

2. Informationsveranstaltung der ZKR zur Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt, „Elektronisches Melden - wie geht es weiter?“ 12. Mai 2009

Schlussfolgerungen aus der Sicht der Wasserstraßenverwaltungen

Peter Stuurman, *Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten, Rijkswaterstaat, Direktion Ost-Niederlande, Arnheim, Niederlande*

Ich habe einige Dinge aus den verschiedenen Präsentationen herausgefiltert, vor allem aus den Präsentationen von heute Morgen. Manchmal wurden die Dinge deutlich beim Namen genannt, aber mitunter wurden viele Dinge auch verschleiert zum Ausdruck gebracht, oder, wie wir „auf gut Niederländisch“ sagen würden, man musste sie zwischen den Zeilen lesen.

- Mit der Zusage der Einführung am 1. Januar 2010 haben die Wasserstraßen-Verwaltungen sich ihrer Verantwortung gestellt, und somit sind sie nun auch in der Pflicht, alles zu unternehmen, um ihrer Zusage nachzukommen.
- Wichtig ist Folgendes: wenn die Behörden wünschen, dass ein Schiff sich meldet, bevor es seine Reise antritt, dann muss die jeweilige Behörde auch dafür sorgen, dass die technische Infrastruktur, für welche die Behörde verantwortlich zeichnet, verlässlich ist und in hohem Maße zur Verfügung gestellt werden kann. Da viele der auftretenden Probleme mit den Verbindungen zu tun haben, könnte in Erwägung gezogen werden, eine Art *Back up-System* bereitzustellen, welches mit Daten gespeist werden könnte und welches diese Daten, nachdem die Verbindung wieder zustande gekommen ist, automatisch an das System weitersendet. In diesem Zusammenhang bereitet mir die 30-Minuten-Frist bei MIB II auch ziemliche Kopfschmerzen.
- Es hat sich herausgestellt, dass viel Undeutlichkeit hinsichtlich der Frage besteht, was elektronisches Melden nun eigentlich ist. Im Moment scheint das noch kein Problem darzustellen, aber in naher Zukunft wird dies zu juristischen Problemen führen, denn E-Mail, Fax und Mobiltelefon funktionieren allesamt elektronisch.
- Die Organisation des elektronischen Meldens, aber vielleicht auch die des herkömmlichen Meldens, müsste sowohl an Bord als auch bei den Verkehrsposten besser strukturiert werden, und wie unangenehm es auch klingen mag: wir müssen die entsprechend sorgfältig beschriebenen Verfahren bewerkstelligen.
- Wir müssen für eine deutliche Aufklärung bezüglich der Fragen „Wie melden?“ und „Warum melden?“ sorgen, und im vorliegenden Falle betreffen diese Fragen das elektronische Melden. Auf die Frage, *warum* gemeldet werden muss, könnte geantwortet werden: u. a. wegen der Hilfsaktionen bei Havarien und sonstigen, kritischen Situationen (wissen, wo sich was zugetragen hat) und wegen der Sicherheit auf dem Wasser. Dies unterstützt die Notwendigkeit guter und verlässlicher Daten. Man muss außerdem dafür Sorge tragen, dass diese Aufklärung die Schiffer anspricht und somit erreicht. Man sollte sich daher lieber vor halbamtlichem oder juristischem Sprachgebrauch hüten, da dieser von der Zielgruppe der Schiffer nicht verstanden wird.
- Wir haben herausgefunden, dass es sich hinsichtlich der Organisation um ein durchaus komplexeres Problem als beim technischen Teil handelt. Wir haben gelernt, dass eine Zusammenarbeit gleich zu Beginn innerhalb des gesamten Prozesses sowohl für die Gegenwart als auch für die Zukunft wichtig ist. Wie und in welchem Umfang diese Zusammenarbeit aussieht, kann pro Projekt und Fall variieren.
- Wir müssen dafür sorgen, dass wir einen europaweiten bzw. einen rheinweiten, einheitlichen Satz von zu meldenden Daten haben. Dass diese Daten dann pro Land verschiedenartig und auch zwecks verschiedenartiger Zielsetzungen genutzt werden, stellt kein Problem dar; es ist aber eben so, dass der Schiffer nur ein Mal melden muss.

- Sowohl die Präsentation als auch meine langjährige Erfahrung hinsichtlich der Bekämpfung von Havarien und sonstigen kritischen Situationen haben mir wieder einmal verdeutlicht, dass es absolut nicht ausreichend ist zu wissen, dass sich ein bestimmter Container an Bord befindet. Ich muss wissen, um was für einen Container es sich handelt (Containernummer) und wo dieser Container steht (Stauplan). Ich persönlich habe die Erfahrung gemacht, dass im Falle einer Havarie oder sonstiger, kritischer Situationen beträchtlichen Ausmaßes der Schiffer häufig in der ersten Zeit kurz nach Auftreten dieser Situation gar nicht richtig ansprechbar ist und mir die jeweiligen erforderlichen Informationen gar nicht erteilen kann.
- Bezüglich der Verantwortung der Schiffer können wir feststellen, dass der Transport mittels Binnenschiff lediglich ein Glied innerhalb der gesamten Transportkette darstellt. Inwieweit die ZKR und die Wasserstraßen-Verwaltungen hier einen entscheidenden Einfluss ausüben wollen oder können, ist noch die Frage. Die Aufmerksamkeit sollte jedoch schon darauf gerichtet werden, dafür zu sorgen, dass der Schiffer über die korrekten Angaben zur Ladung verfügt. In Anbetracht der Möglichkeiten der heutigen IKT (Informations- und Kommunikationstechnik) sollte dies eigentlich kein Problem darstellen. Ein weiterer Punkt, auf den in diesem Zusammenhang die Aufmerksamkeit gerichtet werden sollte, ist, dass der Schiffer rund um die Uhr die Daten aufsuchen können muss bzw. ihm diese rund um die Uhr geliefert werden können müssen, und dass er nicht von irgendwelchen Büroöffnungszeiten abhängig ist.
- Bereits im Jahre 1995 wurde davon geredet, entlang des Rheins *ein einziges* System für das Melden von Schiffsdaten zu haben, aber damals war die Zeit wahrscheinlich noch nicht reif für ein solches System. Jetzt, viele Jahre später, gibt es doch in zunehmendem Ausmaße mehr Zusammenarbeit. Daher sollte es doch nun wirklich möglich sein, dass zumindest für den Rhein und eventuell auch für Europa *ein einziges* System für das Melden/Überwachen von Schiffsdaten eingeführt wird.
