



Informatieblad

Elektronisch melden

in de binnenvaart

Informatieblad Uitgave 2005

Elektronisch melden in de binnenvaart

Inhoudsopgave

1.	Basis	3
1.1	Doelstelling	3
1.2	Definities	3
1.3	Kenmerken van de standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart	4
2.	Internationale Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart	5
2.1	Doel	5
2.2	Wettelijke basis	5
2.3	Actuele editie	5
2.4	Indeling van de standaard	6
2.5	Te ondersteunen RIS-diensten	6
3.	Elektronisch melden in de binnenvaart	7
3.1	Procedures voor het berichtenverkeer	7
3.1.1	Berichten schip – autoriteit	7
3.1.2	Transportmededeling	7
3.1.3	Mededeling van aankomst en positiemeldingen	8
3.2	Berichten tussen autoriteiten	8
3.3	Berichten van autoriteiten aan schepen	9
4.	EDIFACT berichten	10
5.	Classificaties en codelijsten	11
6.	Vertrouwelijkheid en de veiligheid van informatie	11
7.	Invoering van elektronisch melden in de binnenvaart	12
7.1	Oostenrijk	12
7.2	België	12
7.3	Frankrijk	12
7.4	Duitsland	12
7.5	Nederland	13
7.6	Zwitserland	13
Bijlage		
	Contact adressen van de verantwoordelijke autoriteiten	14

1. Basis

1.1 Doelstelling

De doelstelling van de standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart is

- De elektronische uitwisseling van gegevens (EDI) tussen partijen in de binnenvaart en partijen in het intermodale transport, die betrokken zijn bij de binnenvaart, te vergemakkelijken,
- Te vermijden dat reisgegevens meer dan één keer aan de verschillende autoriteiten en / of commerciële partijen hoeven te worden gemeld,
- Te voorzien in regels voor de uitwisseling van elektronische berichten tussen partijen in de binnenvaart. Publieke autoriteiten en andere betrokken partijen (scheepseigenaren, schippers, verladers, havens) zullen hun data conform deze standaard uitwisselen.

1.2 Definities

Elektronische gegevens uitwisseling (*electronic data interchange, EDI*): de overdracht van gestructureerde data volgens overeengekomen standaarden vanuit applicaties op de computer van de ene partij naar applicaties op de computer van de andere partij met behulp van elektronische middelen.

Electronic reporting international (ERI): (*electronic reporting international, ERI*): het initiatief ter harmonisering van de melding van schepen in de binnenvaart binnen Europa op aanbeveling van de ERI groep.

UN/EDIFACT de VN regels voor de elektronische gegevens uitwisseling tussenvoor overheden, commercie en transport. De regels zijn goedgekeurd en gepubliceerd door de UN/ECE in de UN Trade Data Interchange Directory (UNTDID) en zij worden bijgehouden in overeenstemming met overeengekomen procedures.

Andere algemeen gebruikte termen zijn in dit verband;

Code: een reeks karakters die wordt gebruikt als een afkorting voor het vastleggen of identificeren van informatie.

Bevoegde autoriteiten: (*competent authorities*) de autoriteiten en organisaties die door regeringen zijn geautoriseerd om de in overeenstemming met deze standaard doorgegeven informatie te ontvangen of door te geven.

Ontvanger:	<i>(consignee)</i> diegene in de transportdocumenten vermeld, die de goederen, lading of containers in ontvangst zal nemen.
EDI nummer:	<i>(EDI number)</i> het elektronische adres van de afzender of ontvanger van een bericht (bijv. de afzender en ontvanger van de lading). Dit kan een E-mail adres zijn, een overeengekomen identificatiekenmerk of een nummer van de European Article Numbering Association (EAN nummer).
Procedure:	<i>(procedure)</i> de opeenvolging van handelingen die men moet verrichten om te voldoen aan een formaliteit incl. de tijdsplanning, het format en de verzendingsmethode voor het indienen van de vereiste informatie.
Schipper:	<i>(shipmaster)</i> de persoon aan boord van een schip die verantwoordelijk is voor het schip en de bevoegdheid heeft om alle beslissingen m.b.t. de navigatie en het managen van het schip te nemen. (synoniem: Kapitein).
Transportmededeling:	<i>(transport notification)</i> de aankondiging van de beoogde reis van een schip, aan een bevoegde autoriteit.

1.3 Kenmerken van de standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart

- De standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart baseert zich op internationaal geaccepteerde standaarden en classificaties voor handel en transport en vult deze aan voor de binnenvaart. De standaard geeft de ervaringen weer die men heeft opgedaan in Europese research projecten en met het toepassen van meldsystemen in verschillende landen. Nieuwe ontwikkelingen uitgewerkt door de werkgroep "Electronic Reporting International (ERI)" zijn er in opgenomen.
- Om te zorgen voor compatibiliteit met de zeescheepvaart heeft men rekening gehouden met twee documenten van de Europese Commissie:
 - Richtlijn 2002/6/EC van het Europese parlement en de commissie van 18 februari 2002 met betrekking tot aanmeldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens in de lidstaten van de gemeenschap,
 - Richtlijn 2002/59/EC van het Europese parlement en de Commissie van 22 juni 2002 met betrekking tot het opzetten van een EU-monitor- en informatiesysteem voor de scheepvaart onder intrekking van de Commissie Richtlijn 93/75/EEC.

2. Internationale Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart

2.1 Doel

1. Het doel van de standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart is om de elektronische uitwisseling van gegevens (EDI) tussen partijen in de binnenvaart en partijen in het intermodale transport, die betrokken zijn bij de binnenvaart, te vergemakkelijken.
2. Deze standaard beschrijft de berichten, de data elementen, de coderingen en referentietabellen, die worden gebruikt bij het elektronische melden ten behoeve van de diverse diensten en functies van River Information Services.
3. Deze standaard omvat de elementaire en meest belangrijke voorschriften voor het elektronisch melden. Sommige voorschriften voor specifieke omstandigheden moeten nog worden gecompleteerd, nadat men meer ervaring heeft opgedaan.
4. In deze standaard wordt de relatie tussen private partijen (verladere, schippers, terminal operators, vlootbeheerders) en publiekrechtelijke partijen (vaarwegbeheerders, openbare havens) geregeld. De relaties tussen private partijen zonder raakvlak met publiekrechtelijke partijen (bijv. tussen schippers en terminaloperators) worden hiermee niet geregeld.

2.2 Wettelijke basis

- Het besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 28 mei 2003 "Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart" (2003-I-23).
- Aanbevelingen van de Verenigde Naties met betrekking tot de uitwisselingen van handelsgegevens. (UNCEFACT) Recommendation 25, 31 and 32 EDI and E-Commerce agreement.

2.3 Actuele editie

De actuele editie 1.0 van 28 mei 2003 is gepubliceerd op internet onder www.ccr-zkr.org.

2.4 Indeling van de standaard

De standaard omvat:

- tekst in Engelse, Duitse, Franse en Nederlandse taal,
- procedures voor berichten,
- te ondersteunen RIS-diensten,
- EDIFACT berichten de daaruit afgeleide XML-berichten.

De standaard omvat eveneens een bijlage met de volgende aanhangsels:

1. Gegevens die gemeld moeten worden ten behoeve van de verschillende functies en diensten van RIS,
2. ERINOT-berichten diagram,
3. ERI-berichtenspecificaties,
4. Classificaties (Codes),
 - 4.1 Codes die gebruikt worden bij het melden van schepen in de binnenvaart (aanbeveling 28 van de UN/ECE, uittreksel voor de binnenvaart met aanvullingen door de CCR ten behoeve van het gebruik in de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, van 26 augustus 2002),
 - 4.2 Typecodes voor schepen en samenstellen in vier talen,
 - 4.3 Voorbeelden van de combinatie van elementen in de Locatiecode.

2.5 Te ondersteunen RIS-diensten

Van de volgende diensten heeft men vastgesteld dat zij moeten worden ondersteund door middel van de elektronische melding¹:

1. Verkeersbegeleiding (strategische verkeersinformatie, sluis- en brugbeheer,
2. Calamiteitenbestrijding,
3. Management(Haven en terminalmanagement, goederen- en vlootmanagement),
4. Statistiek,
5. Te betalen kosten voor gebruik waterwegeninfrastructuur,
6. Grenscontrole,
7. Douanediensten.

¹ zie de Richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services 2004, hoofdstuk 4.5

3. Elektronisch melden in de binnenvaart

3.1 Procedures voor het berichtenverkeer

3.1.1 Berichten schip – autoriteit

1. Schip - autoriteit berichten bestaan voornamelijk uit:
 - a) Transportmededelingen met betrekking tot de reizen van lege of beladen schepen binnen het beheersgebied van de autoriteit, waarvoor dat van toepassing is.
 - b) Mededelingen over aankomsten en positiemeldingen aan sluizen, bruggen en meldpunten voor verkeerscentrales.
2. Het schip - autoriteit berichtenverkeer is niet beperkt tot berichten, die rechtstreeks van een schip naar de autoriteit worden verzonden. Alle berichten betreffende het schip die door of namens het schip worden verzonden, gelden als schip - autoriteit berichten zelfs wanneer zij door wettelijke vertegenwoordigers, namens het schip, aan de wal worden verzonden.
3. Wanneer er toestemming noodzakelijk is om een beheersgebied binnen te varen, dan moet de mededeling reeds vóór het begin van de reis naar de autoriteit gestuurd en bij het binnenvaren van het gebied.

3.1.2 Transportmededeling

1. Het bericht met de transportmededeling wordt gebruikt om de autoriteiten op de hoogte te brengen van de intentie om met een specifiek schip een gespecificeerde reis te maken, waarbij het schip beladen is met een gespecificeerde lading of leeg is.
2. De transportmededeling kan worden opgemaakt door de schipper van het schip of namens de schipper door de afzender van de lading.
3. Transportmededelingen moeten altijd worden verzonden vóór aanvang van de reis, daarna vóór het binnenvaren van een beheersgebied en na elke belangrijke wijziging van de reisgegevens (bijv. het aantal bemanningsleden aan boord of het aantal bakken in een duwverband). Indien een schip toestemming moet krijgen voor (een deel van) de reis, zal de bevoegde autoriteit een bevestiging sturen, nadat zij de mededeling heeft verwerkt. De bevestiging kan de toestemming met aanwijzingen bevatten, of indien van toepassing een weigering van de toestemming met bijzonderheden hoe verder te handelen..
4. De transportmededelingen moeten asynchroon, maar wel binnen een tijdlimiet worden doorgegeven.
5. Iedere autoriteit zal berichten accepteren die worden aangeleverd in de vorm van een E-mail in overeenstemming met de berichtenspecificatie, bij voorkeur in de vorm van een bijlage bij de E-mail, maar indien noodzakelijk kan het gestructureerde bericht ook rechtstreeks in het tekstgedeelte van de E-mail. De mailbox zelf dient rechtstreeks bereikbaar te zijn via de openbare telefoonlijnen (PSTN) en indirect via het Internet.
6. Iedere autoriteit kan beslissen om andere methoden van aanlevering te accepteren. In gevallen waarbij de mededelingen op een traditionele manier worden aangeleverd (bijv. op papier, per fax of per marifoon), maar daarna op elektronische wijze verder wordt verwerkt, dient de informatie zodanig te worden aangeboden dat deze op een eenvoudige wijze in het elektronische systeem kan worden ingevoerd.

3.1.3 Mededeling van aankomst en positiemeldingen

1. De mededeling van aankomst moet aan de lokale vaarwegbeheerders (zoals sluiswachters, brugwachters, verkeersleiders, havens en afmeerploegen) worden gezonden om hen te informeren over de aankomst van een schip. De meldingen van aankomst dienen tenminste 2 uur vóór aankomst bij een sluis, brug of haven te worden verzonden.
2. Positiemeldingen dienen te worden verzonden vanaf bepaalde meldpunten op de vaarweg.
3. Meldingen van aankomst en positiemeldingen kunnen op diverse manieren – zowel actief als passief² – worden doorgegeven:
 - 1 *Visueel / handmatig*

De traditionele manier om de aankomst van een schip te melden, is visueel. De exacte aankomsttijd op het specifieke punt wordt vastgelegd en in sommige gevallen handmatig in een computersysteem ingevoerd.
 - 2 *Met behulp van de marifoon.*

Het schip kan de sluis of brug via VHF radio informeren over zijn aanwezigheid. In dat geval kan de ATIS code worden gebruikt om het betreffende schip te identificeren en de passage van het schip op te nemen in de wachtlijst van het computersysteem van de sluis. In dergelijke gevallen dient de sluiswachter nog steeds via radar of visueel toezicht te houden om te voorkomen, dat schepen zich te vroeg in de wachtlijst voegen.
 - 3 *Met behulp van transponders (Automatisch Identificatie Systeem AIS)*

Nu transponders steeds frequenter worden toegepast, kunnen deze waarschijnlijk het ideale hulpmiddel zijn, om de komst van een schip aan te kondigen. Bovendien kunnen zij extra informatie meesturen, zoals de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord van het schip³.

3.2 Berichten tussen autoriteiten

1. Berichtenverkeer van autoriteit - autoriteit bestaat voornamelijk uit transmededelingen voor schepen, die leeg zijn of lading vervoeren en van het ene naar het andere beheersgebied varen.
2. Er zal een bericht naar de naastgelegen autoriteit worden gestuurd, wanneer het schip een onderling overeengekomen punt op de vaarweg passeert.
3. Alle berichten worden asynchroon, maar binnen een bepaalde tijdslimiet verzonden. De verzendende autoriteit mag de ontvangende autoriteit om een bevestiging vragen.
4. Iedere autoriteit zal berichten accepteren die worden aangeleverd als E-mail bericht in overeenstemming met de specificatie voor berichten, hetzij rechtstreeks in de E-mail tekst of als bijlage bij de E-mail. De mailbox zelf dient bereikbaar te zijn via de openbare telefoonlijnen (PSTN) en / of het Internet. Iedere autoriteit kan besluiten om daarnaast nog andere methoden van aanlevering te accepteren, bijvoorbeeld via een directe verbinding tussen de systemen. Deze regels gelden ook voor havenbeheerders die aan een dergelijke dienst deelnemen.

² Deze en andere aankomst- of positiemeldingen zijn in deze standaard niet gespecificeerd.

³ Te definiëren in de AIS standaard voor de binnenvaart.

5. Een verzoek om informatie van een schip - autoriteit bericht door te sturen aan andere partij kan uitsluitend indien de eigenaar van deze informatie, bijvoorbeeld de schipper of de verlader, daartoe expliciet toestemming heeft gegeven. Deze toestemming kan worden gegeven door in de originele transportmededeling dit feit uitdrukkelijk te vermelden.

3.3 Berichten van autoriteiten aan schepen

1. Het berichtenverkeer van autoriteiten aan schepen bestaat voornamelijk uit het verzenden van bevestigingen en antwoorden met betrekking tot eerder aangeleverde mededelingen over reizen binnen het beheersgebied van de autoriteit.
2. Berichten van autoriteiten aan schepen kunnen ook de verzending omvatten van vaarweginformatie zoals berichten aan de scheepvaart en hydrometeoberichten. Dit soort informatie valt niet onder het werkingsbereik van deze standaard.⁴
3. Alle berichten worden asynchroon, maar binnen een bepaalde tijdslimiet verzonden.
4. Iedere afzender van een transportmededeling, die deelneemt aan het elektronisch melden dient toegang te hebben tot een eigen mailbox om de door een autoriteit gestuurde berichten als E-mail in overeenstemming met de berichtenspecificatie te kunnen ontvangen, hetzij als gewone tekst of – bij voorkeur – als bijlage bij een E-mail. Om een eenvoudig gebruik te verzekeren dient een dergelijke mailbox voor alle partijen permanent en op een consistente manier bereikbaar te zijn, waarbij rekening wordt gehouden met de kosten, onderhoudsvriendelijkheid en gebruiksgemak.
5. Autoriteiten zullen geen berichten verzenden die niet voldoen aan de gepubliceerde standaarden. Autoriteiten mogen uitsluitend non-standaard berichten implementeren en verzenden voor specifieke doeleinden, die samenhangen met unieke, speciale combinaties van applicaties.

⁴ Het opnemen van de berichten aan scheepvaart in de elektronische melding van schepen zal worden behandeld in het kader van de standaardisatie van de berichten aan scheepvaart met betrekking tot de ECDIS voor de binnenvaart.

4. EDIFACT berichten

1. Bij het elektronische aanmelden van schepen wordt informatie uitgewisseld via berichten (messages).
2. Momenteel is de berichtenstandaard UN/EDIFACT in gebruik, die de syntactische regels voor de berichtstructuur (ISO 3795-1) bevat. Een meer recent ontwikkelde syntaxis, speciaal ontworpen voor het gebruik op Personal Computers en gebaseerd op HTML is XML (extended Mark-up Language), dat flexibel en onafhankelijk van het dataformaat is. XML berichten zijn veel omvangrijker dan EDIFACT berichten. Momenteel zijn de UN/ECE samen met de ISO en andere organisaties voor standaardisatie bezig met het definiëren van de inhoud van de XML-berichten. Dit wordt ebXML (electronic Business XML) genoemd. Op dit moment zijn de eerste zogeheten "core componenten" gedefinieerd die inmiddels ook toegepast kunnen worden. Het is echter op dit moment nog niet duidelijk of deze "core componenten" wezenlijk verschillen van de gegevens die momenteel beschikbaar zijn in de UN/EDIFACT berichten. Om onduidelijke interpretaties te vermijden zullen vooralsnog in deze standaard alleen de gegevens en berichten van de UN/EDIFACT gebruikt worden.
3. Het ERI format voor de kennisgeving voor gevaarlijke stoffen is het UN/EDIFACT bericht "International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (IFTDGN)". De havenautoriteiten van Antwerpen, Bremen, Felixstow, Hamburg, Le Havre en Rotterdam hebben het PROTECT bericht afgeleid van het IFTDGN bericht. Uit PROTECT is voor de binnenvaart de ERI kennisgeving afgeleid. Deze procedure zorgt ervoor dat er éénduidigheid is tussen de zeevaart en binnenvaart op het gebied van gevaarlijke en milieuvervuilende stoffen.
4. Gebruikmakend van enige mogelijkheden binnen het IFTDGN bericht heeft men het ERI bericht van kennisgeving enigszins aangepast, zodat ook niet gevaarlijke ladingen kunnen worden gemeld. Deze kenmerken maken het mogelijk om alle data van de transport- of reismelding (scheeps- en ladingsgegevens van een reis) in één enkel bericht onder te brengen.
5. De EDIFACT berichten dienen ongewijzigd te worden toegepast. Hun definities kunnen worden gevonden in de UN/ECE UNTDID (UN Trade Data Interchange Directories) en de daarop volgende jaarlijkse publicaties.

5. Classificaties en codelijsten

1. Om de vertaalinspanningen voor de ontvangers van berichten zoveel mogelijk te beperken, dienen zoveel als mogelijk de classificaties en codelijsten te worden gebruikt.
2. Er zal gebruik worden gemaakt van bestaande codes om te vermijden dat er extra inspanningen moeten worden geleverd voor het opstellen en onderhouden van nieuwe codelijsten.
3. Bij de aanmelding van schepen in de binnenvaart zullen de volgende classificaties worden gebruikt:
 - 1 Vaartuig- en samensteltype,
 - 2 Officieel scheepsnummer (OFS),
 - 3 IMO scheepsidentificatienummer (IMO),
 - 4 ERI scheepsidentificatienummer,
 - 5 Geharmoniseerde beschrijving en codering van goederen 2002 (HS, goederen),
 - 6 Gecombineerde nomenclatuur voorgoederen (CN, goederen),
 - 7 Standaard goederenclassificatie voor transportstatistieken / herzien (NST/R) (goederen)⁵,
 - 8 UN gevaarlijke stoffen nummer (UNDG),
 - 9 Internationale Gevaarlijks stoffen code voor de zeescheepvaart (IMDG),
 - 10 ADNR,
 - 11 UN code voor land,
 - 12 UN code voor plaatsnamen ten behoeve van handel- en transport (UN/LOCODE),
 - 13 Code vaarwegsecties,
 - 14 Terminalcode,
 - 15 Code voor containerafmetingen en containertypes,
 - 16 Container identificatie code,
 - 17 Verpakkingstype code.

6. Vertrouwelijkheid en de veiligheid van informatie

1. De bevoegde autoriteiten zullen de noodzakelijke maatregelen nemen om de vertrouwelijkheid, de integriteit en de veiligheid van de aan hen gezonden gegevens overeenkomstig deze standaard te waarborgen. Zij mogen dergelijke informatie uitsluitend gebruiken voor de beoogde diensten zoals bijvoorbeeld calamiteitenbestrijding, grenscontroles en douanezaken.
2. Er zal tussen alle betrokken publieke en private partijen een overeenkomst over gegevensuitwisseling worden gesloten met betrekking tot de bescherming van de privacy, die geldt voor nieuwe applicaties gebaseerd op de UN/ECE aanbeveling 26, die een voorbeeld voor een "Model voor een overeenkomst uitwisseling gegevens" bevat.

⁵ Omdat de 4-cijferige NSTR codes van de diverse landen niet compatibel zijn, wordt het sterk aanbevolen om de normale HS code van de World Customs Organization te gebruiken voor de ladingsomschrijving.

7. Invoering van elektronisch melden in de binnenvaart

7.1 Oostenrijk

Er geldt slechts een meldplicht voor transport van gevaarlijke goederen. Meldingen zijn op dit moment per fax of met BICS-software mogelijk. Elektronische berichtgeving volgens de standaard zal mogelijk zijn zodra de daarvoor benodigde software beschikbaar is.

7.2 België

Vlaamse waterwegen

Gedurende het COMPRIS-project zullen het Vlaamse vaarwegautoriteiten als experiment authority-to-authority en ship-to-authority messaging invoeren. Als de experimenten slagen, is het de bedoeling de dienst althans gedeeltelijk in stand te houden en mogelijk uit te breiden.

Later zal er een mondiale berichtendienst voor Vlaanderen worden ontwikkeld als onderdeel van het GWS-systeem. Er wordt een speciale instantie in het leven geroepen, CORIS (coördinatie van RIS), die het GWS-project zal implementeren.

Waalse waterwegen

De Waalse vaarwegbeheerder MET draagt aan het COMPRIS-project bij met het doel authority-to-authority messaging volgens de ERI-standaard te ontwikkelen en door een eerste test uit te voeren met ship-to-authority berichten. Met betrekking tot de internationale standaarden zal het bericht worden gebruikt in XML-formaat. Deze toepassing zal in juni 2005 operationeel zijn.

De volledige uitbreiding naar ship-to-authority en authority-to-ship messaging zal in de jaren 2006 en 2007 plaatsvinden.

In de tussentijd vallen de meeste diensten geheel of gedeeltelijk onder de specifieke Waalse toepassingen, die niet aan de internationale standaarden voldoen.

7.3 Frankrijk

De Franse autoriteiten hebben de BICS-software ingevoerd om reisgegevens elektronisch uit te wisselen met Franse vervoerders.

In het COMPRIS-project en met betrekking tot de internationale standaarden zal, tijdens de proef met elektronische berichtgeving tussen de Franse en Waalse autoriteiten, in XML-formaat worden toegepast.

7.4 Duitsland

Sinds het midden van de jaren negentig is in Duitsland op de Rijn het Rapportage- en Informatiesysteem voor de Binnenscheepvaart (MIB) in gebruik. Met het MIB worden, zoals vereist ingevolge § 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR), reisgegevens van schepen verzameld om bij ongevallen te worden doorgegeven aan reddingsdiensten en instanties voor rampenbestrijding.

Schepen kunnen hun berichten per radio, fax, telefoon of elektronisch doorgeven. Voor elektronische berichten kan de BICS-software, gratis door Nederland ter beschikking gesteld, worden gebruikt.

Om de MIB aan de Internationale Standaard voor Elektronische Berichtgeving in de Binnenvaart aan te passen, wordt de software uitgebreid herzien. De aanpassing zal grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens vergemakkelijken en helpen voorkomen dat gegevens meer dan eens moeten worden gemeld. In de tussentijd is elektronische gegevensuitwisseling mogelijk door middel van BICS met gebruikmaking van een conversiemethode.

7.5 Nederland

De BICS / ERI-standaarden en -software zijn door deels door de Nederlandse binnenvaartvloot algemeen ingevoerd. De meldingssoftware en de mogelijkheden voor commerciële koppelingen worden algemeen gebruikt en beide voorzien in een reële behoefte van zowel de betrokken autoriteiten als commerciële gebruikers.

Gedurende het COMPRIS-project hebben een aantal demonstraties plaats gevonden met RIS en elektronische kaarten, terwijl door middel van een project 'Papierarm Varen' tussen Antwerpen en Rotterdam de mogelijkheden van elektronische berichtgeving nog verder zullen worden uitgebreid.

De verwachting is dat de meeste standaarden zoals in ERI aangegeven, met inbegrip van een bericht met een volledig manifest (E-Cognoisement), dat alle lading aan boord vermeldt, in de loop van 2005 en 2006 door de verschillende bevoegde autoriteiten en commerciële gebruikers zullen worden ingevoerd.

Door toepassing van de privacyregels van het verkeersregistratiesysteem IVS90 zijn alle gegevens die door de schepen worden verstrekt beschermd tegen onbevoegd gebruik, delen met anderen en publicatie. Operationele gegevens die worden verstrekt zullen alleen voor een beperkte periode van 7 dagen worden bewaard.

7.6 Zwitserland

Zwitserland is aangesloten bij het Duitse MIB en werkt samen bevoegde Duitse autoriteiten aan de aanpassing van het MIB aan de ERI-Standaard. De Zwitserse autoriteiten kunnen ERI-meldingen ontvangen en aan andere betrokken autoriteiten doorgeven.

Contact adressen van de verantwoordelijke autoriteiten

Oostenrijk:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,
Radetzkystrasse 2, 1030 Wenen,
Bernd Birkhuber, Tel.: +43 (0)171 1625902, Fax: +43 (0)171 1625999,
E-Mail: bernd.birkhuber@bmvit.gv.at,

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

België:

Vlaanderen:

NV. De Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt,
ir Johan Torfs, Tel.: +32 496 578511, E-mail: j.torfs@descheepvaart.be

Wallonië:

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
Gianni Ferrara, Tel.: +32 817 73020, Fax: +32 817 73799, E-mail: gferrara@met.wallonie.be

Frankrijk:

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

Duitsland:

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

Nederland:

Rijkswaterstaat, Projectbureau Betrouwbaar op de Vaarweg, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag,
Jos van Splunder, Tel: +31 703 519539 /+31 655 195100,
E-mail: J.van.Splunder@cdr.rws.minvenw.nl

Zwitserland:

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