

# **Merkblatt**

## **Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt**



## Merkblatt Edition 2015

# 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 .....	8
2.4	Struktur des Standards .....	8
2.5	Ergänzende Unterlagen .....	9
2.6	Zu unterstützende RIS-Dienste .....	9
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.....	11
3.3	Meldungen von der Behörde zum Schiff .....	11
4.	EDIFACT-Nachrichten .....	12
5.	Klassifikationen und Codelisten .....	13
6.	Datenschutz und Datensicherheit .....	13
7.	Ausblick in die Zukunft.....	14
8.	Die Umsetzung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt.....	14
8.1	Österreich .....	14
8.2	Belgien .....	15
8.3	Bulgarien .....	16
8.4	Frankreich .....	16
8.5	Deutschland .....	17
8.6	Ungarn .....	18
8.7	Niederlande .....	18
8.8	Rumänien .....	19

8.9	Slowakei .....	19
8.10	Schweiz .....	20
8.11	Tschechische Republik .....	20
Anhang		
	Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden .....	21

## 1. Grundlage

### 1.1 Zweck

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

- Ermöglichung des elektronischen Datenaustausches (EDI) für Meldezwecke mit und zwischen den zuständigen Behörden und Erleichterung des elektronischen Datenaustausches zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt sowie mit Partnern in der multimodalen Beförderungskette, wenn die Binnenschifffahrt an dieser beteiligt ist.
- Vermeidung von Mehrfachmeldungen von Binnenschiffern an die zuständigen Behörden und Beschränkung der Bereitstellung der gleichen reisebezogenen Daten an verschiedene öffentliche Einrichtungen bzw. gewerbliche Partner.
- Bereitstellung von Standards und Verfahren 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 und Erleichterung des standardisierten elektronischen Binnenschifffahrtsmeldewesens in Europa nach den Empfehlungen der ERI-Gruppe und gemäß der RIS-Richtlinie (2005/44 EG) und deren technische Spezifikationen.

**UN/EDIFACT** steht für die Regeln für den elektronischen Datenaustausch für Verwaltung, Handel und Transport. Diese Regeln werden von der UNECE verabschiedet und im UNECE 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 den Standards 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

- Die Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt basieren auf international anerkannten Handels- und Beförderungsstandards und -empfehlungen und ergänzt diese für den Bereich der Binnenschifffahrt. Die Standards spiegeln die Erfahrungen wider, die in europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten und Anwendungen von Meldesystemen in verschiedenen Ländern gewonnen werden konnten. Neuere Initiativen der Expertengruppe "Electronic Reporting International (ERI)" wurden ebenfalls berücksichtigt.

- Um Kompatibilität mit der Seeschifffahrt zu erreichen, wurden zwei Richtlinien der Europäischen Kommission berücksichtigt:
  - Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG,
  - 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 der Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt besteht in der Ermöglichung des elektronischen Datenaustauschs (EDI) für Meldezwecke mit und zwischen den zuständigen Behörden und der Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt wie auch mit Partnern in der multimodalen Beförderungskette, wenn die Binnenschifffahrt an dieser beteiligt ist.
2. Die Standards beschreiben 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. Die Standards enthalten die grundlegenden und wichtigsten Regeln für elektronische Meldungen. Einige Verfahren und Empfehlungen für die Praxis müssen auf der Grundlage empirischer Erfahrungen überarbeitet werden.
4. In den Standards 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**

- Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft;
- Verordnung (EU) Nr 164/2010 der Kommission vom 25. Januar 2010 zu den technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft;
- 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).

## 2.3 Aktuelle Edition des Standards

Die aktuelle Edition des EU-Standards (technische Spezifikationen) ist im Internet unter <http://eur-lex.europa.eu> zu finden.

Im April 2013 wurde vom Polizeiausschuss eine neue Edition (die so genannte Edition „April 2013“) des Standards für elektronische Meldungen verabschiedet, die alle notwendigen Ergänzungen enthält, damit er den aktuellen europäischen Spezifikationen entspricht. Die aktuelle Edition des ZKR-Standards ist im Internet unter [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) zu finden.

## 2.4 Struktur des Standards

Die Standards umfassen

- den Text in den meisten europäischen Sprachen, so z. B. in englischer, niederländischer, französischer und deutscher Sprache,
- Meldevorgänge,
- zu unterstützende RIS-Dienste,
- EDIFACT-Nachrichten und von diesen abgeleitete XML-Nachrichten.

Die Standards sehen die nachstehend genannten Nachrichten und Nachrichtenfunktionen vor. Sie verfügen ebenfalls über einen Anhang mit folgenden Unteranhängen:

1. zu meldende Daten in den verschiedenen Diensten und Funktionen von RIS
  - ERINOT (die ERI-Anmeldenachricht wird für die Übermittlung von reisebezogenen Informationen und Informationen über gefährliche und ungefährliche Fracht auf Binnenschiffen verwendet),
  - ERIRSP (die Antwortnachrichten zu den verschiedenen Typen (neu, Änderung oder Aufhebung) der ERINOT-Nachricht haben alle dieselbe Struktur; die Antwort auf eine ‚Änderung‘ oder ‚Aufhebung‘ enthält Informationen darüber, ob die ‚Änderung‘ oder ‚Aufhebung‘ durch das empfangende System verarbeitet worden ist),
  - BERMAN (die Liegeplatzmanagement-Nachricht fasst die Voranmeldung der Ankunft beziehungsweise die allgemeine Erklärung in einer einzigen Nachricht zusammen)<sup>1</sup>,
  - PAXLST (diese Nachricht wird beim Datenaustausch in der Binnenschifffahrt zwischen dem Kapitän/Schiffsführer oder Beförderer und zuständigen Behörden (wie ISPS-Terminals, Zoll, Einwanderungsbehörde und Polizei) verwendet; ferner wird die Nachricht verwendet, um Fahrgast-/Besatzungsdaten von einer zuständigen Behörde im Abfahrtsland an die zuständigen Behörden im Ankunftsland des Transportmittels zu übermitteln)<sup>1</sup>,
2. Einführungsrichtlinien für ERI-Nachrichten,
3. Verzweigungsdiagramm der Nachrichten,
4. Klassifikationen (Codes),
  - 4.1 Codes für Arten von Transportmitteln in der Binnenschifffahrt, Empfehlung Nr. 28 der UNECE, 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.

---

<sup>1</sup> Im ZKR-Standard nicht enthalten

## 2.5 Ergänzende Unterlagen

Auf der Website der ERI-Expertengruppe ([www.ris.eu/expert\\_groups/eri](http://www.ris.eu/expert_groups/eri)) sind ergänzende Unterlagen zur Einführung und Verwendung der verschiedenen Standards für elektronische Meldungen, z. B. Erläuterungen und Definitionen zum Gebrauch der Nachrichten und den Berichtsverfahren, erhältlich.

## 2.6 Zu unterstützende RIS-Dienste

Die folgenden Dienste können durch elektronische Meldungen der Schiffe unterstützt werden<sup>2</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.

## 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 zuständigen 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 zuständige Behörde gesandt.

#### 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 von einem dazu berechtigten Dritten im Auftrag des Schiffsführers ausgehen.

---

<sup>2</sup> S. RIS-Richtlinien 2004, Kap. 4.5

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. Meldungen werden asynchron übermittelt, aber Bestätigungen sollen zeitnah zurückgesandt werden.
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. Sofern erforderlich, kann die strukturierte Nachricht aber auch direkt im E-Mail-Text übermittelt werden. Die Verbindung zu einer Mailbox muss direkt über das Festnetz (PSTN) oder indirekt über Internet hergestellt werden.
7. Für andere als die in § 12.01 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung genannten Schiffe, die auf dem Rhein fahren, akzeptiert die zuständige Behörde weitere Übermittlungsformen. 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 entlang der Wasserstraße gesendet werden.
3. Ankunftsanzeigen und Positionsberichte können mithilfe verschiedener Mittel erstattet werden, seien sie aktiv oder passiv<sup>3</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.

---

<sup>3</sup> Diese und andere Ankunfts- und Positionsberichte werden in diesem Standard nicht spezifiziert.

## 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>4</sup>

### **3.2 Meldungen von Behörde zu Behörde**

1. Behörde-Behörde-Meldungen bestehen hauptsächlich aus den Transportanzeigen der Schiffe, entweder beladen oder leer, die von einem Verwaltungsgebiet in ein anderes reisen.
2. Eine Meldung muss an die benachbarte Behörde abgesendet werden, wenn ein Schiff einen beiderseits vereinbarten Punkt auf der Wasserstraße passiert.
3. Alle Meldungen müssen asynchron, aber zeitnah ausgetauscht werden. Die absendende Behörde muss ermächtigt sein, eine Bestätigung bei der empfangenden Behörde zu erbitten.
4. Jede Behörde muss Meldungen akzeptieren, die als E-Mail (elektronische Post) in Übereinstimmung mit der Meldungsbeschreibung übermittelt werden; dies vorzugsweise in Form einer Anlage zur E-Mail. Sofern erforderlich, kann die strukturierte Nachricht aber auch direkt im E-Mail-Text übermittelt werden. Die Verbindung zu einer Mailbox muss direkt über das Festnetz (PSTN) oder indirekt über Internet hergestellt werden. 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 Wasserstands- und Wettermeldungen. Diese Art von Informationen wird durch diese Standards nicht unterstützt.<sup>5</sup>
3. Meldungen werden asynchron übermittelt, aber Bestätigungen sollen zeitnah zurückgesandt werden.

---

<sup>4</sup> Nach dem Standard für Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt.

<sup>5</sup> Die Einbeziehung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt in das elektronische Melden wird im Zuge der Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt (notices to skippers) behandelt, und zwar in direktem Zusammenhang mit Inland ECDIS.

4. Der Absender einer Transportanzeige (Schiffer oder berechtigter Dritter) 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.

#### **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 UNECE zusammen mit ISO und anderen Normungsgremien die erste Version des XML Standards und der XML Meldungen fertiggestellt. Diese heißen ebXML. 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. In enger Absprache und Zusammenarbeit mit der PROTECT-Hafengruppe ist daraus wiederum die ERI-Anmeldenachricht und die ERI-Antwortnachricht für die Binnenschifffahrt abgeleitet worden. Ferner ist die BERMAN-Nachricht definiert worden, die für Binnen- und Seeschiffe im jeweiligen Hafen ähnliche Verfahren sicherstellt. 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. Dieses Verfahren gewährleistet, dass Übereinstimmung zwischen Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt für gefährliche und umweltverschmutzende Güter sowie gegebenenfalls mit den Auflagen des SPS-Übereinkommens gegeben ist.
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 (Schiffs- und Ladungsdaten einer Reise) in einer einzigen Meldung zusammenzufassen.
5. EDIFACT-Nachrichten müssen ohne jegliche Veränderung angewendet werden. Ihre Definitionen befinden sich im UNECE 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. Für den Austausch elektronischer Daten ohne direkte menschliche Eingriffe zwischen RIS-Nutzern und RIS-Diensten ist die Verwendung von Codes und Referenzen sehr empfehlenswert und in einigen Fällen zwingend erforderlich, um eindeutige Informationen sicherzustellen. Die angegebene Klassifikation und die festgelegten Codelisten müssen so weit wie möglich benutzt werden.
2. Zur Sicherstellung der Interoperabilität mit allen Systemen innerhalb der Transportkette und 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
  - 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, und die rechtlichen Aspekte, die in den Richtlinien 95/46/EG, 2002/58/EC, 2003/98/EC dargelegt sind, berücksichtigen. 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 UNECE Empfehlung Nr. 26 beruhen, die eine „Mustervereinbarung für den Datenaustausch“ enthält.

## **7. Ausblick in die Zukunft**

Es ist davon auszugehen, dass die Nutzung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Behörden und Partnern in der Binnenschifffahrt in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Die aktuellen Entwicklungen und die Signale von Regierungen und Unternehmen zeigen, dass in nicht allzu ferner Zukunft eine elektronische Abwicklung beziehungsweise Handhabung aller für den internationalen Handel und Verkehr benötigten Verfahren und Dokumente möglich sein sollte. Die Einführung elektronischer Meldungen für die Binnenschifffahrt ist ein erster Schritt hin zu einer papierlosen Handhabung aller Informationen, die zur Abwicklung der Verfahren in der Binnenschifffahrt und der notwendigen Kontrollen und Dienste erforderlich sind.

Die zuständigen Behörden werden durch die Nutzung elektronischer Informationen und die Anwendung von Standards, die in der gesamten Handels- und Transportkette anerkannt sind, ihre gesetzlichen Aufgaben und Kontrollen ohne Zeitverluste für Schiffe und deren Fracht durchführen können. Über ein einheitliches Portal („Single Window“), das entsprechend der EU-Politik bezüglich eines papierlosen Arbeitsumfelds für Zoll, Handel und Verkehr derzeit entwickelt wird, werden die erforderlichen Daten für alle beteiligten Behörden harmonisiert und verfügbar gemacht werden können. Unter einem einheitlichen Portal ist ein System zu verstehen, das es den an Handel und Verkehr beteiligten Parteien ermöglicht, die zur Erfüllung aller normativen Anforderungen erforderlichen Informationen und Daten in standardisierter Form über eine einzige Anlaufstelle zur Verfügung zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand, der den beteiligten Partnern im Umgang mit den normativen Anforderungen der verschiedenen Länder entsteht, zu verringern, werden die zuständigen Behörden eng zusammenarbeiten müssen.

Die für die Wasserstraße und das Verkehrsmanagement verantwortlichen Behörden sind in Notfällen auf korrekte Daten angewiesen. Das zunehmende Verkehrsaufkommen dürfte zu einer größeren Wahrscheinlichkeit von Unfällen führen, die nur durch den Einsatz von Informationssystemen und die rechtzeitige Bereitstellung standardisierter elektronischer Daten, die für alle Wasserstraßenbehörden in Europa verständlich sind, verhindert und beherrscht werden können.

Diese Daten werden sich nicht nur für das Verkehrsmanagement, sondern auch für die Logistikkette nutzen lassen. Dadurch werden Vorankündigungen sowie Benachrichtigungen über etwaige Änderungen der ursprünglich übermittelten Daten möglich.

Die ZKR hat durch die Einführung der elektronischen Meldepflicht für Containerschiffe erste Schritte unternommen. Diese Pflicht soll schrittweise auf andere Schiffe ausgeweitet werden.

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

### **8.1 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 Reisemeldungen von Fahrzeugen im Transitverkehr für das österreichische statistische Amt. Die Meldungen können schriftlich, per Fax oder per E-mail, die standardisierten Mustern folgen, übermittelt werden.

Elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt entsprechend der Richtlinie 2005/44/EG wurde bezogen auf Meldungen über die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen des TEN-T kofinanzierten Projekts IRIS Europa versuchsweise eingeführt. Der Pilotbetrieb einschließlich Nutzerintegration wird bis 2015 gestartet und sieht die Übermittlung standardisierter elektronischer Meldungen über ein Internetportal vor. Die österreichische Infrastruktur für elektronische Meldungen unterstützt die Meldestandards ERINOT 1.2 und ERIRSP 1.2 sowohl in EDIFACT als XML-Format. Seit 2014 wird ERINOT 1.2g XSD und ERIRSP 1.2c XSD unterstützt. Der internationale Austausch elektronischer Meldungen auf der Donau (ausgenommen Deutschland in Ermangelung einer Meldepflicht auf dem deutschen Abschnitt der Donau) entspricht den Vorschriften für den internationalen Datenaustausch, die im Rahmen von IRIS Europe (I und II) erarbeitet wurden.

## 8.2 Belgien

### Flämische Wasserstraßen

Die flämischen Wasserstraßenbehörden „nv De Scheepvaart“ und „Waterwegen en Zeekanaal NV“ betreiben seit 2011 dasselbe System für elektronische Meldungen, das für Meldungen zwischen Behörden betriebsfähig ist. Derzeit wird weiter an einer Verbesserung der Qualität des Nachrichteninhaltes gearbeitet.

Ebenfalls seit 2011 wurde die auf dem Albert Canal gestartete Piloteinrichtung auf alle Wasserstraßen ausgeweitet, die den flämischen Wasserstraßenbehörden unterstehen. Allen Schiffsführern, die ERINOT-Meldungen senden können, stehen nun Schiff-Behörde-Meldungen zur Verfügung. Mithin ist es möglich, die Wasserstraßen zu befahren und ohne Papierdokumente zu melden, wobei das manuelle Verfahren nach wie vor zur Verfügung steht.

In nächster Zeit werden Maßnahmen dahingehend unternommen, das elektronische Melden attraktiver zu machen. Es wird eine Informationskampagne durchgeführt, um elektronische Meldungen zu fördern, und es wird ein mobiles Zahlungssystem aufgebaut, um online-Zahlungen zu erleichtern.

Die flämischen Hafenbehörden verwenden ein anderes System für Reise- und Ladungsmeldungen. Hier wird ein Projekt für Schiff-Behörde-Meldungen gestartet.

### Westerscheldegebiet

Flandern und die Niederlande arbeiten im nautischen Bereich bezüglich des Westerscheldegebiets zusammen, um eine sichere und effiziente Schifffahrt zu und von den Häfen an der (Wester)Schelde zu gewährleisten. Verwaltung und Betrieb erfolgen durch Beheer & Exploitatie Team Schelderadarketen (BET-SRK). Die nautische Behörde heißt (RIS) GNB.

Für den Datenaustausch zwischen den verschiedenen Behörden greift RIS GNB seit vielen Jahren auf das Central Broker System (CBS) zurück. Mit den Seehäfen und benachbarten Behörden im Westerscheldegebiet können verschiedene Nachrichtenarten ausgetauscht werden. Eine davon ist die ERINOT-Nachricht (Edition 1.1).

Das IVS-System von RIS GNB, das die reisebezogenen Informationen erfasst, ist an das CBS-System gekoppelt, um mit den Partnern des CBS-Systems ERI-Nachrichten empfangen und versenden zu können.

Die ERINOT-Nachricht wird durch Meldungen zwischen Behörden übermittelt. Das CBS-System kann ERINOT-Nachrichten zwischen verschiedenen Versionen konvertieren. RIS-GNB generiert selten ERI-Nachrichten. Die Nachrichten werden von den benachbarten Partnern generiert. Meldungen zwischen Schiff und Behörde werden von den benachbarten Partnern gehandhabt. RIS-GNB wird über das Central Broker System benachrichtigt. Die Reiseverwaltungssoftware (IVS) wird derzeit aufgerüstet, um die ERINOT-Nachrichtenversion 1.2 unterstützen und ERIRSP-Nachrichten verarbeiten zu können.

### Wallonische Binnenwasserstraßen

In Wallonien wird für das Aufzeichnen von Schiffs- und Reisedaten eine Software mit der Bezeichnung GINA (Gestion intégrée de la Navigation) verwendet. Die Schiffsparameter und die Ladungsdaten werden auf der ersten Reise in das wallonische Wasserstraßennetz registriert. Danach müssen bei jeder Reise Änderungen der Ladungsdaten gemeldet und gegebenenfalls die Schiffsparameter aktualisiert werden. Dies ist eine administrative Vereinfachung für die Schiffsführer und die wallonische Wasserstraßenbehörde.

Der automatische Austausch der Reisedaten zwischen benachbarten Wasserstraßenbehörden ist derzeit in der Feinabstimmungsphase. Dies wird eine weitere Vereinfachung für die Schiffsführer und für Wasserstraßenbehörden sein, deren Wasserstraßennetze mit den Wasserstraßen Walloniens verbunden sind.

Parallel zum AIS Infrastruktur Projekt, das auf den wallonischen Wasserstraßen durchgeführt wird, wird die Reiseverwaltungssoftware GINA aufgerüstet, damit sie Meldungen von den Schiffen mit Diensten auf folgenden zwei Niveaus empfangen und verwalten kann:

- elektronische Meldungen (ohne Papierdokumente)
- Teilmeldungen auf Papier (Ladungsdaten, Fahrgastinformationen, usw.).

### **8.3 Bulgarien**

Die Einführung des Binnenschifffahrtssystem BULRIS auf dem bulgarischen Abschnitt der Donau begann 2010. Es wurde gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG entwickelt. Die technischen Spezifikationen von BULRIS stimmen mit den Kommissionsrichtlinien 414/2007, 415/2007, 416/2007, 164/2010 überein.

Die Infrastruktur für das elektronische Melden ist ein Teilsystem von BULRIS und besteht aus einem internetbasierten GUI für die Eingabe/Abfrage von Meldungen, einer Verarbeitungslogik und einem Mailserver für den Versand der Meldungen an die Nutzer. Es ist mit einer Datenschnittstelle für den Austausch von Meldungen mit anderen RIS versehen. Als Teil der bulgarischen Binnenschifffahrtssystemdienstleistungen verwendet ERI gemeinsame Referenzdaten, die mit anderen europäischen Datenquellen synchronisiert sind. Dieses System wird im zweiten Halbjahr 2011 funktionellen Tests unterzogen werden. Der Austausch elektronischer Meldungen wird mit anderen nationalen/regionalen ERI-Anwendungen getestet werden.

Das System wird voraussichtlich Anfang 2012 vollständig betriebsfähig sein.

### **8.4 Frankreich**

Die französischen Behörden haben im Oktober 2011 unter der Bezeichnung VELL einen Webservice und eine nutzerfreundliche Website in Betrieb genommen. Diese Anwendung ist das Kernstück der Fakturierung der französischen Nutzungsgebühren und Binnenwasserstraßenstatistik.

Auch das elektronische Melden auf der Mosel wird in diese Anwendung implementiert, um Meldungen für alle Fahrzeuge, die über die Grenze hereinfahren, elektronisch zu empfangen und eine doppelte Dateneingabe zu vermeiden.

VNF hat auch ERINOT-gestützte Schnittstellen mit Seehäfen eingeführt, um Fahrzeuge, die in den Häfen ankommen, durch die Informationen, die innerhalb der Software für den Schleusenbetrieb gesammelt werden, anzukündigen. Die Häfen senden ihrerseits Informationen an die Software für den Schleusenbetrieb, um Fahrzeuge an den ersten Schleusen nach den Seehäfen elektronisch anzukündigen. Diese Schnittstellen stehen auch für grenzüberschreitende Reisen in Nachbarländer zur Verfügung.

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

## 8.5 Deutschland

In Deutschland wurde im Januar 1995 erstmals am Rhein das Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) in Betrieb genommen, um im Falle von Notfällen, Unfällen oder Havarien den zuständigen Einsatz- und Rettungskräften die für ihren Einsatz relevanten Informationen zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dem Unfallereignis werden Schiffs-, Ladungs- bzw. Reisedaten hierfür herangezogen und weitergegeben.

Die heutige Anwendung MIB II+ des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt befindet sich in den zwei deutschen Revierzentralen Duisburg und Oberwesel in Betrieb, wodurch die Meldepflicht gemäß § 12.01 RheinSchPV und §§ 11.15, 14.15, 15.15 BinSchStrO auf einer Strecke von über 1000 km Binnenschifffahrtsstraße abgedeckt wird. Ferner wird ein Datenaustausch mit den Niederlanden und Frankreich entlang des Rheins auf Basis des ERINOT 1.2 Standard durchgeführt. Die Schifffahrt kann für diese Binnenschifffahrtsstraßen elektronische Meldungen gemäß dem ERINOT 1.2 Standard absenden; hierdurch wird die elektronische Meldeverpflichtung für die Containerschifffahrt entlang des Rheins sichergestellt.

Die innerhalb des deutsch-luxemburgischen Kondominiums an der Mosel, entlang der deutschen Mosel und der Eingangsschleuse der Saar sich im Wirkbetrieb befindende Anwendung MIB I basiert noch auf einem älteren ERINOT Standard (vgl. § 9.05 MoselSchPV, § 20.15 BinSchStrO) und ist mit einer Anwendung für Schleusenmanagement (MOVES) verknüpft. Der elektronische Datenaustausch zwischen Deutschland und dem deutsch-luxemburgischen Kondominium ist seit Anfang 2000 in Betrieb.

Aktuell wird in Deutschland für alle meldepflichtigen Binnenschifffahrtsstraßen eine zentrale Anwendung NaMIB (Nachfolgeanwendung des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt) zur Unterstützung der Unfallbekämpfung und zum Meldemanagement entwickelt, welche die bestehenden MIB Anwendungen ersetzen wird und auch auf andere Binnenschifffahrtsstraßen ausgedehnt werden soll. Die an der Donau in 2015 in Erprobung gehende Anwendung Schleusenmanagement soll nach ihrer Evaluierung zudem – möglichst bundesweit – in Betrieb gehen.

Beide zentralen Anwendungen (NaMIB und Schleusenmanagement) unterstützen die Bearbeitung elektronischer Meldungen gemäß ERINOT Standard 1.2 (Edition April 2013), verwenden gleiche Referenzdaten (unter anderem: ADN, HS Code, Fahrzeug- und Verbandstypen, UN/Locode, usw.) und nutzen AIS-Positionsdaten meldepflichtiger Fahrzeuge und Verbände.

Die Meldungen der Schifffahrt sind jedoch nach wie vor per Funk bzw. als elektronische Meldung gemäß dem ERINOT Standard 1.2 abzugeben. Zur Übermittlung von elektronischen Meldungen gemäß dem ERINOT Standard 1.2 kann derzeit die von den Niederlanden kostenfrei zur Verfügung gestellte BICS-Software neben den gängigen Stauplanprogrammen verwendet werden. Die Verwendung von Fax wird insbesondere als Rückfallebene ermöglicht.

## 8.6 Ungarn

Fahrzeuge auf der Donau mit gefährlichen Gütern an Bord, die nach Ungarn kommen bzw. auf dem ungarischen Abschnitt der Donau eine Reise beginnen und/oder beenden, sind verpflichtet, über UKW-Kanal 22 (oder telefonisch, per Fax oder E-Mail) entsprechend der Nachricht für die Binnenschifffahrt 006/Du/2013, die auf der ADN-Regelung basiert, Meldungen an die Nationale Verkehrsbehörde abzugeben. Neu gegenüber den bisherigen Meldepflichten ist, dass auch Fahrgastschiffe, die als solche definiert sind, und Fahrzeuge, die mehr als 20 Container befördern, über Sprechfunk melden müssen. Die Informationen werden zur Zeit bei der IWT Dispatcherzentrale der Nationalen Verkehrsbehörde, die unter dem Rufzeichen „Navinfo“ betrieben wird, in einer Datenbank registriert, und dem Schiffsführer wird eine Identifizierungsnummer zum Eintrag ins Logbuch übermittelt. Unterdessen wird das Formular der Nationalen Verkehrsbehörde übermittelt, die für die Registrierung, Verwaltung und Überwachung von Transporten gefährlicher Güter zuständig ist. Während der Reise werden die registrierten Fahrzeuge über das landseitige Inland AIS Netzwerk und die bordseitige Ausrüstung überwacht. Die Nationale Generaldirektion für Katastrophenschutz verlangt ebenfalls Informationen über die Beförderung gefährlicher Güter auf den ungarischen Wasserstraßen, allerdings müssen diejenigen, die ihre Meldepflichten im PannonRIS-System erfüllt haben, nicht doppelt bzw. getrennt melden.

Ungarn nimmt auch am IRIS Europa 3 Projekt teil: Hier steht die zuvor entwickelte Datenschnittstelle für den operationellen Gebrauch unter den festgelegten gesetzlichen Voraussetzungen technisch zur Verfügung. Ebenfalls zu Testzwecken steht die Pilotversion der PAXLST Implementierung zur Verfügung, mit deren Hilfe sich grenzüberschreitende Abläufe im schengenhaften Mohács reduzieren lassen.

## 8.7 Niederlande

### *Erleichterung der Verfahren für Behörden und Nutzer*

Die Niederlande haben in den letzten Jahren die Möglichkeiten zur Verwendung elektronischer Formulare erweitert und Schiffen so das elektronische Melden von Reisen und Ladungen ermöglicht. In den Niederlanden werden Schiffe und Schiffsführer zum Melden aller Reisen und Ladungen angehalten, unabhängig davon, ob das Melden obligatorisch ist oder nicht. Containerschiffe sind seit 1. Januar 2010 gesetzlich verpflichtet, die erforderlichen Informationen elektronisch zu melden.

Die aktuelle Version von BICS wird (ebenso wie die Webanwendung ERI-Net) nach dem 31.5.2015 (technisch) nicht mehr unterstützt. In der zweiten Jahreshälfte 2014 wurde eine vollständig neue (web-basierte) BICS Software eingeführt. Die neue Anwendung ist zunächst kostenfrei und wird als Download zur Verfügung gestellt.

Um die Nutzung des elektronischen Meldens in den Niederlanden weiter zu forcieren, haben Rijkswaterstaat und der niederländische Branchenverband Bureau Telematica eine Reihe von Initiativen (z. B. BICSmail, ein Video und Merkblätter) ergriffen, um die Nutzer über die Möglichkeiten und Vorteile des elektronischen Meldens (wie geringerer Verwaltungsaufwand, papierlose Schifffahrt, korrekte Daten, zügigere Verfahren, mehr Informationen z. B. über an Bord befindliche Gefahrgüter) zu informieren.

### *ERI-Datenaustausch zwischen Behörden*

Mit dem elektronischen Melden soll unter anderem erreicht werden, dass die Schiffsführer pro Reise nur eine Meldung zu machen brauchen, und zwar in Übereinstimmung mit der RIS-Richtlinie, um die Verwaltungsverfahren zu erleichtern. Zu diesem Zweck sind die Behörden an den niederländischen Hauptwasserstraßen nunmehr miteinander verbunden und tauschen ERI-Berichte aus. Neben diesen nationalen Verbindungen bestehen ferner Verbindungen zwischen den niederländischen Wasserstraßenbehörden und den benachbarten Wasserstraßen- und Hafenbehörden in Belgien und Deutschland. Die nächsten Schritte werden noch mehr Gewicht auf die Optimierung dieser nationalen und internationalen Verbindungen legen, um die internationalen Meldemöglichkeiten zu vereinfachen und zu verbessern.

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.

Informationen über das Westerscheldegebiet sind in Abschnitt 8.2 zu finden.

## **8.8 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 Hafenkaptän 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,
- Behörden, Verwaltungen und Firmen, die die ERI Mitteilungen nutzen, miteinander zu verbinden und
- alle notwendigen Module für den internationalen RIS-Datenaustausch zu entwickeln.

## **8.9 Slowakei**

Die Infrastruktur für elektronische Meldungen wurde 2008 eingeführt und 2010 entsprechend den Standards und vereinbarten Verfahren für den internationalen RIS-Datenaustausch verbessert. Sie 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 der Verwaltung und der Wirtschaft, Daten von AIS, ERI und Fahrzeugen über internetbasierte Schnittstellen abzufragen. Das System unterstützt ERINOT 1.2 und ERIRSP 1.2 Meldungen.

In Bezug auf den grenzüberschreitenden Datenaustausch hat die Verkehrsbehörde in ihrer Funktion als nationaler RIS-Anbieter die Dienstleistungsvereinbarung für den grenzübergreifenden Austausch von RIS-Daten unterzeichnet. Rechtlich besteht so die Möglichkeit, Daten mit anderen Ländern, die die Vereinbarung ebenfalls unterzeichnet haben, auszutauschen. Technisch ist die Verbindung zum österreichischen und zum ungarischen RIS-System eingerichtet und im Rahmen einer Piloteinrichtung findet ein Datenaustausch statt.

In der Slowakei sind Fahrzeuge aufgrund der geltenden Vorschriften verpflichtet, über UKW zu melden, wenn sie definierte Meldepunkte auf der Donau passieren. Zusätzlich sind Fahrzeuge, die in einem öffentlichen Hafen (Bratislava, Komárno, Štúrovo) ankommen oder von dort abfahren, verpflichtet, eine Meldung entweder in Papierform oder in elektronischer Form als ERINOT Meldung nach dem ERI Standard (Verordnung (EU) Nr 164/2010 der Kommission) abzugeben.

#### **8.10 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.

#### **8.11 Tschechische Republik**

In LAVDIS wurde ein Upgrade des ERI-Nachrichtensystems auf den ERINOT-Standard 1.2 durchgeführt. Die Implementierung der Technologie für den Datenimport und -export aus ERI-Nachrichten wurde umgesetzt. Die ERI-Dienste zwischen dem RIS-System der Tschechischen Republik und dem RIS-System Deutschlands wurden miteinander verbunden. Das System wird bezüglich Deutschlands vorerst auf die Elbe beschränkt sein, da das deutsche System noch nicht einsatzbereit ist. Der Test-/Pilotbetrieb der Dienste wird bis Ende 2011 verlängert.

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  
verantwortlichen Organisationen**

**Österreich:**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,  
Radetzkystrasse 2, A-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,  
Barthold Van Acker, Tel.: +32 478 66 00 15, E-Mail: [b.vanacker@descheepvaart.be](mailto:b.vanacker@descheepvaart.be)

Westerscheldegebiet:

Beheer & Exploitatie Team Schelderadar  
Johan Raes, Geschäftsführer (VL)  
Commandoweg 50, NL 4381 BH Vlissingen  
E-Mail: [secretariaat@schelderadar.net](mailto:secretariaat@schelderadar.net)

Wallonien:

Service Public de Wallonie, Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies  
hydrauliques, Boulevard du Nord 8, 5000 Namur,  
Jean-Louis Boutry, Tel.: +32 81 772972, E-Mail: [jeanlouis.boutry@spw.wallonie.be](mailto:jeanlouis.boutry@spw.wallonie.be)

**Frankreich:**

Voies Navigables de France, 175 rue Ludovic Boutleux, 62400 Béthune,  
Alaric Blakeway Tel.: +33 (0)321 632 940, E-mail: [alaric.blakeway@vnf.fr](mailto:alaric.blakeway@vnf.fr)  
Jean-Remi Garenaux Tel.: +33 (0)321 632 963, E-mail: [jean-remi.garenaux@vnf.fr](mailto:jean-remi.garenaux@vnf.fr)

**Deutschland:**

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
Dezernat Verkehrstechnik Binnen  
Brucknerstr. 2, 55127 Mainz,  
Mathias Polschinski, Tel.: +49 (0)613 197 92 92, Fax: +49 (0)613 197 91 55,  
E-Mail: [info@elwis.de](mailto:info@elwis.de)

**Ungarn:**

Nationale Verkehrsbehörde – Schifffahrtsamt 1387 Budapest 62., Pf.: 30 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,  
Besucheranschrift: Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam  
Postanschrift: Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

Brian Vrijaldenhoven, Tel.: +31 (0)6 12411689, E-mail: [brian.vrijaldenhoven@rws.nl](mailto:brian.vrijaldenhoven@rws.nl)

**Rumänien:**

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:**

Dopravný úrad (Verkehrsbehörde), Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava,  
Štefan Chalupka, Tel.: +421 (0)2 33300218, E-mail: [stefan.chalupka@nsat.sk](mailto:stefan.chalupka@nsat.sk)

**Schweiz:**

Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel,  
Roland Blessinger, Tel.: +41 61 639 95 95, Fax: +41 61 639 95 11,  
E-Mail: [roland.blessinger@portof.ch](mailto:roland.blessinger@portof.ch)

**Tschechische Republik:**

Staatliche Schifffahrtsverwaltung (RIS Betreiber in der Tschechischen 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)