

### **Verbindliche Einführung elektronischer Meldungen in der Rheinschifffahrt - Informationsdokument für das Schifffahrtsgewerbe -**

Aufgrund des Beschlusses 2007-II-20 der ZKR muss ab dem 1. April 2008 für Fahrzeuge und Verbände, die mindestens einen Gefahrgutcontainer oder mehr als 20 normale Container befördern, die Übermittlung der nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form erfolgen. Diese Forderung wird in der neuen Nummer 3 des § 12.01 RheinSchPV wie folgt genauer spezifiziert:

3. In den nachfolgenden Fällen muss die Meldung nach Nummer 1 mit Ausnahme der Angaben von Buchstabe c, f, g, h, i, j und n auf elektronischem Wege gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition 1.2 erfolgen:
  - Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container an Bord haben,
  - Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, deren Beförderung dem ADNR unterliegt, unabhängig von der Anzahl der Container.

Aufgrund technischer und anderer Probleme beim elektronischen Melden wurde die Verpflichtung zum elektronischen Melden mit Beschluss 2008-I-22 vorübergehend ausgesetzt. Mit Beschluss 2009-I-17 hat die ZKR beschlossen, die Regelungen zum elektronischen Melden ab dem 1. Januar 2010 wieder einzusetzen.

Dieses Informationsdokument soll wichtige Fragen, die im Zusammenhang mit der verbindlichen Einführung elektronischer Meldungen in der Rheinschifffahrt vom Schifffahrtsgewerbe und anderen Betroffenen gestellt wurden mit dem Ziel, eine möglichst reibungslose Einführung zu unterstützen, beantworten.

1. Wird die Meldepflicht ausgedehnt?

*Die Meldepflicht wird wie folgt ausgedehnt:*

- Gemäß § 12.01 RheinSchPV sind seit dem 1. April 2008 Fahrzeuge und Verbände verpflichtet, sich auf elektronischem Wege gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition 1.2 zu melden, wenn sie mehr als **20 Container** an Bord haben.
- Ein Fahrzeug oder ein Verband mit mindestens **einem Gefahrgutcontainer** nach dem ADNR an Bord muss seit dem 1. April 2008 die Angaben nach § 12.01 RheinSchPV auf elektronischem Wege gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition 1.2 übermitteln.
- Alle meldepflichtigen Fahrzeuge und Verbände (gemäß § 12.01 Nr. 1 RheinSchPV) müssen die **Gesamtzahl der an Bord vorhandenen Container** übermitteln. So muss zum Beispiel ein Fahrzeug oder ein Verband mit 18 Containern ohne Gefahrgut an Bord die Anzahl der Container melden. Dieses muss jedoch nicht zwingend auf elektronischem Wege gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt erfolgen.

*Die Folgen des Unfalls eines Containerschiffes lassen sich dann effektiv begrenzen, wenn den zuständigen Behörden bei Eintritt des Unfalls möglichst umfassende und genaue Kenntnis über die Container und ihre Ladungen vorliegen. Daher ist es wünschenswert, wenn auch für die Container, die keine Gefahrgüter nach dem ADNR enthalten, ausführliche Angaben, zumindest aber die Nummer und das Gesamtgewicht eines jeden Containers sowie dessen Stauposition auf dem Fahrzeug, übermittelt werden. Dies ist im Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt schon jetzt vorgesehen, wurde jedoch noch nicht in die RheinSchPV aufgenommen. Eine entsprechende Ergänzung der RheinSchPV ist aber in Vorbereitung. Siehe dazu auch die Angaben zu Nr. 12 und 13.*

2. Wie ist der Begriff Container in § 12.01 RheinSchPV zu verstehen?

*Unter dem Begriff sind ISO-Container und die im Straßen- und Eisenbahnverkehr üblichen Wechselbehälter zu verstehen, unabhängig von ihrer Größe oder Bauart.*

3. Welche Angaben nach § 12.01 RheinSchPV müssen elektronisch übermittelt werden und welche sind durch eine Meldung auf andere Weise zu ergänzen?

*§ 12.01 Nr. 2 RheinSchPV stellt klar, dass bei Abgabe der elektronischen Meldung von einer anderen Stelle als dem betreffenden Fahrzeug eine mündlich per Binnenschifffahrtfunk übermittelte Ergänzung der elektronischen Meldung um spezifische Angaben zulässig ist. Damit können auch Fahrzeuge an dem Verfahren des elektronischen Meldens teilnehmen, die selbst nicht über die notwendige Ausrüstung an Bord verfügen und sich stattdessen der Ausrüstung anderer Stellen oder Personen an Land, zum Beispiel der Disponenten, bedienen. Diese vom Schiffsführer mündlich per Binnenschifffahrtfunk übermittelten Ergänzungen können die folgenden nach § 12.01 Nr. 1 geforderten Angaben betreffen:*

- c) Standort, Fahrtrichtung;*
- f) Länge und Breite des Fahrzeugs;*
- g) Art, Länge und Breite des Verbandes;*
- h) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);*
- i) Fahrtroute;*
- j) Beladehafen;*
- n) Anzahl der an Bord befindlichen Personen.*

4. Besteht die Verpflichtung zur Abgabe einer elektronischen Meldung auch dann, wenn dem Schiffsführer selbst die notwendigen Angaben nicht elektronisch übermittelt werden?

*Ja, die Verpflichtung zur Abgabe einer elektronischen Meldung besteht auch dann, wenn dem Schiffsführer selbst die notwendigen Angaben nicht elektronisch übermittelt werden.*

5. Reicht es für das Versenden einer elektronischen Meldung aus, wenn in der Software nur die Felder ausgefüllt werden, die nach § 12.01 RheinSchPV zur Erfüllung der Meldepflicht erforderlich sind?

*Ja.*

6. Inwieweit ist der Schiffsführer für die Richtigkeit der übertragenen Daten verantwortlich?

*Die Verantwortung des Schiffsführers (des Beförderers) für die Richtigkeit der übertragenen Daten und Einschränkungen dieser Verantwortung ergibt sich bei der Beförderung von Containern, die dem ADNR unterliegen, aus Abschnitt 1.4.2.2 des ADNR. Dabei kann der Schiffsführer jedoch auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen (ADNR 1.4.2.2.2). Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Containern, die nicht dem ADNR unterliegen.*

*In der Praxis erhält der Schiffsführer nämlich viele Datenangaben von Dritten. Auf diese Angaben muss er sich verlassen können, außer sie seien offensichtlich falsch. Der Schiffsführer hat gar nicht die Möglichkeit, die ihm zur Verfügung gestellten Informationen zu prüfen. Das gilt auch für die Inhaltsangaben zu den einzelnen Containern.*

*Wegen des großen Datenumfangs darf die Meldung nur in elektronischer Form gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition 1.2 erfolgen. Der Schiffsführer sollte vom Terminal die Ladeliste der Container mit allen relevanten Daten elektronisch erhalten.*

*Daraus kann abgeleitet werden, dass im Hinblick auf die Verantwortung des Schiffsführers an Bord eines Fahrzeuges oder Verbandes mit Containerladung*

- 1. der Schiffsführer ganz generell für die übernommene Ladung an Bord in Bezug auf Menge und Stauplan verantwortlich ist, dies gilt auch bei kurzfristiger Änderung vor unmittelbarem Antritt der Reise;*
- 2. der Schiffsführer in jedem Fall grundsätzlich für die Meldung der Ladung und deren Änderungen unterwegs an die zuständigen Behörden verantwortlich ist;*
- 3. vom Schiffsführer Angaben zu prüfen und bei offensichtlicher Unrichtigkeit zu berichtigen sind, wenn andere Personen oder Stellen diese Angaben zur Ladung an die zuständigen Behörden gemeldet haben;*
- 4. Teilmeldungen von Verladestellen an die zuständige Behörde zu Fehlangaben führen können, wenn der Schiffsführer diese Angaben nicht kennt oder nicht überprüft;*
- 5. falsche oder unvollständige Meldungen an die zuständigen Behörden durch das elektronische Melden der gesamten Ladung vor Antritt der Fahrt praktisch ausgeschlossen werden;*
- 6. der Schiffsführer den Angaben der Verladestellen über Nummer, Inhalt und Gewicht der einzelnen Container grundsätzlich vertrauen können muss;*
- 7. der Schiffsführer nötigenfalls eine Plausibilitätskontrolle zum Ladegewicht mittels der gemittelten Abladetiefe und den Angaben im Eichschein durchzuführen hat;*
- 8. Teillösungen oder -ladungen unterwegs ebenfalls jeweils vor Antritt der Fahrt den zuständigen Behörden zu melden sind.*

7. Ist die Verpflichtung zur Abgabe einer elektronischen Meldung erfüllt, wenn die Meldung abgegeben wurde, die Meldung aber aus Gründen, die außerhalb des Einflusses des Schiffsführers liegen, nicht an die Verkehrszentralen übermittelt werden kann?

*Grundsätzlich gilt, dass der Schiffsführer sich in allen Fällen, bei denen er feststellt, dass er eine elektronische Meldung nicht übermitteln kann oder er keine Bestätigung der Übermittlung der elektronischen Meldung erhält, über den Binnenschiffahrtfunk oder anderweitig bei der Verkehrszentrale zu melden hat.*

*Sofern die Ursache für die Unmöglichkeit der Übermittlung in Mängeln an der Ausrüstung an Bord liegt, hat der Schiffsführer vor der Ab- oder Weiterfahrt die Mängel beseitigen zu lassen und die Meldung elektronisch abzugeben.*

*Sofern die Ursache für die Unmöglichkeit der Übermittlung in einer Störung der Verkehrszentrale oder sonstiger Einrichtungen an Land oder in dem Fehlen einer Funkabdeckung (Funkloch) oder einem vollständigen Netzausfall liegt, hat der Schiffsführer vor der Ab- oder Weiterfahrt mit der Verkehrszentrale in Verbindung zu treten und sich mit dieser über die nachträgliche Übermittlung der geforderten Angaben zu verständigen.*

8. Darf ein Fahrzeug einen Containerterminal verlassen, wenn es die geforderten Angaben zur Ladung noch nicht hat übermitteln können, da diese Angaben dem Schiffsführer (noch) nicht vorliegen?

*Ein Fahrzeug, das direkt von einem Containerterminal aus in die meldepflichtige Strecke einfahren will, darf dieses nicht verlassen, wenn es die geforderten Angaben zur Ladung noch nicht hat übermitteln können, auch dann nicht, wenn diese Angaben dem Schiffsführer (noch) nicht vorliegen. Es darf erst dann in die meldepflichtige Strecke einfahren, wenn die Angaben vorliegen und elektronisch gemeldet wurden.*

9. Was muss ein Schiffsführer tun, wenn die vorgeschriebene Meldung nicht auf elektronischem Weg abgegeben werden kann, weil
- a) das an Bord installierte System fehlerhaft ist,
  - b) die landseitige Infrastruktur (System der Wasserstraßenverwaltung, Mobilfunknetz) nicht funktioniert oder
  - c) ihm die notwendigen Angaben vom Verloader nicht übermittelt wurden?

*Zu Frage*

- a) *siehe Antwort zu Frage Nr. 7;*
- b) *siehe Antwort zu Frage Nr. 7;*
- c) *siehe Antwort zu Frage Nr. 8.*

10. Wie können Meldungen abgesetzt werden, wenn sich das Fahrzeug im Randbereich von Mobilfunknetzen befindet?

*Die Datenübertragung kann insbesondere entlang der Rheinstraße in Abhängigkeit ihrer Topographie und den vorhandenen Empfangspegeln zwischen Basel und Karlsruhe unterbrochen werden. Dies ist dann der Fall, wenn ein Mobilfunkgerät oder eine andere Sendeeinrichtung während der Aussendung von Daten von einem Netzanbieter zu einem anderen Netzanbieter wechselt. Dann kann es zu erheblichen Problemen bei der Datenübertragung kommen.*

Um diesem Problem entgegenzuwirken, empfiehlt es sich, dass

- die Einstellung am Mobilfunkgerät oder einer anderen Sendeeinrichtung von „automatischer Netzwahl“ in „manuelle Netzwahl“ geändert wird. Dadurch kann einer Vielzahl von Datenübertragungsproblemen einfach begegnet werden und
- ein zuverlässiger Netzanbieter für diesen Streckenabschnitt ausgewählt wird.

Darüber hinaus kann durch eine Außenantenne (z.B. auf dem Dach eines Steuerstandes) eine höhere Übertragungssicherheit gewährleistet werden. Die Außenantenne sollte grundsätzlich senkrecht stehen, um eine größtmögliche Wirkung zu erreichen.

Sollte eine fehlerfreie Übertragung trotzdem nicht gelingen, wird empfohlen, nach einer gewissen Zeit erneut zu versuchen, die Meldung abzusetzen.

11. Werden die elektronisch gemeldeten Angaben vollständig und korrekt an die aufeinanderfolgenden Verkehrszentralen weitergegeben?

*Die Daten werden automatisch weitergegeben. Dies trifft aber nur für die Fahrzeuge zu, die meldepflichtig sind, und nicht für Tiefgangsdaten in Deutschland.*

12. Werden freiwillig elektronisch übermittelte Angaben an die aufeinanderfolgenden Verkehrszentralen weitergegeben?

*Ja, dies trifft für meldepflichtige Fahrzeuge und für Verbände zu, soweit die Angabe nicht-meldepflichtiger Dateninhalte wie Containernummer oder -typ, Stauorte und Ladungsgewichte dem ERINOT-Standard 1.2 entsprechen. Die Meldedaten von Fahrzeugen, die nicht meldepflichtig sind, können derzeit noch nicht weitergegeben werden.*

13. Können Containernummern und Stauorte auf freiwilliger Basis elektronisch gemeldet werden?

*Ja, dies ist sogar erwünscht. Siehe dazu auch die Angaben zu Nr. 12.*

14. Sollte eine Meldung auf elektronischem Weg bereits erfolgen, wenn nur ein Container transportiert wird und dieser kein Gefahrgut enthält?

*Eine Verpflichtung, elektronisch zu melden besteht in diesem Fall nicht. Es ist aber wünschenswert, wenn bereits ab dem ersten Container an Bord eines Schiffes die Meldungen elektronisch abgegeben werden, auch wenn der Container kein Gefahrgut enthält.*

15. Sind alle Barge-Operator in der Lage, die notwendigen Angaben elektronisch zur Verfügung zu stellen?

*Aufgrund der den zuständigen Behörden vorliegenden Informationen ist davon auszugehen, dass zumindest alle bedeutenden Barge-Operator die Daten elektronisch werden zur Verfügung stellen können.*

16. Können die Barge-Operator rechtlich verpflichtet werden, die notwendigen Daten elektronisch zur Verfügung zu stellen?

*Nein, die Auferlegung einer derartigen rechtlichen Verpflichtung geht über die rechtliche Kompetenz der ZKR hinaus.*

17. Sind die Inhalte und Verfahren der Meldepflicht entlang des Rheins gleich?

*Ja, Inhalte und Verfahren der Meldepflicht entlang des Rheins sind weitestgehend gleich. Allerdings werden Tiefgangsdaten in Deutschland nur nach besonderer Anforderung erhoben. Deswegen wird dort eine elektronische Tiefgangsmeldung nicht erfasst und nicht an die nächste Revierzentrale weitergeleitet. Es sei denn, der Tiefgang wird von den Revierzentralen gesondert angefordert.*

18. Wo sind Inhalte und Verfahren beschrieben und für das Schifffahrtsgewerbe zugänglich niedergelegt?

*Die Meldepflicht ist in § 12.01RheinSchPV geregelt. Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit der Software für BICS für deren praktische Nutzung beim elektronischen Melden umfangreiche Informationen bereitgestellt. Eine Anleitung für die Schifffahrtstreibenden wurde erstellt. Diese wird durch die Mitgliedsstaaten veröffentlicht und an Schifffahrtstreibende und Verloader versandt.. Die ZKR wird die Anleitung für die Schifffahrtstreibenden auf ihre Webseite einstellen.*

19. Werden die von den Wasserstraßenverwaltungen und den Häfen für das Melden vorgegebenen Verfahren harmonisiert werden?

*Die ZKR ist der Auffassung, dass vor einer weiteren Ausdehnung der Verpflichtung zur elektronischen Meldung eine Harmonisierung der Meldeverfahren, die am Rhein üblich sind, erreicht sein sollte. Technisch wird dies mit der bevorstehenden Ergänzung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft um eine Spezifikation zum elektronischen Melden erreicht werden.*

20. Wird die Verpflichtung zum elektronischen Melden auch auf anderen deutschen Wasserstraßen eingeführt und werden Inhalt und Verfahren gleich denen auf dem Rhein sein?

*Die zuständigen Behörden in Deutschland prüfen derzeit, ob die Meldepflicht auf die anderen Wasserstraßen außerhalb des Rheins ausgedehnt wird. Eine Aussage, dass und auf welche Wasserstraßen die Meldepflicht ausgedehnt wird, kann daher noch nicht getroffen werden.*

*In den Niederlanden wurde auf den Wasserstraßen außerhalb des Rheins die Verpflichtung zum elektronischen Melden zum 1. Januar 2010 eingeführt.*

21. Entspricht der Datenschutz des ERINOT-Servers den Ansprüchen der Rheinanliegerstaaten und kann das Schifffahrtsgewerbe von einer vertraulichen Behandlung seiner Angaben ausgehen?

*Ja, der Datenschutz des ERINOT-Servers entspricht den Ansprüchen der Rheinanliegerstaaten und das Schifffahrtsgewerbe kann von einer vertraulichen Behandlung seiner Angaben ausgehen. Daten werden von den zuständigen Behörden, die über diese Daten verfügen, nicht an Dritte weitergegeben, außer wenn die nationalen Datenschutzbestimmungen dies zulassen, zum Beispiel bei Vorliegen einer Straftat.*

22. Werden die Beratungen zwischen den für das elektronische Melden am Rhein zuständigen Behörden strukturiert weitergeführt?

*Ja; eine entsprechende Expertengruppe ist eingerichtet.*

Die ZKR beabsichtigt, vor einer künftigen Ausdehnung der Verpflichtung zur elektronischen Meldung einen Workshop ähnlich denen vom November 2007 und vom Mai 2009 durchzuführen, um die in der Praxis gewonnenen praktischen Erfahrungen transparent zu machen und auszutauschen sowie besondere Aspekte, wie die Harmonisierung der Meldeverfahren, zu behandeln.

Weitere Informationen und Auskünfte zum elektronischen Melden sind bei den auf der Internetseite der ZKR aufgeführten Stellen unter [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) erhältlich.

\*\*\*