

## PROTOKOLL 21

### Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (VTT-Standard 2006)

1. Die Zentralkommission, die Europäische Union und die Donaukommission sind sich bewusst geworden, dass für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt ein Bedarf an Systemen zum automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiff und Einrichtungen an Land besteht.
2. In der gewerblichen Binnenschifffahrt gibt es gegenwärtig in verschiedenen europäischen Ländern unterschiedliche Entwicklungen für die Schiffsverkehrsüberwachung sowie für die Verfolgung und Aufspürung von Schiffen. Diese Entwicklungen verwenden verschiedene Techniken und Funktionen. Um die Interoperabilität zwischen diesen Entwicklungen in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, werden eine Definition von Standards und die Einführung harmonisierter Verfahren für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der europäischen Binnenschifffahrt notwendig.
3. Die Richtlinien und Empfehlungen für Binnenschifffahrtsinformationssysteme RIS (RIS Richtlinien 2002) der PIANC und der Zentralkommission definieren das Automatische Identifizierungssystem (AIS) für die Binnenschifffahrt (Inland-AIS) als wichtige Technologie für den automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiff und Land.
4. In der Seeschifffahrt führte die IMO das Automatische Identifizierungssystem (AIS) ein. Alle Seeschiffe auf internationalen Reisen nach SOLAS Kapitel 5 sind seit Ende 2004 mit AIS ausgerüstet. Auch die Richtlinie 2002/59/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates<sup>3</sup> schreibt vor, dass bestimmte Seeschiffe, die einen Hafen eines Mitgliedsstaates anlaufen, mit Bordeinrichtungen für AIS ausgerüstet sein und diese in Betrieb halten müssen.
5. Die europäische Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ hat diesen Standard entworfen und wird bei Bedarf auch Vorschläge für dessen Fortentwicklung ausarbeiten.
6. Aufgrund von Bereichen mit gemischtem Verkehr ist es wichtig, dass Standards und Verfahren für die Binnenschifffahrt mit bereits bestehenden Standards und Verfahren für die Seeschifffahrt kompatibel sind.
7. Um den spezifischen Anforderungen für die Binnenschifffahrt gerecht zu werden, wurde AIS weiter entwickelt zum Inland-AIS, das jedoch weiterhin mit dem AIS der IMO für die Seeschifffahrt verträglich bleibt. Es ist außerdem kompatibel mit anderen bestehenden Standards der Binnenschifffahrt.
8. Als Alternative zum AIS wurde eine netzwerkbasierte Lösung, Automatic Identification via Internet Protocol (AI-IP) entwickelt. Die Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit dieser Lösung ist derzeit noch nicht ausreichend nachgewiesen. Daher kann der Standard erst in einem zweiten Schritt um diese Lösung ergänzt werden.
9. Die Voraussetzungen für eine sinnvolle Nutzung von AIS und AI-IP sind
  - eine gleichzeitige Ausrüstung aller Schiffe mit ordnungsgemäß funktionierenden AIS- oder AI-IP Bordanlagen,
  - eine sachgemäße Anordnung, ausreichende Genauigkeit, Zuverlässigkeit und ein störungsfreier Betrieb der erforderlichen Bordanlagen,
  - eine angemessene Verwendung der Parameter einschließlich der sachgemäßen Eingabe statischer und variabler Parameter wie Abmessungen des Fahrzeuges, Antennenposition, Ladungsinformationen.

---

<sup>3</sup> ABl. L 208 vom 05.08.2002 S. 10

10. Der Standard, künftige Überarbeitungen (Updates) einschließlich Änderungen der für die Binnenschifffahrt spezifischen Kommunikationsprotokolle des Standards werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) veröffentlicht.
11. Mit der Verabschiedung des Standards werden die Voraussetzungen für eine künftige Nutzung von Inland AIS oder – nach einer entsprechenden Ergänzung des Standards – AI-IP geschaffen. Eine Ausrüstungsverpflichtung ist mit der Verabschiedung des Standards nicht verbunden.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2001–II–19 und 2003-I-22 über Binnenschifffahrtsinformationsdienste,

in der Erkenntnis, dass die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Schutz der Umwelt durch automatisierte Systeme zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen weiter verbessert werden können,

in dem Bewusstsein, dass eine Standardisierung notwendig ist, damit diese Systeme effektiv und sicher arbeiten,

in dem Willen, durch eine frühzeitige Verabschiedung eines entsprechenden internationalen Standards durch die Zentralkommission den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben und die Einführung dieser Dienste auch auf anderen Wasserstraßen als den Rhein zu beschleunigen,

beschließt den Inhalt des Standards Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt, der als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache beigefügt ist,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- nach entsprechenden Vorarbeiten der europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ einen Vorschlag zur Ergänzung des Standards um AI-IP vorzulegen, sobald die damit verbundenen technischen Fragen hinreichend beantwortet und die Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit nachgewiesen ist,
- den Standard fortzuführen und – insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen – notwendige Änderungen in eigener Zuständigkeit zu beschließen; die Arbeitsgruppe RIS soll hierzu in Zusammenarbeit mit der bestehenden europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ Vorschläge ausarbeiten,
- durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, notwendige Änderungen und Ergänzung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls weiterer Vorschriften erarbeiten zu lassen,

schlägt der Europäischen Kommission vor, mit der Zentralkommission zusammen zu arbeiten, damit ein einheitlicher Standard für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt auf allen Binnenwasserstraßen der Europäischen Union gewährleistet wird.

**Anlage:** Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt 2006 in deutsch, englisch, französisch und niederländisch (gesondert)