

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 des Schifffahrtsgewerbes

Maira van Helvoirt, EBU / ESO

1. Das Gewerbe begrüßt eine erneute Einführung der e-Meldepflicht und hofft, dass eine Einführung am 1.1.2010 machbar sein wird. Wir werden die Entwicklungen aber kritisch verfolgen. Denn es ist im vergangenen Jahr viel Gutes passiert, um die technischen Probleme zu lösen, aber viel muss auch noch passieren (Prioritäten 1- und Prioritäten 2-Maßnahmen, Tests usw.). Während der nächsten Testphase im Herbst 2009 wird erst klar werden, ob tatsächlich alle Probleme gelöst worden sind. Wir bitten die ZKR, ihren Beschluss, die e-Meldepflicht am 1.1.2010 wieder einzuführen, so zu formulieren, dass die Wiedereinführung nochmals verschoben werden kann, sollten die Ergebnisse der Tests dazu Anlass geben, damit ein Fehlstart wie im April 2008 verhindert werden kann.
2. Das Gewerbe unterstreicht die Notwendigkeit von Vereinheitlichung der Meldepflicht (Inhalt und Verfahren). Entlang des ganzen Rheins soll das gleiche Meldeverfahren gelten, mit gleichem Inhalt, und alle gelieferten Daten müssen vollständig und korrekt an alle aufeinanderfolgenden Verkehrszentralen weitergeleitet werden. Mit nur einer Meldung müssen alle Landesgrenzen passiert werden können.
Wir haben verstanden, dass IVS90 und MIB unterschiedliche Zwecke haben. Das darf aber nicht bedeuten, dass bestimmte, vom Gewerbe (elektronisch) gemeldete Daten (wie z.B. Tiefgang) nicht weitergeleitet werden.
Vereinheitlichte Meldepflicht, also, und dieses einheitliche Verfahren muss in den nächsten Monaten proaktiv und auf zugängliche Weise an das Gewerbe kommuniziert werden. Initiativen wie die Quick Reference Cards, BICS-mail usw. sind dazu ein guter Ansatz.
3. Das Gewerbe versteht, dass die Einführung des e-Meldens für (bestimmte) Containerschiffe auf dem Rhein nur ein erster, aber großer Schritt ist. Eine weitere Ausweitung der e-Meldepflicht, geografisch (auch außerhalb des Rheins), auf weitere Sektoren in der Binnenschifffahrt und auf mehr Daten (Containernummer und Stauposition) wird innerhalb von einigen Jahren erwartet. Wir empfehlen, dass die freiwillige Nutzung der Möglichkeiten des e-Meldens so viel wie möglich stimuliert wird. Das heißt: freiwillig angelieferte Daten müssen tatsächlich integral an alle Verkehrszentralen weitergeleitet werden, sei es von so genannten „Zielgruppenschiffen“ / „Doelgroepschepen“ oder auch nicht. Ebenfalls empfehlen wir, dass elektronisches Melden auch auf den deutschen Wasserstraßen außerhalb des Rheins möglich sein soll. Auf diese Art wird der Vorteil des elektronischen Meldens für die Binnenschiffer evident und die Motivation, freiwillig elektronisch zu melden, erhöht.
4. Die Verantwortlichkeit / Haftung des Schiffsführers bleibt ein empfindliches Thema. Dieses Thema hat zwei Aspekte.
Einerseits die Frage, wer für den Inhalt der Information verantwortlich ist. Die Antwort auf diese Frage ist inzwischen klar: Der Schiffsführer muss darauf vertrauen können, dass die ihm angelieferten Daten richtig sind. Denn er hat keine Möglichkeit, die Richtigkeit der Daten zu prüfen. Dies gilt auch für die Containergewichte.
Andererseits gibt es die Frage, wer verantwortlich ist oder haftet, wenn eine elektronische Meldung – außerhalb der Verantwortlichkeit oder Einflussosphäre des Schiffsführers – nicht erfolgen kann. Es wird behauptet, dass ein Meldungsversuch in BICS gespeichert werde, damit der Schiffsführer nachher prüfen kann, er habe versucht zu melden. Wie wird ein Richter nach einem Unfall, bei dem ein Schiffsführer nicht elektronisch melden konnte, diese Frage beantworten? Denn, wie es auch sei, der Schiffsführer hat in diesem Fall seine gesetzliche Pflicht (elektronisch zu melden) nicht erfüllt. Es liegt zwar außerhalb seiner Einfluss-, aber vielleicht doch innerhalb seiner Risikosphäre. Diese wichtige Frage ist noch überhaupt nicht ausreichend beantwortet worden.

5. Es ist über eine "Notarfunktion" oder "Archivfunktion" des Erinot-Servers geredet worden. Das Gewerbe sieht die Vorteile so einer Funktion und ist deswegen grundsätzlich nicht gegen die Einrichtung so einer Funktion, aber will betonen, dass die wichtigen Datenschutzfragen zuerst (international) geklärt werden müssen.
6. Obwohl dies außerhalb des Bereichs des Workshops am 12. Mai war, ist auch vorgeschlagen worden, die Meldung von Passagierlisten einzuführen. Der größte Teil der Fahrgastschiffahrt verfügt aber nicht über Passagierlisten, wie das auch der Fall ist in z.B. Bussen und Zügen. Die Kabinenschiffahrt verfügt zwar über Passagierlisten, aber die Meldung dieser Liste führt zu einer Erhöhung der administrative Belastung, die in überhaupt keinem Verhältnis zu dem sehr geringen Sicherheitsgewinn steht. Die Fahrgastschiffahrt lehnt einen solchen Vorschlag daher auch entschieden ab.
7. Es wurde behauptet, dass die ZKR nur auf den Wasserstraßen zuständig ist, aber außerhalb der Wasserstraßen keine Kompetenz und keine Zuständigkeit besitzt, und deswegen nicht die Möglichkeit hat, bestimmte Sachen zu regeln oder zu schaffen. Obwohl wir realisieren, dass die Kompetenz der ZKR beschränkt ist, finden wir solche Bemerkungen seitens der ZKR zu einfach und zu nichts sagend. Die ZKR hat diese Vorschriften eingeführt und hat damit unseres Erachtens die Verantwortlichkeit auf sich genommen, dafür zu sorgen, dass die technischen Bedingungen erfüllt werden, auch wenn die Erfüllung dieser Bedingungen außerhalb ihrer Kompetenz fällt. Die ZKR hat sich in so einem Fall dafür einzusetzen, dass die zuständigen Behörden die benötigten Maßnahmen treffen.

Die Zusammenarbeit zur Lösung der technischen Probleme bei der Einführung der E-Meldepflicht zwischen den zuständigen Behörden aus den Niederlanden, Deutschland, Frankreich und aus der Schweiz hat sich als sehr konstruktiv und erfolgreich erwiesen. Wir unterstützen deswegen den Vorschlag, eine strukturierte Beratung zwischen den zuständigen Behörden zu organisieren.
