

Invoering verplicht elektronisch melden in de Rijnvaart - Informatief document voor het scheepvaartbedrijfsleven -

Overeenkomstig het CCR-Besluit 2007-II-20 geldt vanaf 1 april 2008 voor schepen en samenstellen die ten minste één container met gevaarlijke stoffen of meer dan twintig normale containers vervoeren, de verplichting tot het overdragen in elektronische vorm van de volgens het Rijnvaartpolitierglement (RPR) voorgeschreven meldingen. Deze eis wordt in het nieuwe derde lid van artikel 12.01 van het RPR als volgt nauwkeuriger gespecificeerd:

3. In de volgende gevallen moet de in het eerste lid bedoelde melding, met uitzondering van de onder c, f, g, h, i, j en n bedoelde gegevens, via elektronische weg worden overgedragen, overeenkomstig de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie 1.2:
 - schepen en samenstellen met meer dan 20 containers aan boord,
 - schepen en samenstellen met containers waarop het ADNR van toepassing is, onafhankelijk van het aantal containers.

Vanwege technische en andere problemen bij het elektronisch melden werd het verplicht elektronisch melden bij Besluit 2008-I-22 tijdelijk opgeschort. Bij Besluit 2009-I-17 heeft te CCR besloten dat de voorschriften inzake het elektronisch melden met ingang van 1 januari 2010 weer in werking treden.

Dit informatieve document moet belangrijke vragen beantwoorden, die in samenhang met de verplichte invoering van elektronisch melden in de Rijnvaart, door het scheepvaartbedrijfsleven en andere betrokkenen werden gesteld, ter bevordering van een zo soepel mogelijke invoering van deze verplichting.

1. Wordt de meldplicht uitgebreid?

De meldplicht wordt als volgt uitgebreid:

- *Krachtens artikel 12.01 van het RPR moet sinds 1 april 2008 een schip of samenstel zich elektronisch melden overeenkomstig de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart, editie 1.2, wanneer het meer dan **20 containers** vervoert.*
- *Een schip of samenstel, dat ten minste **één container met gevaarlijke stoffen** als bedoeld in het ADNR vervoert, moet sinds 1 april 2008 de gegevens krachtens artikel 12.01, van het RPR elektronisch overeenkomstig de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart, editie 1.2, overdragen.*
- *Alle meldplichtige schepen of samenstellen (als bedoeld in artikel 12.01, eerste lid, van het RPR), moeten het **totaal aantal aan boord bevindende containers** melden. Zo moet bijvoorbeeld een schip of samenstel met 18 containers zonder gevaarlijke stoffen aan boord, het aantal containers melden. Dit moet echter niet verplicht via elektronische weg overeenkomstig de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart worden overgebracht.*

De gevolgen van het ongeval van een containerschip kunnen effectief worden beperkt, wanneer de bevoegde autoriteiten zodra het ongeval plaatsvindt over zoveel en zo nauwkeurig mogelijke gegevens over de container en de lading beschikken. Dientengevolge is ook voor de containers die geen gevaarlijke stoffen als bedoeld in het ADN bevatten, het overdragen van nauwkeurige gegevens, op zijn minst het nummer en het totale gewicht van elke container evenals hun plaats in het stuwplan van het schip, wenselijk. Dit is reeds nu voorzien in de huidige Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart maar is nog niet opgenomen in het RPR. In die zin wordt echter een aanvulling van het RPR voorbereid. Zie ook de opmerkingen onder punt 12 en 13.

2. Wat moet worden verstaan onder het begrip container in artikel 12.01 van het RPR?

Onder het begrip moeten IOS-containers worden verstaan, en de gewoonlijk in het weg- en spoorverkeer gebruikte wissellaadbakken, onafhankelijk van hun grootte of bouwwijze.

3. Welke gegevens krachtens artikel 12.01 van het RPR moeten elektronisch worden overgedragen en welke moeten via een melding op een andere wijze worden aangevuld?

Artikel 12.01, tweede lid, van het RPR verduidelijkt dat bij de elektronische melding door een derde, dat wil zeggen niet afkomstig van het betrokken schip, de elektronische melding mondeling via marifoon kan worden aangevuld met specifieke aanwijzingen. Zo kunnen schepen die zelf niet over de nodige uitrusting aan boord beschikken toch deelnemen aan de procedure van het elektronisch melden door de uitrusting van andere diensten of personen, bijvoorbeeld van de verantwoordelijken aan land, te gebruiken. Deze meldingen die mondeling via de marifoon door de schipper worden overgedragen kunnen tevens de volgende krachtens artikel 12.01, eerste lid, vereiste gegevens betreffen:

- c) positie, vaarrichting;*
- f) lengte en breedte van het schip;*
- g) soort, lengte en breedte van het samenstel;*
- h) diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;*
- i) route;*
- j) haven waar is geladen;*
- n) aantal personen aan boord.*

4. Bestaat de verplichting tot het verzenden van een elektronische melding ook wanneer de schipper zelf de vereiste gegevens niet elektronisch heeft ontvangen?

Ja, de verplichting tot het verzenden van een elektronische melding bestaat ook wanneer de schipper zelf de vereiste gegevens niet elektronisch heeft ontvangen.

5. Is het voldoende voor het verzenden van een elektronische melding, uitsluitend door middel van de software de velden in te vullen die overeenkomen met hetgeen wordt vereist krachtens artikel 12.01 van het RPR, om aan de meldplicht te voldoen?

Ja.

6. In hoeverre is de schipper voor de juistheid van de overgedragen gegevens verantwoordelijk?

De verantwoordelijkheid van de schipper (van de vervoerder) voor de juistheid van de overgedragen gegevens en de beperkingen van deze verantwoordelijkheid bij het vervoer van containers waarop het ADNR van toepassing is, blijken uit punt 1.4.2.2 van het ADNR. Daarbij kan de schipper evenwel vertrouwen op de informatie en gegevens die hem door andere betrokkenen ter beschikking werden gesteld (ADNR 1.4.2.2.2). Dat geldt overeenkomstig ook voor het vervoer van containers waarop het ADNR niet van toepassing is.

In de praktijk krijgt de schipper immers veel gegevens van derden. Op deze informatie moet hij kunnen vertrouwen, tenzij die kennelijk verkeerd is. De schipper kan de informatie die hem ter beschikking werd gesteld, onmogelijk zelf controleren. Dat geldt ook voor de inhoudsopgave van elke container.

Gezien de omvangrijkheid van deze gegevens mag de melding uitsluitend in elektronische vorm overeenkomstig de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart, editie 1.2, worden overgebracht. De schipper zou de ladinglijst van de containers met alle relevante gegevens, elektronisch van de terminal moeten ontvangen.

Daaruit kan worden opgemaakt dat betreffende de verantwoordelijkheid van de schipper van een schip of samenstel met containerlading:

- 1. de schipper over het algemeen voor de aan boord geladen lading betreffende de hoeveelheid en het stuwplan verantwoordelijk is, dat geldt ook bij een wijziging vlak voor het begin van de reis;*
- 2. de schipper in elk geval in principe verantwoordelijk is voor de melding van de lading aan de bevoegde autoriteiten en van wijzigingen aan de lading die de onderweg gebeurd zijn;*
- 3. de schipper gegevens moet controleren en bij kennelijke onjuistheden moet corrigeren wanneer die gegevens over de lading door andere personen of instanties aan de bevoegde autoriteiten werden gemeld;*
- 4. gedeeltelijke meldingen van ladingterminals aan de bevoegde autoriteiten tot vergissingen kunnen leiden wanneer de schipper die gegevens niet kent of niet controleert;*
- 5. foutieve of onvolledige meldingen aan de bevoegde autoriteiten door het elektronisch melden van de gehele lading vóór het begin van de reis praktisch uitgesloten zijn;*
- 6. de schipper op de gegevens van de terminals over nummers, inhoud en gewicht van de afzonderlijke containers in principe moet kunnen vertrouwen;*
- 7. de schipper desnoods de geloofwaardigheid betreffende het gewicht van de lading op basis van de gemiddelde diepgang en de gegevens van de meetbrief dient te controleren;*
- 8. gedeeltelijke lossingen of ladingen onderweg tevens telkens vóór het begin van de reis aan de bevoegde autoriteiten dienen te worden gemeld.*

7. Is de verplichting tot een elektronisch melden vervuld, wanneer de melding is verzonden, maar wanneer de melding om redenen die buiten de invloedssfeer van de schipper liggen, niet door de verkeerscentrale kan worden ontvangen?

In principe geldt dat de schipper zich telkens wanneer hij vaststelt dat hij een elektronische melding niet kan verzenden of dat hij geen bevestiging van de verzending van de elektronische melding ontvangt, via marifoon of op een andere wijze bij de verkeerscentrale moet melden.

Indien de verzending onmogelijk is vanwege een gebrekkige uitrusting aan boord, moet de schipper vóór het begin of het voortzetten van de reis het gebrek verhelpen en de melding elektronisch verzenden.

Indien de verzending onmogelijk is vanwege een storing bij de verkeerscentrale of bij dergelijke inrichtingen aan wal, of vanwege een gebrekkige radiodekking (Funkloch) of volledige uitval van het netwerk, moet de schipper vóór het begin of het voortzetten van de reis zich in verbinding stellen met de verkeerscentrale en daarmee afspraken maken over het alsnog melden van de vereiste gegevens.

8. Mag een schip een containerterminal verlaten wanneer het de vereiste gegevens over de lading nog niet heeft kunnen verzenden aangezien de schipper deze gegevens (nog) niet heeft ontvangen?

Een schip dat direct vanuit een containerterminal de meldplichtige zone in wil varen, mag de terminal niet verlaten wanneer het de vereiste gegevens over de lading nog niet heeft kunnen verzenden, ook niet, wanneer de schipper deze gegevens (nog) niet heeft ontvangen. Hij mag de meldplichtige zone invaren indien de gegevens beschikbaar zijn en elektronisch gemeld werden.

9. Wat moet een schipper doen wanneer de voorgeschreven melding niet via elektronische weg kan worden verzonden omdat
- a) het aan boord geïnstalleerde systeem gebreken vertoont,
 - b) de infrastructuur aan wal (systeem van de vaarwegbeheerder of het mobiele telefoonnetwerk) niet functioneert of
 - c) de vereiste gegevens niet door de verlader aan de schipper werden overgedragen?

Betreffende vraag

- a) zie antwoord bij vraag nr. 7;
- b) zie antwoord bij vraag nr. 7;
- c) zie antwoord bij vraag nr. 8.

10. Hoe kunnen meldingen worden overgebracht wanneer het schip zich in het randgebied van mobiele telefoonnetwerken bevindt?

De gegevensoverdracht kan in het bijzonder langs de Rijn, afhankelijk van de topografie en de beschikbare ontvangsniveaus tussen Bazel en Karlsruhe, worden onderbroken. Dat kan gebeuren wanneer een mobiele telefoon of een ander zendsysteem tijdens de uitzending van gegevens overschakelt van de ene netwerkaanbieder naar een andere. Dan kunnen aanzienlijke problemen optreden bij de overdracht van gegevens.

Om dit probleem te voorkomen is het aan te bevelen:

- *de instelling van de mobiele telefoon of van een ander zendsysteem van “automatische netwerkkeuze” naar “handbediende netwerkkeuze” om te schakelen. Zo kan een groot aantal problemen bij gegevensoverdracht makkelijk worden vermeden.*
- *een betrouwbare netwerkaanbieder voor dat riviergedeelte uit te zoeken.*

Bovendien kan door een buitenantenne (bijvoorbeeld op het dak van een stuurhut) een grotere overdrachtsbetrouwbaarheid worden gegarandeerd. De buitenantenne zou altijd loodrecht moeten staan om een optimale werking te verkrijgen.

Mocht een foutloze overdracht evenwel onmogelijk blijken, wordt aanbevolen na een bepaalde tijd opnieuw een poging te doen om de melding over te brengen.

11. Worden de elektronisch gemelde gegevens volledig en correct aan alle volgende verkeerscentrales doorgezonden?

De gegevens worden automatisch doorgezonden. Dit geldt echter uitsluitend voor de schepen die meldplichtig zijn en niet voor de diepganggegevens in Duitsland.

12. Worden vrijwillig overgebrachte elektronische gegevens aan alle volgende verkeerscentrales doorgezonden?

Ja, dit is geval voor meldplichtige schepen, voor zover de aanduiding van niet-meldplichtige data-elementen zoals containernummers of -type, stuwlocatie en ladinggewicht met de ERINOT-standaard 1.2 overeenkomen. De meldgegevens van schepen die geen meldplicht hebben kunnen momenteel nog niet doorgezonden worden.

13. Kunnen containernummers en stuwlocaties op vrijwillige basis elektronisch worden gemeld?

Ja, en het is zelfs gewenst. Zie ook de opmerkingen onder punt 12.

14. Moet voor het vervoer van slechts één container die geen gevaarlijke stoffen bevat ook elektronisch worden gemeld?

Een verplichting om elektronisch te melden, bestaat in dit geval niet. Het is evenwel wenselijk dat ook voor slechts één container aan boord van een schip elektronisch wordt gemeld, ook wanneer de container geen gevaarlijke stoffen bevat.

15. Zijn alle barge-operators in staat de vereiste gegevens elektronisch ter beschikking te stellen?

De bij de bevoegde instanties beschikbare informatie in aanmerking nemend kan ervan worden uitgegaan dat ten minste alle belangrijke barge-operators de gegevens elektronisch ter beschikking kunnen stellen.

16. Kunnen de barge-operators juridisch worden verplicht de vereiste gegevens elektronisch ter beschikking te stellen?

Neen, het opleggen van een dergelijke juridische verplichting gaat de juridische bevoegdheid van de CCR te boven..

17. Zijn de inhoud en de procedure van de meldplicht overal op de Rijn identiek?

Ja, de inhoud en de procedure van de meldplicht zijn praktisch overal op de Rijn identiek. In Duitsland worden echter gegevens betreffende de diepgang uitsluitend op speciaal verzoek vereist. Daarom wordt in Duitsland een elektronische melding over de diepgang niet geregistreerd en niet aan de volgende verkeerscentrale doorgezonden. De mogelijkheid bestaat dat de diepgang afzonderlijk door de verkeerscentrale wordt opgevraagd.

18. Waar zijn de inhoud en de procedure van de meldplicht beschreven en vastgelegd en voor het scheepvaartbedrijfsleven beschikbaar?

De meldplicht is in artikel 12.01 van het RPR geregeld. Bovendien wordt in samenhang met de BICS-software voor het concrete gebruik bij elektronisch melden uitgebreide informatie ter beschikking gesteld. Voor de scheepsexploitanten is een instructie opgesteld. Deze wordt door de lidstaten gepubliceerd en aan de scheepsexploitanten en verladers gestuurd. De CCR zal de instructie voor de scheepsexploitanten op haar website publiceren.

19. Worden de door de overheidsinstanties inzake waterwegen en de havens voorgeschreven procedures voor het melden geharmoniseerd?

De CCR is van mening dat, voordat de verplichting tot elektronisch melden verder wordt uitgebreid, een harmonisatie van de op de Rijn gebruikelijke meldprocedures tot stand zou moeten komen. Technisch wordt dit bereikt met de komende aanvulling van Richtlijn 2005/44/EG inzake geharmoniseerde rivierinformatiediensten (RIS) voor binnenwateren in de Gemeenschap, met een specificatie over elektronisch melden.

20. Wordt de verplichting tot het elektronisch melden ook op andere Duitse waterwegen ingevoerd en zullen de inhoud en de procedure overal op de Rijn identiek zijn?

De bevoegde autoriteiten in Duitsland onderzoeken momenteel de mogelijkheid de meldplicht tot andere waterwegen dan de Rijn uit te breiden. Dientengevolge kan nog niet worden gezegd dat, noch tot op welke waterwegen, de meldplicht wordt uitgebreid.

In Nederland werd op 1 januari 2010 het verplicht elektronisch melden op de andere waterwegen dan de Rijn ingevoerd.

21. Komt de gegevensbescherming van de ERINOT-server met de eisen van de Rijnsoeverstaten overeen en kan het scheepvaartbedrijfsleven ervan uitgaan dat de overgedragen gegevens vertrouwelijk worden behandeld?

Ja, de gegevensbescherming van de ERINOT-server komt met de eisen van de Rijnsoeverstaten overeen en het scheepvaartbedrijfsleven kan ervan uitgaan dat de overgedragen gegevens vertrouwelijk worden behandeld. Gegevens worden door de bevoegde autoriteiten die over deze gegevens beschikken, niet aan derden doorgegeven, behalve wanneer de nationale bepalingen inzake gegevensbescherming dit toestaan, bij voorbeeld in geval van een strafbaar feit.

22. Wordt het overleg tussen de voor het elektronische melden aan de Rijn bevoegde autoriteiten gestructureerd voortgezet?

Ja, een overeenkomstige groep deskundigen is ingericht.

Alvorens het verplicht elektronisch melden in de toekomst uit te breiden, heeft de CCR het voornemen een workshop, vergelijkbaar met die van november 2007 en mei 2009, te organiseren om de in de praktijk opgedane ervaringen te verduidelijken en uit te wisselen, en ook bijzondere aspecten, zoals de harmonisatie van de meldingsprocedures, te behandelen.

Verdere informatie en inlichtingen over elektronisch melden kan bij de op de CCR-Internetpagina onder www.ccr-zkr.org vermelde instanties worden verkregen.
