



# **Merkblatt**

## **Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt**



## Merkblatt Edition 2008

# Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

### Inhalt

1.	Grundlage .....	5
1.1	Zweck .....	5
1.2	Definitionen .....	5
1.3	Hauptmerkmale des internationalen Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt .....	6
2.	Internationaler Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt .....	7
2.1	Zweck .....	7
2.2	Rechtsgrundlage .....	7
2.3	Aktuelle Edition .....	7
2.4	Struktur des Standards .....	8
2.5	Zu unterstützende RIS-Dienste .....	8
3.	Meldevorgänge .....	9
3.1	Meldungen vom Schiff an die Behörde.....	9
3.1.1	Transportanzeige.....	9
3.1.2	Ankunftsanzeige und Positionsbericht.....	10
3.2	Meldungen von Behörde zu Behörde .....	10
3.3	Meldungen von der Behörde zum Schiff .....	11
4.	EDIFACT-Nachrichten .....	12
5.	Klassifikationen und Codelisten .....	13
6.	Datenschutz und Datensicherheit .....	13
7.	Die Umsetzung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt.....	14
7.1	Österreich .....	14
7.2	Belgien .....	14
7.3	Kroatien .....	15
7.4	Frankreich .....	15
7.5	Deutschland .....	15
7.6	Ungarn .....	16
7.7	Niederlande .....	16
7.8	Rumänien .....	16
7.9	Slowakei .....	17
7.10	Schweiz .....	17
7.11	Tschechische Republik .....	17
Anlage		
	Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden .....	19



## 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, Verlader, Terminals, 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 des Absenders oder Empfängers einer Meldung (z.B. Absender und Empfänger einer Ladung). Das kann eine E-mail-Adresse oder eine vereinbarte Identifizierung 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.
<b>Absender</b> <i>(sender)</i> der Meldung	ist die Partei, die tatsächlich die Meldung versendet und für den Inhalt der Meldung verantwortlich gemacht werden kann. (Sender Identifikation: Name oder Code, der die Partei oder Organisation des Senders einer Meldung identifiziert.)
<b>Empfänger</b> <i>(receiver)</i> der Meldung	ist die Partei, für die die betreffende Meldung und ihr Inhalt bestimmt sind. (Empfänger Identifikation: Name oder Code, der die Partei oder Organisation des Empfängers einer Meldung identifiziert.)

### 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 Forschungs- und Entwicklungsprojekten 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 Terminals, Häfen) und öffentlichen Einrichtungen (Wasserstraßenbehörden, öffentliche Häfen) angesprochen. Die Beziehungen zwischen privaten Unternehmen ohne Einbeziehung öffentlicher Einrichtungen (z.B. die Beziehung zwischen Schiffsführern und Betreibern von Terminals) 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).
- Empfehlungen der Vereinten Nationen über den Austausch von Handelsdaten (UNCEFACT Empfehlung 25, 31 und 32, EDI und E-Commerce Vereinbarungen).
- Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft.

### **2.3 Aktuelle Edition des Standards**

Die aktuelle Edition des Standards 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. Meldevorgänge**

#### **3.1 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.

##### **3.1.1 Transportanzeige**

1. Die Transportanzeige wird benutzt, um die zuständige 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, beziehungsweise vor der Einfahrt in das Verwaltungsgebiet einer zuständigen 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. Die zuständigen Behörden sollen in der Lage sein, soweit dass ein Meldeverfahren durch nationale oder internationale Vorschriften vorgesehen ist, elektronische Meldungen der geforderten Daten von Schiffen zu empfangen.  
Im Falle grenzüberschreitender Verkehre ist diese Information den zuständigen Behörden des Nachbarstaates zu übermitteln, bevor die Fahrzeuge die Grenze erreichen. (Richtlinie 2005/44/EG, Artikel 4.3 c).
5. Der Austausch von Meldungen mit Transportanzeigen findet asynchron aber zeitnah statt.
6. Jede Behörde akzeptiert Meldungen per sicherer 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.

7. Für andere Fahrzeuge als die nach § 12.01 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung genannten kann die zuständige Behörde 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.

### 3.1.2 Ankunftsanzeige und Positionsbericht

1. Ankunftsanzeigen 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 mobile Inland AIS Stationen*

Mobile Inland AIS Stationen werden zunehmend an Bord von Fahrzeugen genutzt um die Position des Schiffes anzuzeigen und zusätzliche Informationen zu liefern.<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.

---

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

<sup>3</sup> Nach dem Standard für Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt.

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 indirekt mittels Internet erreichbar sein. Jede Behörde kann entscheiden, weitere Mittel für die Nachrichtenübermittlung zu akzeptieren, so z. B. die direkte Verbindung zwischen Systemen.
5. Einer Bitte um Weiterleitung von Informationen aus einer Schiff-Behörde-Meldung an jegliche weitere involvierte Partei wird nicht ohne ausdrückliche Zustimmung des Besitzers dieser Information, d.h. des Schiffsführers oder des Verladers stattgegeben.

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

1. Behörde-Schiff-Meldungen bestehen hauptsächlich aus Bestätigungen und Antworten auf zuvor übersandte Transportanzeigen.
2. Behörde-Schiff-Meldungen können auch die Übersendung von Wasserstraßen-Informationen einschließen, wie z. B. Nachrichten für die Binnenschifffahrt und Wasserstandsmeldungen. Diese Art von Informationen wird durch diesen Standard nicht unterstützt.<sup>4</sup>
3. Alle Meldungen sind asynchron, dennoch sollen Antworten kurzfristig verfügbar sein.
4. Der Absender einer Transportanzeige (Schiffer oder Verloader) muss Zugang zu einer persönlichen E-mail-Adresse haben, die den Empfang von Meldungen der Behörden erlaubt. Um die Nutzung einer derartigen Mailbox zu erleichtern, muss diese für alle involvierten Parteien nutzbar sein, wobei Kosten, Wartung und Bedienerfreundlichkeit berücksichtigt werden sollen.
5. Die Behörden dürfen keine Meldungen senden, die nicht den veröffentlichten Standards entsprechen.

---

<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 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. Gegenwärtig hat die UN/ECE zusammen mit ISO und anderen Normungsgremien die erste Version des XML Standards und der XML Meldungen fertiggestellt. Diese heißen ebXML und UN/eDocs. Derzeit sind die ersten sogenannten "core components" definiert, die bereits verwendet werden können. Um mehrdeutige Interpretationen zu vermeiden, werden in diesem Standard nur die Daten und Codes der UN/EDIFACT-Verzeichnisse und TDED (Trade Data Elements Directory) 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. Mittels eines Memorandums of Understanding zwischen der PROTECT Gruppe von Häfen und der ERI Expertengruppe wurde Übereinstimmung erzielt, gemeinsam die betreffenden Nachrichten, Daten und Codes zu entwickeln und zu verwenden, was zu der erforderlichen Konformität führen wird.
4. Indem einige Freiheiten der IFTDGN-Nachricht genutzt wurden, wurde die ERI-Nachricht für die Anmeldung geringfügig erweitert, so dass auch nicht gefährliche Güter angemeldet werden können. Diese Eigenschaft ermöglicht 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. Für die Nutzung dieser Nachrichten im Rahmen der RIS sollten die entsprechenden Anwenderrichtlinien und technischen Spezifikationen herangezogen werden.

## 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 (UN Recommendation 28)
  - 2 Amtliche Schiffsnummer (OFS)
  - 3 IMO Schiffsnummer (IMO), entspricht dem Lloyds Register wie für jedes Seeschiff publiziert, Nummer ohne die Buchstaben LR
  - 4 ERI Schiffsnummer
  - 5 ENI einheitliche europäische Schiffsnummer
  - 6 Harmonisiertes System für die Beschreibung und Codierung von Gütern 2002 (HS, Güter)
  - 7 Kombinierte Nomenklatur (CN, Güter)
  - 8 Standard Warenklassifikationen für die Verkehrsstatistik / revidiert (NST/R, Güter)
  - 9 UN Gefahrgutnummer (UNDG)
  - 10 Internationaler Gefahrgutcode für den Seeverkehr (IMDG)
  - 11 ADN/ADNR
  - 12 UN Ländercode
  - 13 UN Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport (UNLOCODE)
  - 14 Code für Wasserstraßenabschnitte
  - 15 Terminal Code
  - 16 Code für Containergrößen und Containertypen
  - 17 Code für die Identifizierung von Containern
  - 18 Code für die Arten von Verpackungen
  - 19 Anweisungen für die Abwicklung
  - 20 Zweck des Anlaufs
  - 21 Eigenschaften der Ladung.

## 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.

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

### **7.1 Österreich**

Das Melden bei der zuständigen Behörde für Verkehrsregelung ist nach dem österreichischen Binnenschifffahrtsgesetz für den Transport gefährlicher Güter entsprechend der ADN-Vereinbarung der UN ECE obligatorisch. Andere Meldeverpflichtungen umfassen Ladungs- und Reiseberichte von Fahrzeugen im Transitverkehr für das österreichische statistische Amt. Meldungen können in schriftlicher Form, per Fax oder per E-mail, die standardisierten Mustern folgen, übermittelt werden.

Elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt entsprechend der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft wird bis Ende 2008 eingeführt und getestet (im Rahmen des TEN-T co-finanzierten Projekts IRIS Europa). Eine vollständig betriebsfähige Infrastruktur für das elektronische Melden als Teil des österreichischen DoRIS Systems wird von 2009 an zur Verfügung gestellt, und standardisierte elektronische Meldungen (z.B. zur Verfügung gestellt von BICS) werden unterstützt.

### **7.2 Belgien**

#### Flämische Wasserstraßen

##### Behörde-Behörde-Meldungen:

Vollständig betriebsfähig zwischen flämischen Wasserstraßenbehörden. Wenn FlaRIS 1 um Juli 2008 betriebsfähig sein wird, werden Meldungen zwischen diesen Behörden überflüssig, da sie dann eine einzige Datenbank betreiben. Behörde-Behörde-Meldungen im Bereich der Mündung der Schelde ist auch vollständig betriebsfähig durch SBS message brooker, einschließlich der Seehäfen von Antwerpen und Ghendt sowie dem niederländischen IVS System. Austausch zwischen RIS-Hasselt und IVS90 teilweise betriebsfähig. Austausch zwischen flämischen Systemen und MET-GINA auch teilweise betriebsfähig. Austausch mit dem französischen System VNF-2000 noch in der Versuchsphase wegen Kommunikationsproblemen. Flämische Systeme vollständig fähig für Behörde-Behörde-Meldungen. Auf dem Albert-Kanal können leere Schiffe, die richtig von GINA angekündigt werden, vollständig ohne Papierdokumente verkehren!

##### Schiff-Behörde-Meldungen:

Piloteinrichtung im Bau für RIS-Hasselt. Wird in FlaRIS 1 eingebunden werden, sobald vollständig betriebsfähig. Das System wird eine Mailbox für direkte Schiff-Behörde-Meldungen umfassen, die Identifikation ist noch zu lösen. Gespräche mit BICS System in der Endphase. System Antwerpen-BTS bietet Internetschnittstelle für Fahrzeuge nach und von Antwerpen an. Wird auch Mailbox anbieten, aber Status ist unbekannt.

#### Wallonische Wasserstraßen

### **7.3 Kroatien**

Elektronisches Melden in Übereinstimmung mit dem Standard wurde im März 2008 betriebsfähig. Benutzer greifen auf das ERI System durch Web-Anwendung zurück. Für die Authentisierung benötigen Benutzer USB-Schlüssel mit einer Klientenbescheinigung. Mit Web-Anwendung sind Benutzer in der Lage, vorhandene Reports anzusehen und neue Reports einzufügen. Eine Unterstützung der BICS Anwendung wird später hinzugefügt.

### **7.4 Frankreich**

Die französischen Behörden haben die BICS Software mit 2 wichtigen Reedereien eingeführt, um elektronischen Meldungen von ihnen für alle ihre Fahrzeuge und Reisen zu empfangen.

Außerdem wird elektronisches Melden auf der Mosel eingeführt, um Meldungen für alle Fahrzeuge, die von der anderen Seite der Grenze kommen, elektronisch zu empfangen und doppelte Dateneingabe zu vermeiden.

VNF führt auch Schnittstellen mit Seehäfen ein, um Fahrzeuge, die in den Häfen ankommen, durch die Informationen, die innerhalb der Software für den Schleusenbetrieb gesammelt werden, anzukündigen. Die Häfen senden zu der Software für den Schleusenbetrieb Informationen, um Fahrzeuge an den ersten Schleusen nach den Seehäfen elektronisch anzukündigen.

Die Revierzentrale CARING in Gamsheim benutzt die MIB-Software, um Meldungen von Fahrzeugen (insbesondere Containerschiffe) elektronisch zu empfangen. Der Hafen von Straßburg wird eine Schnittstelle zum Informationssystem des CARING einführen, um auch elektronische Meldungen für Containerschiffe zu erhalten.

Im RIS-Seine-Schelde-Projekt wird das elektronische Melden mit den Seehäfen und Fahrzeugen eingeführt, indem man eine Software wie ERINET für das elektronische Melden verwendet. Grenzüberschreitender Datenaustausch mit Wallonien wird eingeführt werden. Elektronische Meldungen werden mit Informationen aus der Schiffsverfolgung und Aufspürung, die durch die französische AIS-Infrastruktur auf der Seine und im Norden von Frankreich gesammelt werden, verbunden.

### **7.5 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.

Eine neue Version des MIB wurde installiert um alle obligatorischen Datenfelder des Standards ERINOT 1.2 zu unterstützen.

## 7.6 Ungarn

Fahrzeuge auf der Donau mit gefährlichen Gütern an Bord, die nach Ungarn kommen, sind verpflichtet, über VHF-Kanal 22 bei NAVINFO-BUDAPEST Meldungen entsprechend der Nachricht für die Binnenschifffahrt 7/Du/2006, die auf der ADN-Regelung basiert, abzugeben. Die Informationen werden zur Zeit bei Radio NAVINFO in einer Datenbank registriert und eine Identifizierungsnummer wird den Schiffsführer zum Eintrag ins Logbuch übermittelt. Unterdessen wird das Formular der Nationalen Verkehrsbehörde übermittelt, die für die Registrierung, Verwaltung und Überwachung von Transporten gefährlicher Güter verantwortlich ist. Während der Reise auf dem ungarischen Abschnitt der Donau müssen die Fahrzeuge sich an definierten Punkten des Flusses melden, um NAVINFO-BUDAPEST ihre Position und ihren Status zu übermitteln. Diese Informationen werden auch in der oben erwähnten Datenbank registriert.

Ungarn nimmt auch am „IRIS Europe“ Projekt teil und das schließt die Definition, die Ausarbeitung und das Testen der Infrastruktur und der Prozesse für das elektronische Melden nach der Richtlinie 2005/44/EG über RIS ein. Diese Infrastruktur wird zurzeit aufgebaut und getestet. Es ist geplant, das System, das den Austausch der standardisierten Meldungen ermöglicht, ab der zweiten Hälfte von 2008 in Betrieb zu haben.

## 7.7 Niederlande

Ein Teil der niederländischen Binnenschiffflotte hat den ERI Standard und die BICS Software 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. Durch ein Projekt namens „paperless sailing“ wurden die Möglichkeiten des elektronischen Meldens zwischen Antwerpen und Rotterdam ausgeweitet.

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.

## 7.8 Rumänien

Ein RIS-System auf dem rumänischen Teil der Donau, genannt RoRIS und völlig in Übereinstimmung mit der RIS-Richtlinie und den Standards, ist seit zwei Jahren in Betrieb. Die Fahrzeuge, die in rumänische Häfen hinein oder aus diesen heraus fahren, müssen berichten und Erlaubnis von einem Hafenskapitän der rumänischen Schifffahrtsverwaltung erhalten. Diese Berichte, zurzeit auf Papier, werden verwendet um elektronische Reisen im RoRIS System zu erzeugen. Das System ermöglicht auch das Empfangen elektronischer Meldungen von der BICS Software, die automatisch in elektronische Reisen umgewandelt werden. Diese Funktionalität ist derzeit jedoch nur getestet.

Dieses Jahr werden zwei wichtige Entwicklungen beginnen: eine zweite Phase von RoRIS und ein RIS/VTMIS System auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal, völlig kompatibel und integriert mit RoRIS. Die Hauptzielsetzungen der zweiten Phase von RoRIS sind

- die AIS-Abdeckung zu vergrößern,
- die Möglichkeit des Empfangs und der Nutzung von elektronischen Meldungen von BICS zur vollen Funktionalität zu bringen,
- die Herstellung der Verbindungen mit Behörden, Verwaltungen und Firmen, die die ERI Mitteilungen nutzen und
- die Entwicklung aller notwendigen Module für den internationalen RIS-Datenaustausch.

## **7.9 Slowakei**

Die Infrastruktur für das elektronische Melden wird im Rahmen des Pilot-RIS-Implementierungsprojekts, genannt IRIS Europe, als Teil des komplexen Systems für den RIS-Datenaustausch entwickelt. 2008 werden die Tests, einschließlich der Verbindungstests mit anderen nationalen/regionalen Einrichtungen zum elektronischen Melden durchgeführt. Es wird erwartet, dass das System Anfang 2009 vollständig in Betrieb sein wird.

Das eingeführte System stimmt mit dem vereinbarten technischen Konzept für den internationalen RIS-Datenaustausch überein, und die Infrastruktur für das elektronische Melden selbst gebraucht standardisierte ERI-Nachrichten und standardisierte Referenztabellen.

Die Datenaustauschinfrastruktur besteht aus den folgenden Hauptmodulen: internetbasiertes Eingabeformular für die Eintragung der elektronischen Meldung (in der ersten Phase für die standardisierte ERINOT Nachricht), Modul für die Verarbeitung der standardisierten Meldungen von der elektronischen Berichts-Software BICS mit der Funktionalität des Mailservers und Zugang für den Datenaustausch mit anderen RIS-Centern und Nutzern. Außerdem besitzt das System Schnittstellen für die in der Slowakei vorhandene AIS-Infrastruktur und das Schiffsdatenbankverwaltungssystem und ermöglicht so Nutzern der Verwaltung und der Wirtschaft, Daten von AIS, ERI und Fahrzeugen über internetbasierte Schnittstellen abzufragen.

## **7.10 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. Eine neue Version des MIB wurde installiert um alle obligatorischen Datenfelder des Standards ERINOT 1.2 zu unterstützen. Die Schweizer Behörden können ERI Meldungen empfangen und an andere beteiligte Behörden weiterleiten.

## **7.11 Tschechische Republik**

Gegenwärtig wird im Rahmen der Applikation des elektronischen Meldens nicht der aktuelle Standard benützt. Es ist vorgesehen den aktuellen Standard im Rahmen des nächsten Projektes für die Implementierung von RIS einzuführen. Dieses soll im bis Ende 2011 komplett fertig gestellt sein. Der RIS-Index für die Tschechische Republik steht zurzeit zum Herunterladen unter [www.lavdis.cz](http://www.lavdis.cz) zur Verfügung.



**Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden und  
für die Vorhaltung des elektronischen Meldens in der Binnenschifffahrt  
verantwortliche Organisationen**

**Österreich:**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,  
Radetzkystrasse 2, 1030 Wien,  
Bernd Birkhuber und Bernhard Bieringer, Tel.: +43 (0)171 162 655 902, Fax: +43 (0)171 162 655 999,  
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, A-1220 Wien,  
Mario Sattler, Tel.: +43 (0)504 321 16 13, Fax : +43 (0)504 321 10 50,  
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.: +32 496 578 511, Fax: +32 112 212 77, 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.: +32 817 730 29, Fax: +32 817 737 99, E-mail: [pmoens@met.wallonie.be](mailto:pmoens@met.wallonie.be)  
Gianni Ferrara, Tel.: +32 817 730 20, Fax: +32 817 737 99, 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)321 612 965, E-mail: [catherine.leleu@vnf.fr](mailto:catherine.leleu@vnf.fr)  
Olivier Dissaux, Tel.: +33 (0)321 632 956, E-mail: [olivier.dissaux@vnf.fr](mailto:olivier.dissaux@vnf.fr)

**Deutschland:**

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, 55127 Mainz,  
Mathias Polschinski, Tel.: +49 (0)613 197 92 92, Fax: +49 (0)613 197 91 55,  
E-Mail: [Mathias.Polschinski@wsv.bund.de](mailto:Mathias.Polschinski@wsv.bund.de)

**Ungarn:**

Nationale Verkehrsbehörde, 1389 Budapest, Pf.: 102  
Csaba Bellyei, Tel.: +36 148 621 56, Fax: +36 126 803 98, E-mail: [bellyei.csaba@nkh.gov.hu](mailto:bellyei.csaba@nkh.gov.hu)

RSOE, 1089 Budapest, Elnök u. 1.

Róbert Rafael, Tel.: +36 130 301 68, Fax: +36 147 705 49, E-mail: [robert.rafael@rsoe.hu](mailto:robert.rafael@rsoe.hu)

**Niederlande:**

Rijkswaterstaat, Vessel Traffic Management Center, Postbus 20906, 2500 EX The Hague,  
Jos van Splunder, Tel.: +31 703 519 539, +31 655 195 100, E-mail: [Jos.van.Splunder@rws.nl](mailto:Jos.van.Splunder@rws.nl)

**Romania:**

Romanian Naval Authority, Constanta Port No.1, 900900 Constanta,  
Tel.: +40 241 616 124, +40 241 602 229, Fax: +40 241 616 229, +40 241 601 996,  
E-mail: [RNA@RNA.RO](mailto:RNA@RNA.RO)

Ghiba Mihai Gheorghe, Tel.: +40 252 316 493, Fax: +40 252 312 720, E-mail: [mghiba@rna.ro](mailto:mghiba@rna.ro)

**Slowakei:**

Štátna plavebná správa (Staatliche Schifffahrtsverwaltung), Prístavna 10, 821 09 Bratislava 2  
Štefan Chalupka, Tel.: +421 (0)255 566 336 ext. 123, Fax: +421 (0)255 566 335,  
E-mail: [stefan.chalupka@sps.sk](mailto:stefan.chalupka@sps.sk)

**Schweiz:**

Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel,  
Peter Sauter, Tel.: +41 61 639 95 94, Fax: +41 61 639 95 11, E-Mail: [peter.sauter@portof.ch](mailto:peter.sauter@portof.ch)

**Tschechische Republik:**

Staatliche Schifffahrtsverwaltung (RIS Betreiber in Tschechische Republik), Jankovcova 4,  
Postfach 28, 170 04 Praha 7 - Holešovice  
Tel.: +420 234 637 110, Fax: +420 283 871 514, E-mail: [reditelstvi@spspraha.cz](mailto:reditelstvi@spspraha.cz)