

2e voorlichtingsbijeenkomst van de CCR over de invoering van het elektronische melden in de Rijnvaart "Elektronisch melden – Hoe gaat het verder?" 12 mei 2009

Conclusies vanuit de optiek van het bedrijfsleven

Maira van Helvoirt, EBU / ESO

1. Het bedrijfsleven verheugt zich over het feit dat de elektronische meldplicht opnieuw wordt ingevoerd en hoopt dat in invoering op 1.1.2010 realiseerbaar is. We zullen de ontwikkelingen echter kritisch volgen. Verleden jaar waren er weliswaar veel positieve resultaten bij het uit de weg ruimen van technische problemen, maar er moet toch nog veel gebeuren (maatregelen van prioriteit 1 en 2, tests, enz.). Bij de volgende testfase in het najaar 2009 zal het pas duidelijk worden of inderdaad alle problemen zijn opgelost. Wij verzoeken de CCR, haar besluit ter invoering van de elektronische meldplicht op 1.1.2010, zo te formuleren dat het opnieuw invoeren nog een keer kan worden opgeschort als de resultaten van de test daar aanleiding toe geven. Op deze wijze kan een mislukte start, als in april 2008, worden vermeden.
2. Het bedrijfsleven benadrukt de noodzaak van uniformering van de meldplicht (inhoud en procedure). Langs de hele Rijn moet dezelfde meldprocedure gelden, met dezelfde inhoud, en alle overgebrachte gegevens moeten volledig en correct aan alle volgende verkeerscentrales worden doorgezonden. Met slechts één melding moet met over alle landsgrenzen kunnen gaan. Wij hebben begrepen dat IVS90 en MIB verschillende doeleinden hebben. Dat mag echter niet betekenen dat bepaalde, door het bedrijfsleven (elektronisch) gemelde gegevens (zoals bijv. diepgang) niet verder doorgezonden worden. Een geüniformeerde meldplicht dus, en deze uniforme procedure moet in de komende maanden proactief en op toegankelijke wijze aan het bedrijfsleven worden meegedeeld. Initiatieven zoals Quick Reference Cards, BICS-mail enz. lenen zich daar goed voor.
3. Het bedrijfsleven begrijpt dat de invoering van het e-melden voor (bepaalde) containerschepen op de Rijn slechts een eerste, maar grote stap is. Een verdere uitbreiding van de meldplicht, geografisch (ook buiten de Rijn), tot andere sectoren in de binnenvaart en tot meer gegevens (containernummers en plaats in het stuwplan) wordt binnen enkele jaren verwacht. Wij raden aan het vrijwillig gebruik van de mogelijkheden van het e-melden zo veel mogelijk te stimuleren. Dat wil zeggen: vrijwillig overgebrachte gegevens moeten inderdaad integraal aan alle verkeerscentrales worden doorgezonden, of dit nu voor zogenoemde "doelgroepschepen" / "Zielgruppenschiffen" is of niet. Wij raden eveneens aan elektronisch melden in Duitsland ook op andere waterwegen dan de Rijn mogelijk te maken. Op deze wijze merken de binnenschippers duidelijk dat het elektronisch melden voordelen biedt en zijn ze zo meer gemotiveerd vrijwillig te melden.
4. De verantwoordelijkheid/aansprakelijkheid van de schippers blijft een gevoelig onderwerp waar twee aspecten aan zijn verbonden:
Enerzijds is er de vraag, wie voor de inhoud van de informatie verantwoordelijk is. Het antwoord op deze vraag is ondertussen duidelijk. De schipper moet erop kunnen vertrouwen dat de door hem overgebrachte gegevens juist zijn. Hij heeft immers niet de mogelijkheid de juistheid van de gegevens te controleren. Dit geldt ook voor het gewicht van de containers.
Anderzijds is er de vraag wie verantwoordelijk of aansprakelijk is als een elektronische melding – buiten de verantwoordelijkheid of de invloedssfeer van de schipper – niet kan worden overgebracht. Er wordt beweerd dat een poging tot melden in BICS wordt opgeslagen, opdat de schipper naderhand kan bewijzen dat hij heeft geprobeerd te melden. Maar hoe zal een rechter na een ongeval, waarbij een schipper niet elektronisch kon melden, deze vraag beantwoorden? Want, hoe het ook zij, de schipper heeft in dit geval niet aan zijn wettelijke plicht (elektronisch melden) voldaan. Het ligt weliswaar niet binnen zijn invloedssfeer, maar misschien wel binnen zijn risicosfeer. Deze belangrijke vraag is überhaupt niet voldoende beantwoord.

5. Er is sprake geweest van een "notariële functie" of van een "archiverende functie" van de Erinot-server. Het bedrijfsleven ziet de voordelen van zo'n functie en is daarom in principe niet tegen het instellen van zoiets, maar wil benadrukken dat de belangrijke kwesties met betrekking tot gegevensbescherming eerst (internationaal) verduidelijkt moeten worden.
6. Alhoewel dit niet tot het domein van de workshop van 12 mei behoorde, werd ook voorgesteld het melden van passagierslijsten in te voeren. Het grootste deel van de passagiersvaart beschikt echter niet over passagierslijsten, net zoals dit bijv. het geval is voor bussen en treinen. Voor hotelschepen zijn er wel passagierslijsten, maar het melden van deze lijsten leidt tot een grotere administratieve werkdruk die bovendien buiten proporties is vergeleken met de geringe verhoging van de veiligheid. De passagiersvaart steunt een dergelijk voorstel dan ook beslist niet.
7. De CCR zou alleen over een bevoegdheid op de waterwegen beschikken, maar zou buiten de waterwegen noch over bekwaamheid noch over bevoegdheid beschikken en daarom bepaalde zaken niet kunnen doen of regelen. Alhoewel wij ons realiseren dat de CCR een beperkte competentie heeft, vinden wij zulke opmerkingen van de CCR te simpel en te nietszeggend. De CCR heeft deze voorschriften ingevoerd en zo onzes inziens de verantwoordelijkheid op zich genomen ervoor te zorgen dat aan de technische voorwaarden worden voldaan, ook wanneer het voldoen aan deze voorwaarden niet tot haar competentie behoort. De CCR dient zich in een dergelijk geval ervoor in te zetten dat de bevoegde autoriteiten de nodige maatregelen nemen.

De samenwerking voor het oplossen van de technische problemen bij de invoering van de e-meldplicht tussen de Nederlandse, Duitse, Franse en Zwitserse bevoegde autoriteiten is bijzonder constructief en succesvol gebleken. Daarom ondersteunen wij het voorstel een gestructureerd overleg tussen de bevoegde autoriteiten te organiseren.
