



Merkblatt

Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

Merkblatt Edition 2011

Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

Inhalt

1.	Grundlage	5
1.1	Zweck	5
1.2	Definitionen	5
1.3	Hauptmerkmale des internationalen Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt	6
2.	Internationaler Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt	7
2.1	Zweck	7
2.2	Rechtsgrundlage	7
2.3	Aktuelle Edition	8
2.4	Struktur des Standards	8
2.5	Ergänzende Unterlagen	9
2.6	Zu unterstützende RIS-Dienste	9
3.	Meldevorgänge	9
3.1	Meldungen vom Schiff an die Behörde.....	9
3.1.1	Transportanzeige.....	9
3.1.2	Ankunftsanzeige und Positionsbericht.....	10
3.2	Meldungen von Behörde zu Behörde.....	11
3.3	Meldungen von der Behörde zum Schiff	11
4.	EDIFACT-Nachrichten	12
5.	Klassifikationen und Codelisten	13
6.	Datenschutz und Datensicherheit	13
7.	Ausblick in die Zukunft.....	14
8.	Die Umsetzung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt.....	14
8.1	Österreich	14
8.2	Belgien	15
8.3	Bulgarien	16
8.4	Frankreich	16
8.5	Deutschland	16
8.6	Ungarn	17
8.7	Niederlande	17
8.8	Rumänien	18

8.9	Slowakei	18
8.10	Schweiz	19
8.11	Tschechische Republik	19
Anhang		
	Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden	21

1. Grundlage

1.1 Zweck

Mit dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Ermöglichung des elektronischen Datenaustausches (EDI) für Meldezwecke mit und zwischen den zuständigen Behörden und Erleichterung des elektronischen Datenaustausches zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt sowie mit Partnern in der multimodalen Beförderungskette, wenn die Binnenschifffahrt an dieser beteiligt ist.
- Vermeidung von Mehrfachmeldungen von Binnenschiffern an die zuständigen Behörden und Beschränkung der Bereitstellung der gleichen reisebezogenen Daten an verschiedene öffentliche Einrichtungen bzw. gewerbliche Partner.
- Bereitstellung von Standards und Verfahren für den Austausch elektronischer Meldungen zwischen Partnern im Bereich der Binnenschifffahrt. Behörden und andere betroffene Parteien (Schiffseigner, Binnenschiffer, Verlader, Terminals, Häfen) müssen ihre Daten in Übereinstimmung mit diesen Standards und Regeln austauschen.

1.2 Definitionen

Elektronischer Datenaustausch (*electronic data interchange, EDI*) ist die Übermittlung strukturierter Daten nach abgestimmten Standards von der Computeranwendung eines Beteiligten zur Computeranwendung eines anderen Beteiligten auf elektronischem Wege.

Elektronisches Internationales Meldewesen (*electronic reporting international, ERI*) ist das Bestreben um Harmonisierung und Erleichterung des standardisierten elektronischen Binnenschifffahrtsmeldewesens in Europa nach den Empfehlungen der ERI-Gruppe und gemäß der RIS-Richtlinie (2005/44 EG) und deren technische Spezifikationen.

UN/EDIFACT steht für die Regeln für den elektronischen Datenaustausch für Verwaltung, Handel und Transport. Diese Regeln werden von der UNECE verabschiedet und im UNECE Verzeichnis UNTDID (UN Trade Data Interchange Directory) nach vereinbartem Verfahren veröffentlicht.

Allgemein übliche Begriffe werden in diesem Zusammenhang wie folgt verwendet:

Code ist eine Zeichenkette, die als Kürzel für Melde- oder Identifizierungsinformation benutzt wird.

Zuständige Behörden (*competent authorities*) sind von den Regierungen zum Empfang und zur Weitergabe von Meldungen gemäß den Standards bevollmächtigte Behörden oder Organisationen.

Empfänger	<i>(consignee)</i> ist derjenige, von dem laut Transportdokument die Güter, Ladung oder Container entgegengenommen werden sollen.
EDI-Nummer	<i>(EDI number)</i> ist die elektronische Adresse des Absenders oder Empfängers einer Meldung (z.B. Absender und Empfänger einer Ladung). Das kann eine E-mail-Adresse oder eine vereinbarte Identifizierung sein.
Verfahren	<i>(procedure)</i> sind die notwendigen Schritte um einer Formalität Folge zu leisten, einschließlich Zeitplan, Format und Übertragungsmethode für die Bereitstellung der erforderlichen Information.
Schiffsführer	<i>(shipmaster)</i> ist die Person an Bord eines Schiffes, die für den Betrieb des Schiffes verantwortlich ist und befugt ist, alle Entscheidungen zu fällen, die die Navigation und das Schiffsmanagement betreffen (Synonyme: Kapitän <i>(captain)</i> , Schiffer <i>(skipper)</i>).
Transportanzeige	<i>(transport notification)</i> ist die Anzeige einer beabsichtigten Reise bei der zuständigen Behörde.
Absender <i>(sender)</i> der Meldung	ist die Partei, die tatsächlich die Meldung versendet und für den Inhalt der Meldung verantwortlich gemacht werden kann. (Sender Identifikation: Name oder Code, der die Partei oder Organisation des Senders einer Meldung identifiziert.)
Empfänger <i>(receiver)</i> der Meldung	ist die Partei, für die die betreffende Meldung und ihr Inhalt bestimmt sind. (Empfänger Identifikation: Name oder Code, der die Partei oder Organisation des Empfängers einer Meldung identifiziert.)

1.3 Hauptmerkmale des internationalen Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

- Die Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt basieren auf international anerkannten Handels- und Beförderungsstandards und -empfehlungen und ergänzt diese für den Bereich der Binnenschifffahrt. Die Standards spiegeln die Erfahrungen wider, die in europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten und Anwendungen von Meldesystemen in verschiedenen Ländern gewonnen werden konnten. Neuere Initiativen der Expertengruppe "Electronic Reporting International (ERI)" wurden ebenfalls berücksichtigt.

- Um Kompatibilität mit der Seeschifffahrt zu erreichen, wurden zwei Richtlinien der Europäischen Kommission berücksichtigt:
 - Richtlinie 2010/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft zur Aufhebung der Richtlinie 2002/6/EG,
 - Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates.

2. Internationaler Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

2.1 Zweck

1. Der Zweck der Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt besteht in der Ermöglichung des elektronischen Datenaustauschs (EDI) für Meldezwecke mit und zwischen den zuständigen Behörden und der Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt wie auch mit Partnern in der multimodalen Beförderungskette, wenn die Binnenschifffahrt an dieser beteiligt ist.
2. Die Standards beschreiben die Meldungen, Dateninhalte (data items), Codes sowie Referenzen, die bei elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt für die verschiedenen Dienste und Funktionen von Informationsdiensten für die Binnenschifffahrt (RIS) zu verwenden sind.
3. Die Standards enthalten die grundlegenden und wichtigsten Regeln für elektronische Meldungen. Einige Verfahren und Empfehlungen für die Praxis müssen auf der Grundlage empirischer Erfahrungen überarbeitet werden.
4. In den Standards sind die Beziehungen zwischen privaten Unternehmen (Verlader, Schiffsführer, Betreiber von Terminals, Häfen) und öffentlichen Einrichtungen (Wasserstraßenbehörden, öffentliche Häfen) angesprochen. Die Beziehungen zwischen privaten Unternehmen ohne Einbeziehung öffentlicher Einrichtungen (z.B. die Beziehung zwischen Schiffsführern und Betreibern von Terminals) sind nicht angesprochen.

2.2 Rechtsgrundlage

- Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft;
- Verordnung (EU) Nr 164/2010 der Kommission vom 25. Januar 2010 zu den technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft;
- Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) vom 28. Mai 2003: "Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt" (Beschluss 2003-I-23);
- Empfehlungen der Vereinten Nationen über den Austausch von Handelsdaten (UNCEFACT Empfehlung 25, 31 und 32, EDI und E-Commerce Vereinbarungen).

2.3 Aktuelle Edition des Standards

Die aktuelle Edition des EU-Standards (technische Spezifikationen) ist im Internet unter <http://eur-lex.europa.eu/en/legis/20100901/chap07304010.htm> zu finden.

Die aktuelle Edition des ZKR-Standards ist im Internet unter www.ccr-zkr.org zu finden.

2.4 Struktur des Standards

Die Standards umfassen

- den Text in den meisten europäischen Sprachen, so z. B. in englischer, niederländischer, französischer und deutscher Sprache,
- Meldevorgänge,
- zu unterstützende RIS-Dienste,
- EDIFACT-Nachrichten und von diesen abgeleitete XML-Nachrichten.

Die Standards sehen die nachstehend genannten Nachrichten und Nachrichtenfunktionen vor. Sie verfügen ebenfalls über einen Anhang mit folgenden Unteranhängen:

1. zu meldende Daten in den verschiedenen Diensten und Funktionen von RIS
 - ERINOT (die ERI-Anmeldenachricht wird für die Übermittlung von reisebezogenen Informationen und Informationen über gefährliche und ungefährliche Fracht auf Binnenschiffen verwendet),
 - ERIRSP (die Antwortnachrichten zu den verschiedenen Typen (neu, Änderung oder Aufhebung) der ERINOT-Nachricht haben alle dieselbe Struktur; die Antwort auf eine ‚Änderung‘ oder ‚Aufhebung‘ enthält Informationen darüber, ob die ‚Änderung‘ oder ‚Aufhebung‘ durch das empfangende System verarbeitet worden ist),
 - BERMAN (die Liegeplatzmanagement-Nachricht fasst die Voranmeldung der Ankunft beziehungsweise die allgemeine Erklärung in einer einzigen Nachricht zusammen)¹,
 - PAXLST (diese Nachricht wird beim Datenaustausch in der Binnenschifffahrt zwischen dem Kapitän/Schiffsführer oder Beförderer und zuständigen Behörden (wie ISPS-Terminals, Zoll, Einwanderungsbehörde und Polizei) verwendet; ferner wird die Nachricht verwendet, um Fahrgast-/Besatzungsdaten von einer zuständigen Behörde im Abfahrtsland an die zuständigen Behörden im Ankunftsland des Transportmittels zu übermitteln)¹,
2. Einführungsrichtlinien für ERI-Nachrichten,
3. Verzweigungsdiagramm der Nachrichten,
4. Klassifikationen (Codes),
 - 4.1 Codes für Arten von Transportmitteln in der Binnenschifffahrt, Empfehlung Nr. 28 der UNECE, Auszug für die Binnenschifffahrt mit Abänderungen der ZKR für den Gebrauch im Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, 26. August 2002,
 - 4.2 Typ-Codes für Schiffe und Verbände in vier Sprachen,
 - 4.3 Beispiele für die Kombination von Elementen im Ortscode.

¹ Im ZKR-Standard nicht enthalten

2.5 Ergänzende Unterlagen

Auf der Website der ERI-Expertengruppe (www.ris.eu/expert_groups/eri) sind ergänzende Unterlagen zur Einführung und Verwendung der verschiedenen Standards für elektronische Meldungen, z. B. Erläuterungen und Definitionen zum Gebrauch der Nachrichten und den Berichtsverfahren, erhältlich.

2.6 Zu unterstützende RIS-Dienste

Die folgenden Dienste können durch elektronische Meldungen der Schiffe unterstützt werden²:

1. Verkehrsmanagement (Strategische Verkehrsinformation, Schleusen- und Brücken-Management),
2. Unfallbekämpfung,
3. Transportmanagement (Hafen- und Terminanagement, Güter- und Flottenmanagement),
4. Statistik,
5. Abgaben für die Wasserstraßeninfrastruktur,
6. Grenzkontrolle,
7. Zolldienste.

3. Meldevorgänge

3.1 Meldungen vom Schiff an die Behörde

1. Die Meldung Schiff-Behörde besteht vor allem aus:
 - a) Transportanmeldungen über die Reisen von beladenen oder leeren Schiffen innerhalb des Verwaltungsgebiets der zuständigen Behörden, soweit anwendbar.
 - b) Meldungen über die Ankunft sowie Positionsmeldungen an Schleusen, Brücken, Meldepunkten von Verkehrszentralen.
2. Die Meldung Schiff-Behörde ist nicht begrenzt auf Meldungen, die direkt vom Schiff an die Behörde gesendet werden. Alle das Schiff betreffende Meldungen, die im Namen des Schiffes gesendet werden, zählen als Meldungen Schiff-Behörde, auch wenn sie von Vertretern des Schiffes an Land gesendet wurden.
3. Wenn eine Einreiseerlaubnis in ein Verwaltungsgebiet erforderlich ist, wird die Meldung bereits zu Beginn der Reise an die zuständige Behörde gesandt.

3.1.1 Transportanzeige

1. Die Transportanzeige wird benutzt, um die zuständige Behörde über die Absicht zu unterrichten, eine bestimmte Reise mit einem Schiff, das entweder eine bestimmte Ladung führt oder leer ist, anzutreten.
2. Die Transportanzeige kann entweder vom Schiffsführer oder von einem dazu berechtigten Dritten im Auftrag des Schiffsführers ausgehen.

² S. RIS-Richtlinien 2004, Kap. 4.5

3. Transportanzeigen werden vor dem Beginn einer Reise abgesandt, beziehungsweise vor der Einfahrt in das Verwaltungsgebiet einer zuständigen Behörde und nach jeder wesentlichen Änderung der Reisedaten, wie z. B. die Zahl der Besatzungsmitglieder an Bord oder die Anzahl der Fahrzeuge im Verband. Wenn ein Schiff eine Genehmigung für eine Reise oder einen Teil derselben benötigt, muss die zuständige Wasserstraßenbehörde eine Bestätigung nach der Verarbeitung des Inhalts der Anmeldung zurücksenden. Die Bestätigung enthält die Erlaubnis mit einer Referenz, oder gegebenenfalls eine Ablehnung einer solchen Erlaubnis zusammen mit näheren Einzelheiten zum weiteren Vorgehen.
4. Die zuständigen Behörden sollen in der Lage sein, soweit dass ein Meldeverfahren durch nationale oder internationale Vorschriften vorgesehen ist, elektronische Meldungen der geforderten Daten von Schiffen zu empfangen.
Im Falle grenzüberschreitender Verkehre ist diese Information den zuständigen Behörden des Nachbarstaates zu übermitteln, bevor die Fahrzeuge die Grenze erreichen. (Richtlinie 2005/44/EG, Artikel 4.3 c.)
5. Meldungen werden asynchron übermittelt, aber Bestätigungen sollen zeitnah zurückgesandt werden.
6. Jede Behörde akzeptiert Meldungen per sicherer E-Mail (elektronische Post) in Übereinstimmung mit der Meldungsbeschreibung, dies vorzugsweise in Form einer Anlage zur E-mail. Sollte es erforderlich sein, kann sich die strukturierte Nachricht aber auch direkt im Text der Nachricht befinden. Die Mailbox selbst muss direkt über einen öffentlichen Fernsprecher (PSTN) und indirekt über Internet erreichbar sein.
7. Für, andere als die in § 12.01 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung genannten Schiffe, die auf dem Rhein fahren, akzeptiert die zuständige Behörde, weitere Übermittlungsformen. Werden Anzeigen auf traditionellem Weg (z.B. auf Papier, über Telefax, über UKW) eingereicht und elektronisch weiterverarbeitet, sollte die Information in einer Form dargestellt sein, die eine einfache Eingabe in ein elektronisches System ermöglicht.

3.1.2 Ankunftsanzeige und Positionsbericht

1. Ankunftsanzeigen müssen an das örtliche Wasserstraßen-Betriebspersonal, z.B. auf Schleusen, Brücken, in Verkehrszentren, in Häfen und an Anlegestellen abgesandt werden, um dieses über die bevorstehende Ankunft eines Schiffes zu unterrichten. Ankunftsanzeigen müssen 2 Stunden vor der Ankunft an der Schleuse, der Brücke oder dem Hafen abgesendet werden.
2. Positionsberichte müssen an bestimmten Meldepunkten der Wasserstraße gesendet werden.
3. Ankunftsanzeigen und Positionsberichte können durch verschiedene Mittel erstattet werden, seien sie aktiv oder passiv³:
 - 1 *Visuell / manuell*
Die traditionelle Methode, die Ankunft eines Schiffes anzuzeigen, ist visuell. Die genaue Ankunftszeit an einem bestimmten Punkt wird notiert und in einigen Fällen von Hand in ein Computersystem eingegeben.

³ Diese und andere Ankunfts- und Positionsberichte werden in diesem Standard nicht spezifiziert.

2 *Durch Sprechfunk*

Das Schiff kann die Schleuse oder Brücke über seine Anwesenheit über UKW unterrichten. In diesem Fall kann der ATIS-Code benutzt werden, um das anrufende Schiff zu identifizieren und die Passage des Schiffes in die Warteschlange in dem Computersystem der Schleuse einzureihen. Dabei ist die Überwachung des Verkehrs durch den Schleusenwärter mit dem Auge oder über Radar noch notwendig, um zu vermeiden, dass Schiffe sich vorzeitig in die Warteschlange einreihen.

3 *Durch mobile Inland AIS Stationen*

Mobile Inland AIS Stationen werden zunehmend an Bord von Fahrzeugen genutzt um die Position des Schiffes anzuzeigen und zusätzliche Informationen zu liefern.⁴

3.2 Meldungen von Behörde zu Behörde

1. Behörde-Behörde-Meldungen bestehen hauptsächlich aus den Transportanzeigen der Schiffe, entweder beladen oder leer, die von einem Verwaltungsgebiet in ein anderes reisen.
2. Eine Meldung muss an die benachbarte Behörde abgesendet werden, wenn ein Schiff einen beiderseits vereinbarten Punkt auf der Wasserstraße passiert.
3. Alle Meldungen müssen asynchron, aber zeitnah ausgetauscht werden. Die absendende Behörde muss ermächtigt sein, eine Bestätigung bei der empfangenden Behörde zu erbitten.
4. Jede Behörde muss Meldungen akzeptieren, die als E-Mail (elektronische Post) in Übereinstimmung mit der Meldungsbeschreibung entweder direkt im Text oder vorzugsweise als eine Anlage zu der E-Mail übermittelt werden. Die Mailbox selbst soll direkt über öffentliches Telefon (PSTN) und indirekt mittels Internet erreichbar sein. Jede Behörde kann entscheiden, weitere Mittel für die Nachrichtenübermittlung zu akzeptieren, so z. B. die direkte Verbindung zwischen Systemen.
5. Einer Bitte um Weiterleitung von Informationen aus einer Schiff-Behörde-Meldung an jegliche weitere involvierte Partei wird nicht ohne ausdrückliche Zustimmung des Besitzers dieser Information, d.h. des Schiffsführers oder des Verladers stattgegeben.

3.3 Meldungen von der Behörde zum Schiff

1. Behörde-Schiff-Meldungen bestehen hauptsächlich aus Bestätigungen und Antworten auf zuvor übersandte Transportanzeigen.
2. Behörde-Schiff-Meldungen können auch die Übersendung von Wasserstraßen-Informationen einschließen, wie z. B. Nachrichten für die Binnenschifffahrt und Wasserstandsmeldungen. Diese Art von Informationen wird durch diese Standards nicht unterstützt.⁵
3. Meldungen werden asynchron übermittelt, aber Bestätigungen sollen zeitnah zurückgesandt werden.

⁴ Nach dem Standard für Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt.

⁵ Die Einbeziehung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt in das elektronische Melden wird im Zuge der Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt (notices to skippers) behandelt, und zwar in direktem Zusammenhang mit Inland ECDIS.

4. Der Absender einer Transportanzeige (Schiffer oder berechtigter Dritter) muss Zugang zu einer persönlichen E-Mail-Adresse haben, die den Empfang von Meldungen der Behörden erlaubt. Um die Nutzung einer derartigen Mailbox zu erleichtern, muss diese für alle involvierten Parteien nutzbar sein, wobei Kosten, Wartung und Bedienerfreundlichkeit berücksichtigt werden sollen.
5. Die Behörden dürfen keine Meldungen senden, die nicht den veröffentlichten Standards entsprechen.

4. EDIFACT-Nachrichten

1. Bei elektronischen Meldungen werden die Informationen in Form von Nachrichten ausgetauscht.
2. Der gegenwärtig verwendete Meldestandard ist UN/EDIFACT mit seinen Syntaxregeln für die Nachrichtenstruktur (ISO 9735-1). Eine in jüngerer Zeit speziell für PCs entwickelte und auf HTML basierende Syntax ist XML (extended Mark-up Language), die flexibel und unabhängig vom Datenformat ist. EDIFACT und XML benutzen beide die gleichen Datenstrukturen und Codelisten. Gegenwärtig hat die UNECE zusammen mit ISO und anderen Normungsgremien die erste Version des XML Standards und der XML Meldungen fertiggestellt. Diese heißen ebXML und UN/eDocs. Derzeit sind die ersten sogenannten "core components" definiert, die bereits verwendet werden können. Um mehrdeutige Interpretationen zu vermeiden, werden in diesem Standard nur die Daten und Codes der UN/EDIFACT-Verzeichnisse und TDED (Trade Data Elements Directory) verwendet.
3. Das ERI-Format für die Meldung von Gefahrgütern ist die UN/EDIFACT „Internationale Nachricht für die Anzeige des Versandes und des Transportes von gefährlichen Gütern“. Die Hafenbehörden von Antwerpen, Bremen, Felixstowe, Hamburg, Le Havre und Rotterdam haben aus der IFTDGN-Nachricht die PROTECT-Nachricht abgeleitet. In enger Absprache und Zusammenarbeit mit der PROTECT-Hafengruppe ist daraus wiederum die ERI-Anmeldenachricht und die ERI-Antwortnachricht für die Binnenschifffahrt abgeleitet worden. Ferner ist die BERMAN-Nachricht definiert worden, die für Binnen- und Seeschiffe im jeweiligen Hafen ähnliche Verfahren sicherstellt. Mittels eines Memorandums of Understanding zwischen der PROTECT-Gruppe von Häfen und der ERI-Expertengruppe wurde Übereinstimmung erzielt, gemeinsam die betreffenden Nachrichten, Daten und Codes zu entwickeln und zu verwenden, was zu der erforderlichen Konformität führen wird. Dieses Verfahren gewährleistet, dass Übereinstimmung zwischen Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt für gefährliche und umweltverschmutzende Güter sowie gegebenenfalls mit den Auflagen des SPS-Übereinkommens gegeben ist.
4. Indem einige Freiheiten der IFTDGN-Nachricht genutzt wurden, wurde die ERI-Nachricht für die Anmeldung geringfügig erweitert, so dass auch nicht gefährliche Güter angemeldet werden können. Diese Eigenschaft ermöglicht es, alle Daten für die Anmeldung des Transports (Schiffs- und Ladungsdaten einer Reise) in einer einzigen Meldung zusammenzufassen.
5. EDIFACT-Nachrichten müssen ohne jegliche Veränderung angewendet werden. Ihre Definitionen befinden sich im UNECE UNTDID (UN Trade Data Interchange Directories) und seinen nachfolgenden jährlichen Publikationen. Für die Nutzung dieser Nachrichten im Rahmen der RIS sollten die entsprechenden Anwenderrichtlinien und technischen Spezifikationen herangezogen werden, die in enger Absprache mit der PROTECT-Gruppe von Häfen und in Abstimmung mit der UN-CEFACT-Verkehrsgruppe der UNECE erstellt wurden. Zur Definition der Standards werden zu den verschiedenen Nachrichten XML-Äquivalente festgelegt, wobei die BERMAN-Nachricht Vorrang hat, da sie in den Häfen von Binnenschiffen und Seeschiffen gemeinsam genutzt wird.

5. Klassifikationen und Codelisten

1. Für den Austausch elektronischer Daten ohne direkte menschliche Eingriffe zwischen RIS-Nutzern und RIS-Diensten ist die Verwendung von Codes und Referenzen sehr empfehlenswert und in einigen Fällen zwingend erforderlich, um eindeutige Informationen sicherzustellen. Die angegebene Klassifikation und die festgelegten Codelisten müssen so weit wie möglich benutzt werden.
2. Zur Sicherstellung der Interoperabilität mit allen Systemen innerhalb der Transportkette und zur Vermeidung unnötigen Arbeitsaufwands bei Aufbau und Pflege der Codelisten müssen bestehende Codes benutzt werden.
3. Folgende Klassifikationen müssen beim Melden in der Binnenschifffahrt verwendet werden:
 - 1 Fahrzeug- und Verbandstyp (UN Recommendation 28)
 - 2 Amtliche Schiffsnummer (OFS)
 - 3 IMO Schiffsnummer (IMO), entspricht dem Lloyds Register wie für jedes Seeschiff publiziert, Nummer ohne die Buchstaben LR
 - 4 ERI Schiffsnummer
 - 5 ENI einheitliche europäische Schiffsnummer
 - 6 Harmonisiertes System für die Beschreibung und Codierung von Gütern 2002 (HS, Güter)
 - 7 Kombinierte Nomenklatur (CN, Güter)
 - 8 Standard Warenklassifikationen für die Verkehrsstatistik / revidiert (NST/R, Güter)
 - 9 UN Gefahrgutnummer (UNDG)
 - 10 Internationaler Gefahrgutcode für den Seeverkehr (IMDG)
 - 11 ADN
 - 12 UN Ländercode
 - 13 UN Code für Ortsbezeichnungen in Handel und Transport (UNLOCODE)
 - 14 Code für Wasserstraßenabschnitte
 - 15 Terminal Code
 - 16 Code für Containergrößen und Containertypen
 - 17 Code für die Identifizierung von Containern
 - 18 Code für die Arten von Verpackungen
 - 19 Anweisungen für die Abwicklung
 - 20 Zweck des Anlaufs
 - 21 Eigenschaften der Ladung.

6. Datenschutz und Datensicherheit

1. Die zuständigen Behörden müssen die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Vertraulichkeit, Integrität und Sicherheit der Daten zu gewährleisten, die an sie gemäß diesem Standard gesandt werden, und die rechtlichen Aspekte, die in den Richtlinien 95/46/EG, 2002/58/EC, 2003/98/EC dargelegt sind, berücksichtigen. Sie dürfen solche Informationen nur für die Zwecke der beabsichtigten Dienste verwenden, z. B. für die Unfallbekämpfung, die Grenzkontrolle und den Zoll.
2. Eine Vereinbarung über den Schutz der Vertraulichkeit zwischen allen beteiligten öffentlichen und privaten Partnern muss für neue Anwendungen abgeschlossen werden. Diese soll auf der UNECE Empfehlung Nr. 26 beruhen, die eine „Mustervereinbarung für den Datenaustausch“ enthält.

7. Ausblick in die Zukunft

Es ist davon auszugehen, dass die Nutzung des elektronischen Datenaustauschs zwischen Behörden und Partnern in der Binnenschifffahrt in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Die aktuellen Entwicklungen und die Signale von Regierungen und Unternehmen zeigen, dass in nicht allzu ferner Zukunft eine elektronische Abwicklung beziehungsweise Handhabung aller für den internationalen Handel und Verkehr benötigten Verfahren und Dokumente möglich sein sollte. Die Einführung elektronischer Meldungen für die Binnenschifffahrt ist ein erster Schritt hin zu einer papierlosen Handhabung aller Informationen, die zur Abwicklung der Verfahren in der Binnenschifffahrt und der notwendigen Kontrollen und Dienste erforderlich sind.

Die zuständigen Behörden werden durch die Nutzung elektronischer Informationen und die Anwendung von Standards, die in der gesamten Handels- und Transportkette anerkannt sind, ihre gesetzlichen Aufgaben und Kontrollen ohne Zeitverluste für Schiffe und deren Fracht durchführen können. Über ein einheitliches Portal („Single Window“), das entsprechend der EU-Politik bezüglich eines papierlosen Arbeitsumfelds für Zoll, Handel und Verkehr derzeit entwickelt wird, werden die erforderlichen Daten für alle beteiligten Behörden harmonisiert und verfügbar gemacht werden können. Unter einem einheitlichen Portal ist ein System zu verstehen, das es den an Handel und Verkehr beteiligten Parteien ermöglicht, die zur Erfüllung aller normativen Anforderungen erforderlichen Informationen und Daten in standardisierter Form über eine einzige Anlaufstelle zur Verfügung zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand, der den beteiligten Partnern im Umgang mit den normativen Anforderungen der verschiedenen Länder entsteht, zu verringern, werden die zuständigen Behörden eng zusammenarbeiten müssen.

Die für die Wasserstraße und das Verkehrsmanagement verantwortlichen Behörden sind in Notfällen auf korrekte Daten angewiesen. Das zunehmende Verkehrsaufkommen dürfte zu einer größeren Wahrscheinlichkeit von Unfällen führen, die nur durch den Einsatz von Informationssystemen und die rechtzeitige Bereitstellung standardisierter elektronischer Daten, die für alle Wasserstraßenbehörden in Europa verständlich sind, verhindert und beherrscht werden können.

Diese Daten werden sich nicht nur für das Verkehrsmanagement, sondern auch für die Logistikkette nutzen lassen. Dadurch werden Vorankündigungen sowie Benachrichtigungen über etwaige Änderungen der ursprünglich übermittelten Daten möglich.

Die ZKR hat durch die Einführung der elektronischen Meldepflicht für Containerschiffe erste Schritte unternommen. Diese Pflicht soll schrittweise auf andere Schiffe ausgeweitet werden.

8. Die Umsetzung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt

8.1 Österreich

Das Melden bei der zuständigen Behörde für Verkehrsregelung ist nach dem österreichischen Binnenschifffahrtsgesetz für den Transport gefährlicher Güter entsprechend der ADN-Vereinbarung der UN ECE obligatorisch. Andere Meldeverpflichtungen umfassen Ladungs- und Reiseberichte von Fahrzeugen im Transitverkehr für das österreichische statistische Amt. Meldungen können in schriftlicher Form, per Fax oder per E-mail, die standardisierten Mustern folgen, übermittelt werden.

Elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt entsprechend der Richtlinie 2005/44/EG wurde im Rahmen des TEN-T co-finanzierten Projekts IRIS Europa versuchsweise eingeführt. Der Pilotbetrieb einschließlich Nutzerintegration beginnt 2011 und sieht die Übermittlung standardisierter elektronischer Meldungen über ein Internetportal und zusätzlich durch BICS ab Version 3.07 vor. Die österreichische Infrastruktur für elektronisches Melden unterstützt die Meldestandards ERINOT 1.2 und ERIRSP 1.2. Der internationale Austausch elektronischer Meldungen entspricht den Vorschriften für den internationalen Datenaustausch, die im Rahmen von IRIS Europe (I und II) erarbeitet wurden.

8.2 Belgien

Flämische Wasserstraßen

Behörde-Behörde-Meldungen:

Die gemeinsame Datenbank der flämischen Wasserstraßenbehörden (WWA), WenZ & DS, ist betriebsfähig; ein vollständiges gemeinsames Verkehrsmanagementsystem wird zurzeit eingerichtet beziehungsweise betrieblich getestet. Meldungen an benachbarte Behörden sind auf Seiten der flämischen Wasserstraßenbehörden vollumfänglich möglich; die entsprechenden Verbindungen sind in den meisten Fällen in Betrieb. Um den Verwaltungsaufwand der Schiffsführer effektiv zu senken, werden die Ergebnisse evaluiert, die für viele Schiffe 2011 Wirkung zeigen werden. In einigen Fällen muss der Nachrichteninhalte unabhängig von den Anstrengungen der WWA noch optimiert werden.

Schiff-Behörde-Meldungen:

Auf dem Albert-Kanal ist für eine begrenzte Anzahl von Schiffen (weniger als 10) eine Piloteinrichtung in Betrieb, die für Schiffe, deren Meldungen im erforderlichen Format erfolgen, als voll betriebsfähig bewertet werden. Diese Schiffe können auf dem Albert-Kanal ohne Papierdokumente verkehren. Ende des vierten Quartals 2011 ist in FlaRIS eine neue Steueranwendung in Betrieb genommen worden. Schiff-Behörde-Meldungen werden bis dahin vollständig betriebsfähig sein. Je nach Qualität des Nachrichteninhalts werden die Dienste auf drei Niveaus angeboten:

- vollständig papierlos
- geringerer Verwaltungsaufwand der Steuerbehörde
- vollständig manuell.

Um die Qualität des Nachrichteninhalts und damit das durchschnittliche Niveau der Dienste zu verbessern, wird eine Informationskampagne initiiert werden.

Westerscheldegebiet

Flandern und die Niederlande arbeiten im nautischen Bereich bezüglich des Westerscheldegebiets zusammen, um eine sichere und effiziente Schifffahrt zu und von den Häfen an der (Wester)Schelde zu gewährleisten. Verwaltung und Betrieb erfolgen durch Beheer & Exploitatie Team Schelderadarketen (BET-SRK). Die nautische Behörde heißt (RIS) GNB.

Für den Datenaustausch zwischen den verschiedenen Behörden greift RIS GNB seit vielen Jahren auf das Central Broker System (CBS) zurück. Mit den Seehäfen und benachbarten Behörden im Westerscheldegebiet können verschiedene Nachrichtenarten ausgetauscht werden. Eine davon ist die ERINOT-Nachricht (Edition 1.1).

Das IVS-System von RIS GNB, das die reisebezogenen Informationen erfasst, ist an das CBS-System gekoppelt, um mit den Partnern des CBS-Systems ERI-Nachrichten empfangen und versenden zu können.

Die ERINOT-Nachricht wird durch Behörde-Behörde-Meldungen unterstützt. Das CBS-System kann ERINOT-Nachrichten zwischen verschiedenen Versionen konvertieren. RIS-GNB generiert selten ERI-Nachrichten. Die Nachrichten werden von den benachbarten Partnern generiert. Schiff-Behörde-Meldungen werden von den benachbarten Partnern gehandhabt. RIS-GNB wird über das Central Broker System benachrichtigt. Die Reiseverwaltungssoftware (IVS) wird derzeit aufgerüstet, um die ERINOT-Nachrichtenversion 1.2 unterstützen und ERIRSP-Nachrichten verarbeiten zu können.

8.3 Bulgarien

Die Einführung des Binnenschifffahrtsinformationssystems BULRIS auf dem bulgarischen Abschnitt der Donau begann 2010. Es wurde gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG entwickelt. Die technischen Spezifikationen von BULRIS stimmen mit den Kommissionsrichtlinien 414/2007, 415/2007, 416/2007, 164/2010 überein.

Die Infrastruktur für das elektronische Melden ist ein Teilsystem von BULRIS und besteht aus einem internetbasierten GUI für die Eingabe/Abfrage von Meldungen, einer Verarbeitungslogik und einem Mailserver für den Versand der Meldungen an die Nutzer. Es ist mit einer Datenschnittstelle für den Austausch von Meldungen mit anderen RIS versehen. Als Teil der bulgarischen Binnenschifffahrtsinformationsdienste verwendet ERI gemeinsame Referenzdaten, die mit anderen europäischen Datenquellen synchronisiert sind. Dieses System wird im zweiten Halbjahr 2011 funktionellen Tests unterzogen werden. Der Austausch elektronischer Meldungen wird mit anderen nationalen/regionalen ERI-Anwendungen getestet werden.

Das System wird voraussichtlich Anfang 2012 vollständig betriebsfähig sein.

8.4 Frankreich

Die französischen Behörden haben die BICS Software mit 2 wichtigen Reedereien eingeführt, um elektronischen Meldungen von ihnen für alle ihre Fahrzeuge und Reisen zu empfangen. Aus verschiedenen Gründen stellten beide Reedereien die Verwendung von BICS 2010 jedoch ein. VNF nutzte dies für eine technische Migration der Meldesoftware und implementierte einen Webservice sowie eine nutzerfreundliche Website, die im Oktober in Betrieb genommen werden soll.

Außerdem wird elektronisches Melden auf der Mosel eingeführt, um Meldungen für alle Fahrzeuge, die von der anderen Seite der Grenze kommen, elektronisch zu empfangen und doppelte Dateneingabe zu vermeiden.

VNF führt auch ERINOT-gestützte Schnittstellen mit Seehäfen ein, um Fahrzeuge, die in den Häfen ankommen, durch die Informationen, die innerhalb der Software für den Schleusenbetrieb gesammelt werden, anzukündigen. Die Häfen senden zu der Software für den Schleusenbetrieb Informationen, um Fahrzeuge an den ersten Schleusen nach den Seehäfen elektronisch anzukündigen.

Die Revierzentrale CARING in Gamsheim benutzt die MIB-Software, um Meldungen von Fahrzeugen (insbesondere Containerschiffe) elektronisch zu empfangen. Der Hafen von Straßburg wird eine Schnittstelle zum Informationssystem des CARING einführen, um auch elektronische Meldungen für Containerschiffe zu erhalten.

8.5 Deutschland

In Deutschland wird seit Mitte der 90er Jahre auf dem Rhein das Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) eingesetzt. Darin werden die Transportdaten von meldepflichtigen Fahrzeugen entsprechend § 12.01 RheinSchPV erfasst, um sie im Fall einer Havarie an die Rettungsdienste und die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen weiterzugeben.

Die Meldungen der Schifffahrt können entweder per Funk, Fax, Telefon oder als elektronische Meldung abgegeben werden. Für elektronische Meldungen kann dazu die von den Niederlanden kostenfrei zur Verfügung gestellte BICS-Software verwendet werden.

Eine neue Version des MIB wurde installiert um alle obligatorischen Datenfelder des Standards ERINOT 1.2 zu unterstützen.

8.6 Ungarn

Fahrzeuge auf der Donau mit gefährlichen Gütern an Bord, die nach Ungarn kommen, sind verpflichtet, über VHF-Kanal 22 bei NAVINFO-BUDAPEST Meldungen entsprechend der Nachricht für die Binnenschifffahrt 7/Du/2006, die auf der ADN-Regelung basiert, abzugeben. Die Informationen werden zur Zeit bei Radio NAVINFO in einer Datenbank registriert und eine Identifizierungsnummer wird den Schiffsführer zum Eintrag ins Logbuch übermittelt. Unterdessen wird das Formular der Nationalen Verkehrsbehörde übermittelt, die für die Registrierung, Verwaltung und Überwachung von Transporten gefährlicher Güter verantwortlich ist. Während der Reise auf dem ungarischen Abschnitt der Donau müssen die Fahrzeuge sich an definierten Punkten des Flusses melden, um NAVINFO-BUDAPEST ihre Position und ihren Status zu übermitteln. Diese Informationen werden auch in der oben erwähnten Datenbank registriert.

Ungarn nimmt auch am „IRIS Europe II“ Projekt teil, in dessen Rahmen der Upgrade der Datenschnittstelle und anderer Lösungen stattfindet. Diese Infrastruktur wird zurzeit aufgebaut und getestet. Im Hinblick auf die ERINOT- und ERIRSP-Nachrichten sind für 2011 Verbindungstests und ein Pilotbetrieb geplant. An der Umsetzung der Kommissionsverordnung (EU) Nr. 164/2010 wird in Ungarn noch gearbeitet.

8.7 Niederlande

Erleichterung der Verfahren für Behörden und Nutzer

Die Niederlande haben in den letzten Jahren die Möglichkeiten zur Verwendung elektronischer Formulare erweitert und Schiffen so das elektronische Melden von Reisen und Ladungen ermöglicht. In den Niederlanden werden Schiffe und Schiffsführer zum Melden aller Reisen und Ladungen angehalten, unabhängig davon, ob das Melden obligatorisch ist oder nicht. Containerschiffe sind seit 1. Januar 2010 gesetzlich verpflichtet, die erforderlichen Informationen elektronisch zu melden.

Um die Nutzung des elektronischen Meldens in den Niederlanden weiter zu forcieren, haben Rijkswaterstaat und der niederländische Branchenverband Bureau Telematica eine Reihe von Initiativen (z. B. BICSmall, ein Video und Merkblätter) ergriffen, um die Nutzer über die Möglichkeiten und Vorteile des elektronischen Meldens (wie geringerer Verwaltungsaufwand, papierlose Schifffahrt, korrekte Daten, zügigere Verfahren, mehr Informationen z. B. über an Bord befindliche Gefahrgüter) zu informieren.

ERI-Datenaustausch zwischen Behörden

Mit dem elektronischen Melden soll unter anderem erreicht werden, dass die Schiffsführer pro Reise nur eine Meldung zu machen brauchen, und zwar in Übereinstimmung mit der RIS-Richtlinie, um die Verwaltungsverfahren zu erleichtern. Zu diesem Zweck sind die Behörden an den niederländischen Hauptwasserstraßen nunmehr miteinander verbunden und tauschen ERI-Berichte aus. Neben diesen nationalen Verbindungen bestehen ferner Verbindungen zwischen den niederländischen Wasserstraßenbehörden und den benachbarten Wasserstraßen- und Hafenbehörden in Belgien und Deutschland. Die nächsten Schritte werden noch mehr Gewicht auf die Optimierung dieser nationalen und internationalen Verbindungen legen, um die internationalen Meldemöglichkeiten zu vereinfachen und zu verbessern.

Auf Grund der Datenschutzbestimmungen des Verkehrsmeldesystems IVS90 sind alle von den Schiffen übermittelten Daten gebührend vor unzulässiger Nutzung, Weitergabe oder Veröffentlichung geschützt. Alle übermittelten Betriebsdaten werden lediglich für den beschränkten Zeitraum von 7 Tagen gespeichert.

Informationen über das Westerscheldegebiet sind in Abschnitt 8.2 zu finden.

8.8 Rumänien

Ein RIS-System auf dem rumänischen Teil der Donau, genannt RoRIS und völlig in Übereinstimmung mit der RIS-Richtlinie und den Standards, ist seit zwei Jahren in Betrieb. Die Fahrzeuge, die in rumänische Häfen hinein oder aus diesen heraus fahren, müssen berichten und Erlaubnis von einem Hafenkaptän der rumänischen Schifffahrtsverwaltung erhalten. Diese Berichte, zurzeit auf Papier, werden verwendet um elektronische Reisen im RoRIS System zu erzeugen. Das System ermöglicht auch das Empfangen elektronischer Meldungen von der BICS Software, die automatisch in elektronische Reisen umgewandelt werden. Diese Funktionalität ist derzeit jedoch nur getestet.

Dieses Jahr werden zwei wichtige Entwicklungen beginnen: eine zweite Phase von RoRIS und ein RIS/VTMIS System auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal, völlig kompatibel und integriert mit RoRIS. Die Hauptzielsetzungen der zweiten Phase von RoRIS sind

- die AIS-Abdeckung zu vergrößern,
- die Möglichkeit des Empfangs und der Nutzung von elektronischen Meldungen von BICS zur vollen Funktionalität zu bringen,
- Behörden, Verwaltungen und Firmen, die die ERI Mitteilungen nutzen, miteinander zu verbinden und
- alle notwendigen Module für den internationalen RIS-Datenaustausch zu entwickeln.

8.9 Slowakei

Die Infrastruktur für das elektronische Melden wurde 2008 eingeführt und 2010 entsprechend den Standards und vereinbarten Verfahren für den internationalen RIS-Datenaustausch verbessert. Sie besteht aus den folgenden Hauptmodulen: internetbasiertes Eingabeformular für die Eintragung der elektronischen Meldung (in der ersten Phase für die standardisierte ERINOT Nachricht), Modul für die Verarbeitung der standardisierten Meldungen von der elektronischen Berichts-Software BICS mit der Funktionalität des Mailservers und Zugang für den Datenaustausch mit anderen RIS-Centern und Nutzern. Außerdem besitzt das System Schnittstellen für die in der Slowakei vorhandene AIS-Infrastruktur und das Schiffsdatenbankverwaltungssystem und ermöglicht so der Verwaltung und der Wirtschaft, Daten von AIS, ERI und Fahrzeugen über internetbasierte Schnittstellen abzufragen.

Der Pilotbetrieb des elektronischen Meldesystems wird mit einer begrenzten Anzahl von Teilnehmern voraussichtlich im Frühjahr 2011 in Betrieb gehen. Die Piloteinrichtung sieht einen internationalen Datenaustausch (mindestens) mit Österreich und Ungarn vor.

Der tatsächliche Betrieb mit Schwerpunkt auf dem Melden gefährlicher Ladungen beginnt voraussichtlich nach Ende der Pilotphase. Später soll er auf ungefährliche Ladungen erweitert werden. Der tatsächliche Beginn des internationalen Austauschs hängt von Entscheidungen über die rechtlichen Rahmenbedingungen ab.

Es besteht eine „allgemeine“ elektronische Meldepflicht nach dem Binnenschifffahrtsgesetz, jedoch sollen zur Unterstützung des elektronischen Meldens entsprechende weitere Vorschriften eingeführt werden.

Schiffe, die gefährliche Güter befördern, unterliegen der Meldepflicht nach der ADN-Verordnung. Die Meldungen müssen der Staatlichen Schiffsverwaltung entweder über Sprechfunk (UKW) oder schriftlich übermittelt werden.

8.10 Schweiz

Die Schweiz ist an das deutsche MIB angeschlossen und arbeitet zur Anpassung des MIB an den Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt eng mit den deutschen Behörden zusammen. Eine neue Version des MIB wurde installiert, um alle obligatorischen Datenfelder des Standards ERINOT 1.2 zu unterstützen. Die Schweizer Behörden können ERI Meldungen empfangen und an andere beteiligte Behörden weiterleiten.

8.11 Tschechische Republik

In LAVDIS wurde ein Upgrade des ERI-Nachrichtensystems auf den ERINOT-Standard 1.2 durchgeführt. Die Implementierung der Technologie für den Datenimport und -export aus ERI-Nachrichten wurde umgesetzt. Die ERI-Dienste zwischen dem RIS-System der Tschechischen Republik und dem RIS-System Deutschlands wurden miteinander verbunden. Das System wird bezüglich Deutschlands vorerst auf die Elbe beschränkt sein, da das deutsche System noch nicht einsatzbereit ist. Der Test-/Pilotbetrieb der Dienste wird bis Ende 2011 verlängert.

Der RIS-Index für die Tschechische Republik steht zurzeit zum Herunterladen unter www.lavdis.cz zur Verfügung.

**Kontaktadressen der zuständigen Wasserstraßenbehörden und
für die Vorhaltung des elektronischen Meldens in der Binnenschifffahrt
verantwortliche Organisationen**

Österreich:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,
Radetzkystrasse 2, 1030 Wien,
Bernd Birkhuber und Bernhard Bieringer, Tel.: +43 (0)171 162 655 902, Fax: +43 (0)171 162 655 999,
E-Mail: bernd.birkhuber@bmvit.gv.at, bernhard.bieringer@bmvit.gv.at

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H., Donau City Straße 1, A-1220 Wien,
Mario Sattler, Tel.: +43 (0)504 321 16 13, Fax : +43 (0)504 321 10 50,
E-Mail: mario.sattler@via-donau.org

Belgien:

Flanders:

nv De Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt,
ir Johan Torfs, Tel.: +32 11 29 84 00, E-Mail: j.torfs@descheepvaart.be

Westerscheldegebiet

Beheer & Exploitatie Team Schelderadar
Johan Raes, Geschäftsführer (VL) und Rob Scipio, Geschäftsführer (NL)
Commandoweg 50
NL 4381 BH Vlissingen
E-Mail: rob.scipio@schelderadar.net, secretariaat@schelderadar.net

Frankreich:

Voies Navigables de France, 175 rue Ludovic Boutleux, 62400 Béthune,
Alaric Blakeway, Tel.: +33 (0)321 632 940, E-Mail: alaric.blakeway@vnf.fr
Jean-Remi Garenaux, Tel.: +33 (0)321 632 963, E-Mail: jean-remi.garenaux@vnf.fr

Deutschland:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
Dezernat Verkehrstechnik Binnen
bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, 55127 Mainz,
Mathias Polschinski, Tel.: +49 (0)613 197 92 92, Fax: +49 (0)613 197 91 55,
E-Mail: info@elwis.de

Ungarn:

Nationale Verkehrsbehörde, 1389 Budapest, Pf.: 102
Csaba Bellyei, Tel.: +36 148 621 56, Fax: +36 126 803 98, E-Mail: bellyei.csaba@nkh.gov.hu

RSOE, 1089 Budapest, Elnök u. 1.
Róbert Rafael, Tel.: +36 130 301 68, Fax: +36 147 705 49, E-Mail: robert.rafael@rsoe.hu

Niederlande:

Rijkswaterstaat, Vessel Traffic Management Center,
Besucheradresse: Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam
Postanschrift: Postbus 556, 3000 AN Rotterdam
Jos van Splunder, Tel.: +31 (0)6 55 19 5100, E-Mail: Jos.van.Splunder@rws.nl

Rumänien:

Romanian Naval Authority, Constanta Port No.1, 900900 Constanta,
Tel.: +40 241 616 124, +40 241 602 229, Fax: +40 241 616 229, +40 241 601 996,
E-Mail: RNA@RNA.RO
Ghiba Mihai Gheorghe, Tel.: +40 252 316 493, Fax: +40 252 312 720, E-Mail: mghiba@rna.ro

Slowakei:

Štátna plavebná správa (Staatliche Schifffahrtsverwaltung), Prístavna 10, 821 09 Bratislava 2
Štefan Chalupka, Tel.: +421 (0)2 33300218 Fax: +421 (0)2 33523913,
E-Mail: stefan.chalupka@sps.sk

Schweiz:

Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel,
Peter Sauter, Tel.: +41 61 639 95 94, Fax: +41 61 639 95 11, E-Mail: peter.sauter@portof.ch

Tschechische Republik:

Staatliche Schifffahrtsverwaltung (RIS Betreiber in Tschechische Republik), Jankovcova 4,
Postfach 28, 170 04 Praha 7 - Holešovice
Tel.: +420 234 637 110, Fax: +420 283 871 514, E-Mail: reditelstvi@spspraha.cz