beider Basel, Rheinschifffahrtsdirektion Basel, Hochbergerstrasse 160, 4057 Basel,  
Peter Sauter, Tel.: +41 616 314545, Fax: +41 616 314594, E-Mail: [p.sauter@portofbasel.ch](mailto:p.sauter@portofbasel.ch)