



# **Informatieblad**

## **Elektronisch melden in de binnenvaart**



## Informatieblad Editie 2008

# Elektronisch melden in de binnenvaart

### Inhoud

1.	Basis .....	5
1.1	Doelstelling .....	5
1.2	Definities .....	5
1.3	Kenmerken van de internationale standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart .....	6
2.	Internationale Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart .....	7
2.1	Doelstelling .....	7
2.2	Wettelijke basis .....	7
2.3	Actuele editie .....	7
2.4	Indeling van de standaard .....	8
2.5	Te ondersteunen RIS-diensten.....	8
3.	Procedures voor berichten .....	9
3.1	Berichten schip – autoriteit .....	9
3.1.1	Transportmededeling.....	9
3.1.2	Mededeling van aankomst en positiemeldingen .....	10
3.2	Berichten tussen autoriteiten .....	10
3.3	Berichten van autoriteiten aan schepen .....	11
4.	EDIFACT berichten .....	12
5.	Classificaties en codelijsten .....	13
6.	Vertrouwelijkheid en de veiligheid van informatie .....	13
7.	Invoering van elektronisch melden in de binnenvaart.....	14
7.1	Oostenrijk .....	14
7.2	België .....	14
7.3	Kroatië .....	15
7.4	Frankrijk .....	15
7.5	Duitsland .....	15
7.6	Hongarije .....	16
7.7	Nederland .....	16
7.8	Roemenië .....	16
7.9	Slowakije .....	17
7.10	Zwitserland .....	17
7.11	Tsjechische Republiek .....	17
Bijlage		
	Contactadressen van de bevoegde waterwegautoriteiten .....	19



## 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 gemeld hoeven te worden,
- te voorzien in regels en standaarden voor de uitwisseling van elektronische berichten tussen partijen in de binnenvaart. Publieke autoriteiten en andere betrokken partijen (scheepseigenaren, schippers, verladers, terminals, havens) moeten hun data conform deze standaarden en regels uitwisselen.

### 1.2 Definities

#### **Elektronische gegevensuitwisseling**

*(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.

#### **Internationale elektronische rapportage**

*(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 gegevensuitwisseling voor beheer, handel en vervoer. Deze regels zijn goedgekeurd en gepubliceerd door de UN/ECE in de UN Trade Data Interchange Directory (UNTDID) en worden bijgehouden volgens 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 overheden zijn geautoriseerd om de in overeenstemming met deze standaard doorgegeven informatie te ontvangen of door te geven.

<b>Ontvanger</b>	<i>(consignee)</i> diegene in de transportdocumenten vermeld, die de goederen, lading of containers in ontvangst zal nemen.
<b>EDI nummer</b>	<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 of een overeengekomen identificatiekenmerk zijn.
<b>Procedure</b>	<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.
<b>Schipper</b>	<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 (synoniemen: kapitein (captain), schipper (skipper)).
<b>Transportmededeling</b>	<i>(transport notification)</i> de aankondiging van de beoogde reis van een schip, aan een bevoegde autoriteit.
<b>Afzender</b> ( <i>sender</i> ) van het bericht	de partij die het bericht werkelijk verzendt/overbrengt en die verantwoordelijk gesteld kan worden voor de inhoud van het bericht. (Identificatie van de afzender: naam of code die de partij of de organisatie van de afzender van een bericht identificeert.)
<b>Ontvanger</b> ( <i>receiver</i> ) van het bericht	de partij voor wie het betrokken bericht en de inhoud daarvan bestemd is. (Identificatie van de ontvanger: naam of code die de partij of de organisatie van de ontvanger van een bericht identificeert.)

### 1.3 Kenmerken van de internationale 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 vervoer en vult deze aan voor de binnenvaart. De standaard geeft de ervaringen weer die men heeft opgedaan in Europese research- en ontwikkelingsprojecten 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/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap,
  - Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

## **2. Internationale Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart**

### **2.1 Doelstelling**

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 multimodale 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 (RIS).
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 privaatrechtelijke partijen (verladers, schippers, terminaloperators, vlootbeheerders) en publiekrechtelijke partijen (vaarwegbeheerders, openbare havens) geregeld. De relatie tussen de privaatrechtelijke partijen onderling waar geen publiekrechtelijke partijen bij betrokken zijn (bijv. tussen schippers en terminaloperators) wordt hiermee niet geregeld.

### **2.2 Wettelijke basis**

- Besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van 28 mei 2003: "Standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart" (Besluit 2003-I-23).
- Aanbevelingen van de Verenigde Naties met betrekking tot de uitwisselingen van handelsgegevens (UNCEFACT) Aanbeveling 25, 31 en 32 EDI en E-Commerce agreements.
- Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

### **2.3 Actuele editie van de standaard**

De actuele editie van de standaard is gepubliceerd op internet onder [www.ccr-zkr.org](http://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 en 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-berichtendiagram,
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 melding<sup>1</sup>:

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

---

<sup>1</sup> zie RIS-Richtlijnen 2004, hfdst. 4.5

### **3. Procedures voor berichten**

#### **3.1 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 sluisen, bruggen en meldpunten voor verkeerscentrales.
2. Het berichtenverkeer schip – autoriteit 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 bevoegde autoriteit gestuurd worden en opnieuw bij het binnenvaren van het gebied.

##### **3.1.1 Transportmededeling**

1. Het bericht met de transportmededeling wordt gebruikt om de bevoegde 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 verlader.
3. Transportmededelingen moeten altijd worden verzonden vóór aanvang van de reis, respectievelijk vóór het binnenvaren van een beheersgebied van een bevoegde autoriteit 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 bevoegde instanties moeten in staat zijn om elektronische scheepsrapporten over de vereiste gegevens betreffende schepen te ontvangen, voorzover de scheepproportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is.  
In geval van grensoverschrijdend vervoer moet deze informatie naar de bevoegde instanties van de naburige staat worden doorgestuurd alvorens de schepen de grens bereiken (Richtlijn 2005/44/EG, artikel 4.3, onderdeel c).
5. De transportmededelingen moeten asynchroon, maar wel binnen een tijdlimiet worden doorgegeven.
6. Iedere autoriteit accepteert berichten die worden aangeleverd in de vorm van een veilige 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 worden opgenomen. De mailbox zelf dient rechtstreeks bereikbaar te zijn via de openbare telefoonlijnen (PSTN) en indirect via het Internet.

7. Voor andere dan de in artikel 12.01, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bedoelde schepen kan de bevoegde autoriteit 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.

### 3.1.2 Mededeling van aankomst en positiemeldingen

1. Informatie over 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. Informatie over aankomst dient 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 passief<sup>2</sup> – 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 wachtrij 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 wachtrij voegen.
  - 3 *Met behulp van een mobiel Inland AIS station*  
Mobiele inland AIS stations worden in toenemende mate aan boord van schepen gebruikt om de positie van het schip aan te geven en aanvullende informatie te verstrekken<sup>3</sup>.

### 3.2 Berichten tussen autoriteiten

1. Berichtenverkeer tussen autoriteiten bestaat voornamelijk uit transportmededelingen voor schepen, die leeg zijn of lading vervoeren en van het ene naar het andere beheersgebied varen.
2. Er moet een bericht naar de naastgelegen autoriteit worden gestuurd, wanneer het schip een onderling overeengekomen punt op de vaarweg passeert.
3. Alle berichten moeten asynchroon, maar binnen een bepaalde tijdslimiet worden verzonden. De verzendende autoriteit mag de ontvangende autoriteit om een bevestiging vragen.

---

<sup>2</sup> Deze en andere aankomst- en positiemeldingen worden in deze standaard niet gespecificeerd.

<sup>3</sup> Volgens de Standaard voor Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart.

4. Iedere autoriteit moet 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 rechtstreeks bereikbaar te zijn via de openbare telefoonlijnen (PSTN) en indirect via het Internet. Iedere autoriteit kan besluiten om daarnaast nog andere methoden van aanlevering te accepteren, bijvoorbeeld via een directe verbinding tussen de systemen.
5. Een verzoek om informatie van een schip – autoriteit-bericht door te sturen aan een andere betrokken partij kan uitsluitend indien de eigenaar van deze informatie, bijvoorbeeld de schipper of de verlader, daartoe expliciet toestemming heeft gegeven.

### **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 transportmededelingen.
2. Berichten van autoriteiten aan schepen kunnen ook de verzending omvatten van vaarweginformatie zoals berichten aan de scheepvaart en waterstandberichten. Dit soort informatie wordt niet door deze standaard ondersteund<sup>4</sup>.
3. Alle berichten zijn asynchroon, maar de antwoorden moeten op korte termijn beschikbaar zijn.
4. De afzender van een transportmededeling (schipper of verlader) dient toegang te hebben tot een eigen E-mail adres om door autoriteiten gestuurde berichten te kunnen ontvangen. Om het gebruik van een dergelijke mailbox te vereenvoudigen dient hij voor alle betrokken partijen bereikbaar zijn, waarbij rekening wordt gehouden met kosten, onderhoudsvriendelijkheid en gebruiksgemak.
5. Autoriteiten mogen geen berichten verzenden die niet voldoen aan de gepubliceerde standaarden.

---

<sup>4</sup> Het opnemen van de berichten aan de scheepvaart in de elektronische melding van schepen zal worden behandeld in het kader van de standaardisatie van de berichten aan de scheepvaart, en wel in direct verband met Inland ECDIS.

#### 4. EDIFACT berichten

1. Bij elektronisch melden van schepen wordt informatie in de vorm van berichten (messages) uitgewisseld.
2. Momenteel is de berichtenstandaard UN/EDIFACT in gebruik, die de syntactische regels voor de berichtstructuur (ISO 9735-1) 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. Zowel EDIFACT als XML gebruiken beide dezelfde gegevensstructuren en codelijsten. Momenteel heeft de UN/ECE samen met de ISO en andere organisaties voor standaardisatie de eerste versie van de XML-standaard en XML-berichten voltooid. Deze worden ebXML (electronic Business XML) en UN/eDocs (United Nations electronic Documents) genoemd. Momenteel zijn de eerste zogeheten "core componenten" gedefinieerd, die inmiddels ook toegepast kunnen worden. Om onduidelijke interpretaties te vermijden, worden in deze standaard alleen gegevens en codes van de UN/EDIFACT en TDED (Trade Data Elements Directory) gebruikt.
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 eenduidigheid is tussen de zeevaart en binnenvaart op het gebied van gevaarlijke en milieuvervuilende stoffen. Door middel van een Memorandum of Understanding tussen de PROTECT-groep van havens en de ERI-expertgroep is overeengekomen gezamenlijk de betrokken berichten, gegevens en codes te ontwikkelen en te gebruiken om zo tot de vereiste conformiteit te komen.
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. Voor het gebruik van deze berichten in het RIS-kader zal naar de overeenkomstige gebruikersrichtlijnen en technische specificaties verwezen worden.

## 5. Classificaties en codelijsten

1. Ter vermijding van onnodige vertaalinspanningen voor de ontvangers van berichten, dienen zoveel mogelijk classificaties en codelijsten te worden gebruikt.
2. Ter vermijding van extra inspanningen voor het opstellen en onderhouden van nieuwe codelijsten dienen bestaande codes te worden gebruikt.
3. Bij de aanmelding van schepen in de binnenvaart moeten de volgende classificaties worden gebruikt:
  - 1 Vaartuig - en samensteltype, (VN Aanbeveling 28),
  - 2 Officieel scheepsnummer (OFS)
  - 3 IMO scheepsidentificatienummer (IMO) komt overeen met het voor ieder zeegaand schip gepubliceerde Lloyds Register, nummer zonder de letters LR,
  - 4 ERI scheepsidentificatienummer
  - 5 ENI Uniek Europees scheepsidentificatienummer
  - 6 Geharmoniseerde beschrijving en codering van goederen 2002 (HS, goederen)
  - 7 Gecombineerde nomenclatuur (CN, goederen)
  - 8 Standaard goederenclassificatie voor transportstatistieken / herzien (NST/R, goederen)
  - 9 UN-nummer voor gevaarlijke stoffen (UNDG)
  - 10 Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG)
  - 11 ADN/ADNR
  - 12 UN-code voor land
  - 13 UN-code voor plaatsnamen ten behoeve van handel en vervoer (UN/LOCODE)
  - 14 Code vaarwegsecties
  - 15 Terminalcode
  - 16 Code voor containerafmetingen en containertypes
  - 17 Container-identificatiecode
  - 18 Verpakkingstypecode
  - 19 Overslaginstructies
  - 20 Doel van het bezoek
  - 21 Aard van de lading.

## 6. Vertrouwelijkheid en de veiligheid van informatie

1. De bevoegde autoriteiten moeten 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" (*Model Interchange Agreement*) bevat.

## **7. Invoering van elektronisch melden in de binnenvaart**

### **7.1 Oostenrijk**

Het melden bij de bevoegde autoriteit voor verkeersbegeleiding is krachtens de Oostenrijkse binnenvaartwet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ingevolge het ADN-Verdrag van de UN/ECE verplicht. Andere meldplichten omvatten ladings- en reisverslagen aan de Oostenrijkse Dienst van Statistieken voor schepen op doorreis. Meldingen kunnen in schriftelijke vorm, per fax of per mail, volgens gestandaardiseerde modellen, worden aangeleverd.

Elektronisch melden in de binnenvaart overeenkomstig de Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap wordt tot eind 2008 geïmplementeerd en getest (in het kader van het TEN-T gezamenlijk gefinancierde project IRIS Europa). Een volledig operationele infrastructuur voor elektronisch melden als deel van het Oostenrijkse DoRIS-systeem wordt vanaf 2009 ter beschikking gesteld, en gestandaardiseerde elektronische meldingen (bijv. aangeboden door BICS) worden ondersteund.

### **7.2 België**

#### Vlaamse waterwegen

Berichtenverkeer tussen autoriteiten:

Volledig operationeel tussen de Vlaamse waterwegautoriteiten. Dit wordt overbodig wanneer FlaRIS in juli 2008 operationeel wordt, aangezien beide autoriteiten dan één enkele databank gaan gebruiken. Autoriteit – autoriteit-berichten in de sector van de Scheldemonding is ook volledig operationeel via SBS Message Broker, met inbegrip van de zeehavens Antwerpen en Gent en het Nederlandse IVS-systeem. De uitwisseling tussen RIS-HASSELT en IVS-90 is gedeeltelijk operationeel. De uitwisselingen tussen de Vlaamse systemen en MET-GINA is tevens gedeeltelijk operationeel. De uitwisseling met VNF-2000 is nog in een testfase vanwege communicatieproblemen. De Vlaamse systemen zijn volledig operationeel voor de autoriteit – autoriteit-berichten. Op het Albert-Kanaal kunnen lege schepen die correct door GINA zijn aangekondigd, geheel papierarm varen!

Schip – autoriteit-berichten:

Voor RIS-Hasselt wordt een pilotproject opgestart. Zodra dit volledig operationeel is wordt het in FlaRIS 1 opgenomen. Het systeem zal een mailbox voor directe schip – autoriteit-berichten bevatten, maar voor de identificatie moet nog een oplossing worden gevonden. De gesprekken over de toepassing van het BICS-systeem zijn in de eindfase. Het systeem Antwerpen-BTS biedt een Internet-interface voor schepen van en naar Antwerpen aan. Ook zal een mailbox beschikbaar zijn, maar status is onbekend.

#### Waalse waterwegen

### **7.3 Kroatië**

Elektronisch melden conform de standaard is operationeel sinds maart 2008. De gebruikers hebben via een Internetapplicatie toegang tot het ERI-systeem. Voor het authenticeren hebben de gebruikers een USB-sleutel met een klantcertificaat nodig. Met de Internetapplicatie kunnen de gebruikers bestaande meldingen doornemen en nieuwe meldingen invoegen. Een ondersteuning van de BICS-applicatie zal later plaatsvinden.

### **7.4 Frankrijk**

De Franse autoriteiten hebben de BICS-software bij twee belangrijke rederijen ingevoerd om elektronische meldingen van al hun schepen en reizen te ontvangen.

Verder wordt het elektronisch melden tevens op de Moezel ingevoerd om elektronische meldingen voor alle schepen die van de andere kant van de grens komen te ontvangen en zo dubbele gegevensinvoer te voorkomen.

VNF implementeert tevens interface met zeehavens om schepen die in de haven aankomen door middel van de door de sluisbeheerssoftware verzamelde informatie aan te kondigen. De havens sturen informatie naar de havenbeheerssoftware om de schepen bij de eerste sluizen na de zeehavens elektronisch aan te melden.

De verkeerscentrale CARING van Gamsheim gebruikt de MIB-software om meldingen van schepen (in het bijzonder containerschepen) elektronisch te ontvangen. De haven van Straatsburg gaat een interface met het systeem van de CARING implementeren om tevens elektronische berichten betreffende containerschepen te ontvangen.

In het RIS-project Seine-Schelde wordt elektronisch melden met zeehavens en schepen geïmplementeerd door software als ERINET voor elektronisch melden te gebruiken. Grensoverschrijdende gegevensuitwisseling met Wallonië wordt ingevoerd. De elektronische meldingen worden gebruikt en aan de door de Franse AIS-infrastructuur op de Seine en in Noord-Frankrijk verzamelde Tracking & Tracing-informatie gekoppeld.

### **7.5 Duitsland**

Sinds het midden van de jaren negentig is in Duitsland op de Rijn het meld- en informatiesysteem voor de binnenvaart (MIB) in gebruik. Met het MIB worden, zoals vereist ingevolge artikel 12.01 van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR), reisgegevens van schepen verzameld om bij ongevallen te worden doorgegeven aan hulpdiensten en instanties voor calamiteitenbestrijding.

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.

Een nieuwe MIB-versie is geïnstalleerd om alle voorgeschreven gegevensvelden van de standaard ERINOT 1.2 te ondersteunen.

## 7.6 Hongarije

Schepen met gevaarlijke stoffen op de Donau, die Hongarije binnenkomen moeten zich via VHF kanaal 22 aan Radio NAVINFO-BUDAPEST melden, overeenkomstig de op het ADN-reglement gebaseerde Standaard voor Berichten aan de Scheepvaart 7/Du/2006. De informatie wordt tegelijkertijd bij Radio NAVINFO in een gegevensbank geregistreerd en de schipper krijgt een identificatienummer dat in het logboek genoteerd moet worden. Ondertussen wordt het formulier verzonden naar de nationale vervoersinstantie die voor de registratie, de administratie en de monitoring van het vervoer van gevaarlijke stoffen verantwoordelijk is. Gedurende de reis op het Hongaarse deel van de Donau moeten de schepen zich op bepaalde punten van de rivier melden, om aan Radio NAVINFO-BUDAPEST hun locatie en status bekend te maken. Deze informatie wordt ook in de bovengenoemde gegevensbank geregistreerd.

Hongarije neemt tevens deel aan het "IRIS-Europe"-project dat het definiëren, uitwerken en testen van de infrastructuur en van de procedures voor elektronisch melden overeenkomstig de Richtlijn 2005/44/EG betreffende RIS omvat. Deze infrastructuur wordt momenteel ontwikkeld en getest. Gepland is dat het systeem waarmee gestandaardiseerde berichten uitgewisseld kunnen worden vanaf medio 2008 operationeel zal zijn.

## 7.7 Nederland

De ERI-standaard en de BICS-software zijn door een deel van de Nederlandse binnenvaartvloot geheel 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. Door middel van een project "Papierarm Varen" worden tussen Antwerpen en Rotterdam de mogelijkheden van elektronische berichtgeving verder uitgebreid.

Door toepassing van de privacyregels van het verkeersregistratiesysteem IVS90 zijn alle door de schepen verstrekte gegevens 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.

## 7.8 Roemenië

RoRIS, een RIS-systeem op het Roemeense deel van de Donau, dat volledig in overeenstemming is met de RIS-Richtlijn en de standaarden, is sinds twee jaar operationeel. De schepen die de Roemeense havens in- of uitvaren, moeten zich melden en toestemming krijgen van een havenkapitein van de Roemeense scheepvaartautoriteit. Deze berichten, momenteel op papier, worden gebruikt om elektronische reizen in het RoRIS-systeem te creëren. Met het systeem kunnen tevens elektronische meldingen van het BICS-software worden ontvangen, die automatisch in elektronische reizen worden omgezet, maar deze functionaliteit is nu nog in een testfase.

Dit jaar worden twee belangrijke projecten gestart: een tweede fase van RoRIS en een RIS/VTMIS-systeem op het Donau – Zwarte Zee- kanaal, volledig compatibel met en geïntegreerd in RoRIS. De belangrijkste doelstellingen van de tweede fase van RoRIS zijn:

- het AIS-bereik uitbreiden,
- de mogelijkheid van het ontvangen en gebruiken van elektronische meldingen van BICS volledig functioneel maken,
- aansluitingen met de autoriteiten, instanties en ondernemingen die ERI-berichten gaan gebruiken tot stand brengen en
- alle nodige modules voor internationale RIS-gegevensuitwisseling ontwikkelen.

## **7.9 Slowakije**

De infrastructuur voor het elektronisch melden wordt in het kader van IRIS Europa, het proefproject voor RIS-implementatie, als deel van het complexe systeem voor RIS-gegevensuitwisseling ontwikkeld. In 2008 worden tests uitgevoerd, ook voor de verbindingen met ander nationale/regionale installaties voor elektronisch melden. Verwacht wordt dat het systeem vanaf begin 2009 volledig operationeel zal zijn.

Het geïmplementeerde systeem voldoet aan het overeengekomen technische concept voor internationale RIS-gegevensuitwisseling, en de elektronische berichteninfrastructuur zelf gebruikt de gestandaardiseerde ERI-berichten en gestandaardiseerde referentietabellen.

De gegevensuitwisselinginfrastructuur bestaat uit de volgende hoofdmodules: op internet gebaseerd invoerformulier voor het invoeren van elektronische meldingen (in eerste instantie voor het gestandaardiseerde ERINOT-bericht), module voor het verwerken van gestandaardiseerde meldingen afkomstig van de BICS-software voor elektronisch melden met een mailserver-functionaliteit en een toegangspoort voor gegevensuitwisseling met andere RIS-centra en –gebruikers. Verder, heeft het systeem interfaces voor de in Slowakije beschikbare AIS-infrastructuur en het scheepsgegevensmanagementsysteem, hetgeen de gebruikers (zowel bij overheidsinstanties als bij het bedrijfsleven) de mogelijkheid biedt de AIS-, ERI- en scheepsgegevens via op Internet gebaseerde interface te raadplegen.

## **7.10 Zwitserland**

Zwitserland is aangesloten bij het Duitse MIB en werkt samen met bevoegde Duitse autoriteiten aan de aanpassing van het MIB aan de ERI-Standaard. Een nieuwe MIB-versie is geïnstalleerd om alle voorgeschreven gegevensvelden van de standaard ERINOT 1.2 te ondersteunen. De Zwitserse autoriteiten kunnen ERI-meldingen ontvangen en aan andere betrokken autoriteiten doorgeven.

## **7.11 Tsjechische Republiek**

Momenteel wordt in het kader van de toepassing van het elektronisch melden de actuele standaard niet gebruikt. De planning is om de actuele standaard in het kader van het volgende RIS-implementatieproject in te voeren. Dit zal tegen het eind van 2011 zijn afgerond. De RIS-index voor de Tsjechische Republiek is nu beschikbaar en kan onder [www.lavdis.cz](http://www.lavdis.cz) worden gedownload.



**Contactadressen van de bevoegde autoriteiten en organisaties die verantwoordelijk zijn voor de terbeschikkingstelling van elektronisch melden in de binnenvaart**

**Öostenrijk:**

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)

**België:**

Vlaanderen:

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)

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.: +32 817 730 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)

**Frankrijk:**

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)

**Duitsland:**

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)

**Hongarije:**

Nationale Verkeersbehörde, 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)

**Nederland:**

Rijkswaterstaat, Scheepvaartverkeerscentrum, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
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)

**Roemenië:**

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)

**Slowakije:**

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)

**Zwitserland:**

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)

**Tsjechische Republiek:**

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)