

Informatieblad

Elektronisch melden

in de binnenvaart

Informatieblad Editie 2015

Elektronisch melden in de binnenvaart

Inhoud

1.	Basis	5
1.1	Doelstelling	5
1.2	Definities	5
1.3	Kenmerken van de internationale standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart	6
2.	Internationale Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart	7
2.1	Doelstelling	7
2.2	Wettelijke basis	7
2.3	Actuele editie	8
2.4	Indeling van de standaard	8
2.5	Ondersteunende informatie	9
2.6	Te ondersteunen RIS diensten	9
3.	Procedures voor berichten	9
3.1	Berichten schip - autoriteit	9
3.1.1	Transportmededeling	9
3.1.2	Mededeling van aankomst en positiemeldingen	10
3.2	Berichten tussen autoriteiten	11
3.3	Berichten van autoriteiten aan schepen	11
4.	EDIFACT-berichten	12
5.	Classificaties en codelijsten	13
6.	Vertrouwelijkheid en veiligheid van informatie	13
7.	Toekomstperspectieven	14
8.	Invoering van elektronisch melden in de binnenvaart	14
8.1	Oostenrijk	14
8.2	België	15
8.3	Bulgarije	16
8.4	Frankrijk	16
8.5	Duitsland	17
8.6	Hongarije	18
8.7	Nederland	18
8.8	Roemenië	19

8.9	Slowakije	19
8.10	Zwitserland	20
8.11	Tsjechische Republiek	20
Bijlage		
	Contactadressen van de bevoegde waterwegautoriteiten	21

1. Basis

1.1 Doelstelling

De doelstelling van de standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart is:

- de elektronische uitwisseling van gegevens (EDI) voor het melden aan en tussen de bevoegde autoriteiten mogelijk te maken en de elektronische uitwisseling van gegevens tussen partijen in de binnenvaart en met partijen in de multimodale transportketen, die betrokken zijn bij de binnenvaart, te vergemakkelijken,
- te vermijden dat schippers meerdere malen aan de bevoegde autoriteiten moeten melden en te beperken dat dezelfde gegevens met betrekking tot een reis herhaald aan verschillende autoriteiten en/of commerciële partijen verstrekt moeten te worden,
- te voorzien in standaarden en procedures voor de uitwisseling van elektronische berichten tussen partijen in de binnenvaart. Publieke autoriteiten en andere betrokken partijen (scheepseigenaren, schippers, verladers, terminals, havens) moeten hun data conform deze standaarden en regels uitwisselen.

1.2 Definities

Elektronische gegevensuitwisseling (*electronic data interchange, EDI*) de overdracht van gestructureerde data volgens overeengekomen standaarden vanuit applicaties op de computer van de ene partij naar applicaties op de computer van de andere partij met behulp van elektronische middelen.

Internationale elektronische rapportage (*electronic reporting international, ERI*) het initiatief ter harmonisatie en vereenvoudiging van het gestandaardiseerd elektronisch melden van schepen in de binnenvaart binnen Europa volgens de aanbeveling van de ERI groep overeenkomstig de RIS-richtlijn (2005/44/EG) met technische specificaties.

UN/EDIFACT de VN-regels voor de elektronische gegevensuitwisseling voor beheer, handel en vervoer. Deze regels zijn goedgekeurd en gepubliceerd door de VN/ECE in de UN Trade Data Interchange Directory (UNTDID) en worden bijgehouden volgens overeengekomen procedures.

Andere algemeen gebruikte termen zijn in dit verband:

Code een reeks karakters die wordt gebruikt als een afkorting voor het vastleggen of identificeren van informatie.

Bevoegde autoriteiten (*competent authorities*) de autoriteiten en organisaties die door overheden zijn geautoriseerd om de in overeenstemming met deze standaarden doorgegeven informatie te ontvangen of door te geven.

Ontvanger	<i>(consignee)</i> diegene in de transportdocumenten vermeld, die de goederen, lading of containers in ontvangst zal nemen.
EDI-nummer	<i>(EDI number)</i> het elektronische adres van de afzender of ontvanger van een bericht (bijv. de afzender en ontvanger van de lading). Dit kan een e-mail-adres of een overeengekomen identificatiekenmerk zijn.
Procedure	<i>(procedure)</i> de opeenvolging van handelingen die men moet verrichten om te voldoen aan een formaliteit incl. de tijdsplanning, het formaat en de verzendingsmethode voor het indienen van de vereiste informatie.
Schipper	<i>(shipmaster)</i> de persoon aan boord van een schip die verantwoordelijk is voor het schip en de bevoegdheid heeft om alle beslissingen m.b.t. de navigatie en het managen van het schip te nemen (synoniemen: kapitein (captain), schipper (skipper)).
Transportmededeling	<i>(transport notification)</i> de aankondiging van de beoogde reis van een schip, aan een bevoegde autoriteit.
Afzender (<i>sender</i>) van het bericht	de partij die het bericht werkelijk verzendt/overbrengt en die verantwoordelijk gesteld kan worden voor de inhoud van het bericht. (Identificatie van de afzender: naam of code die de partij of de organisatie van de afzender van een bericht identificeert.)
Ontvanger (<i>receiver</i>) van het bericht	de partij voor wie het betrokken bericht en de inhoud daarvan bestemd is. (Identificatie van de ontvanger: naam of code die de partij of de organisatie van de ontvanger van een bericht identificeert.)

1.3 Kenmerken van de internationale standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart

- De standaarden voor het elektronisch melden in de binnenvaart baseren zich op internationaal geaccepteerde standaarden en classificaties voor handel en vervoer en vullen deze aan voor de binnenvaart. De standaarden geven de ervaringen weer die men heeft opgedaan in Europese research- en ontwikkelingsprojecten en met het toepassen van meldsystemen in verschillende landen. Nieuwe initiatieven ontwikkeld door de Expertgroep "Electronic Reporting International (ERI)" zijn hierin opgenomen.

- Om te zorgen voor compatibiliteit met de zeescheepvaart heeft men rekening gehouden met twee richtlijnen van de Europese Commissie:
 - Richtlijn 2010/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG;
 - Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

2. Internationale Standaard voor het elektronisch melden in de binnenvaart

2.1 Doelstelling

1. Het doel van de standaarden voor het elektronisch melden in de binnenvaart is de elektronische uitwisseling van gegevens (EDI) voor het melden aan en tussen de bevoegde autoriteiten mogelijk te maken en de elektronische uitwisseling van gegevens tussen partijen in de binnenvaart en met partijen in de multimodale transportketen, die betrokken zijn bij de binnenvaart, te vergemakkelijken.
2. De standaarden beschrijven de berichten, data elementen, coderingen en referentietabellen die worden gebruikt bij het elektronische melden ten behoeve van de diverse diensten en functies van River Information Services (RIS).
3. De standaarden omvatten de elementaire en belangrijkste aanbevelingen voor het elektronisch melden. Sommige procedures en aanbevolen praktijken moeten nog worden herzien in het licht van de praktijkervaring.
4. In de standaarden worden de relaties tussen privaatrechtelijke partijen (verladers, schippers, terminaloperators, vlootbeheerders) en publiekrechtelijke partijen (vaarwegbeheerders, openbare havens) geregeld. De relatie tussen de privaatrechtelijke partijen onderling waar geen publiekrechtelijke partijen bij betrokken zijn (bijv. tussen schippers en terminaloperators) wordt hiermee niet geregeld.

2.2 Wettelijke basis

- Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap;
- Verordening (EU) 164/2010 van de Commissie van 25 januari 2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap;
- Besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) van 28 mei 2003: "Standaard voor elektronische meldingen in de binnenvaart" (Besluit 2003-I-23);
- Aanbevelingen van de Verenigde Naties met betrekking tot de uitwisselingen van handelsgegevens (UNCEFACT aanbeveling 25, 31 en 32, EDI en E-Commerce overeenkomsten).

2.3 Actuele editie van de standaard

De actuele editie van de EU standaard (technische specificaties) is gepubliceerd op internet onder <http://eur-lex.europa.eu>.

In april 2013 heeft het Comité Politiereglement een nieuwe editie aangenomen (de zogenoemde editie 'april 2013') van de Standaard voor het elektronisch melden, waarin alle nodige wijzigingen zijn verwerkt om te voldoen aan de actuele Europese specificaties. De actuele editie van de CCR-standaard is gepubliceerd op internet onder www.ccr-zkr.org.

2.4 Indeling van de standaard

De standaarden omvatten:

- tekst in de meeste Europese talen waaronder Engels, Duits, Frans en Nederlands,
- procedures voor berichten,
- te ondersteunen RIS diensten,
- EDIFACT-berichten en de daaruit afgeleide XML-berichten.

De standaarden bevatten eveneens de volgende berichten en berichtfuncties, alsmede een bijlage met de volgende aanhangsels:

1. Gegevens die gemeld moeten worden ten behoeve van de verschillende functies en diensten van RIS,
 - ERINOT (het ERI-bericht van kennisgeving wordt gebruikt voor het melden van reisgerelateerde informatie en informatie over gevaarlijke en ongevaarlijke ladingen aan boord van schepen die op binnenwateren varen),
 - ERIRSP (de antwoordberichten met betrekking tot de diverse functies (nieuw, wijziging of annulering) van het ERINOT-bericht hebben altijd dezelfde structuur; het antwoord op een "wijziging" of "annulering" bevat informatie over de (niet-)verwerking van de "wijziging" of "annulering" door het ontvangende systeem,
 - BERMAN (het ligplaatsmanagementbericht combineert het bericht vóór de aankomst repectievelijk de algemene verklaring in een enkele mededeling)¹,
 - PAXLST (dit bericht wordt gebruikt voor de gegevensuitwisseling in de binnenvaart tussen de kapitein/schipper of vervoerder en de aangewezen autoriteiten zoals ISPS-terminals, douanediensden, immigratiediensten, politie; het bericht wordt ook gebruikt voor de overdracht van passiers-/bemanningsgegevens van een aangewezen autoriteit in het land van afreis naar de bevoegde autoriteiten in de land van aankomst van het vervoersmiddel)¹;
2. Richtlijnen voor de implementatie van ERI-berichten;
3. Boomdiagrammen van berichten;
4. Classificaties (codes);
 - 4.1 Codes die gebruikt worden bij het melden van schepen in de binnenvaart, aanbeveling 28 van de VN/ECE, uittreksel voor de binnenvaart met aanvullingen door de CCR ten behoeve van het gebruik in de Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, van 26 augustus 2002;
 - 4.2 Typecodes voor schepen en samenstellen in vier talen;
 - 4.3 Voorbeelden van de combinatie van elementen in de locatiecode.

¹ Maakt geen deel van de CCR-standaard uit

2.5 Ondersteunende informatie

Op de website van de ERI-Expertgroep (www.ris.eu/expert_groups/eri) kan ondersteunende documentatie worden gevonden met betrekking tot de implementatie en het gebruik van de diverse standaarden voor elektronisch melden, zoals verduidelijkingen en definities over het gebruik van de berichten en de meldprocedures.

2.6 Te ondersteunen RIS diensten

Van de volgende diensten heeft men vastgesteld dat zij moeten worden ondersteund door middel van de elektronische melding²:

1. Verkeersbegeleiding (strategische verkeersinformatie, sluis- en brugbeheer),
2. Calamiteitenbestrijding,
3. Transportmanagement (haven en terminalmanagement, lading- en vlootmanagement),
4. Statistiek,
5. Te betalen kosten voor gebruik waterwegeninfrastructuur,
6. Grenscontrole,
7. Douanediensten.

3. Procedures voor berichten

3.1 Berichten schip - autoriteit

1. Schip - autoriteit berichten bestaan voornamelijk uit:
 - a) Transportmededelingen met betrekking tot de reizen van lege of beladen schepen binnen het beheersgebied van de bevoegde autoriteit, waarvoor dat van toepassing is.
 - b) Mededelingen over aankomsten en positiemeldingen aan sluisen, bruggen en meldpunten voor verkeerscentrales.
2. Het berichtenverkeer schip - autoriteit is niet beperkt tot berichten, die rechtstreeks van een schip naar de autoriteit worden verzonden. Alle berichten betreffende het schip die door of namens het schip worden verzonden, gelden als schip - autoriteit berichten zelfs wanneer zij door wettelijke vertegenwoordigers, namens het schip, aan de wal worden verzonden.
3. Wanneer er toestemming noodzakelijk is om een beheersgebied binnen te varen, dan moet de mededeling reeds vóór het begin van de reis naar de bevoegde autoriteit worden gestuurd.

3.1.1 Transportmededeling

1. Het bericht met de transportmededeling wordt gebruikt om de bevoegde autoriteiten op de hoogte te brengen van de intentie om met een specifiek schip een gespecificeerde reis te maken, waarbij het schip beladen is met een gespecificeerde lading of leeg is.
2. De transportmededeling kan worden opgemaakt door de schipper van het schip of door een bevoegde derde namens de schipper.

² zie RIS-richtlijnen 2004, hfdst. 4.5

3. Transportmededelingen moeten altijd worden verzonden vóór aanvang van de reis, respectievelijk vóór het binnenvaren van een beheersgebied van een bevoegde autoriteit en na elke belangrijke wijziging van de reisgegevens (bijv. het aantal bemanningsleden aan boord of het aantal bakken in een duwverband). Indien een schip toestemming moet krijgen voor (een deel van) de reis, zal de bevoegde autoriteit een bevestiging sturen, nadat zij de mededeling heeft verwerkt. De bevestiging kan de toestemming met aanwijzingen bevatten, of indien van toepassing een weigering van de toestemming met bijzonderheden hoe verder te handelen.
4. De bevoegde instanties moeten in staat zijn om elektronische scheepsrapporten over de vereiste gegevens betreffende schepen te ontvangen, voor zover de scheeprapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is.

In geval van grensoverschrijdend vervoer moet deze informatie naar de bevoegde instanties van de naburige staat worden doorgestuurd alvorens de schepen de grens bereiken (Richtlijn 2005/44/EG, artikel 4.3, onderdeel c).

5. De berichten moeten asynchroon worden gezonden, maar de bevestigingen moeten binnen een korte tijdlimiet worden doorgegeven.
6. Iedere autoriteit accepteert berichten die worden aangeleverd in de vorm van een veilige e-mail in overeenstemming met de berichtenspecificatie, bij voorkeur in de vorm van een bijlage bij de e-mail; indien noodzakelijk, kan het gestructureerde bericht ook rechtstreeks in het tekstgedeelte van de e-mail worden opgenomen. Verbindingen met een mailbox dienen of rechtstreeks door gebruik van de openbare telefoonlijnen (PSTN) of indirect door gebruik van het Internet te worden gemaakt.
7. Voor andere dan de in artikel 12.01, derde lid, van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) bedoelde schepen die op de Rijn varen, accepteert de bevoegde autoriteit andere methoden van aanlevering. In gevallen waarbij de mededelingen op een traditionele manier worden aangeleverd (bijv. op papier, per fax of per marifoon), maar daarna op elektronische wijze verder wordt verwerkt, dient de informatie zodanig te worden aangeboden dat deze op een eenvoudige wijze in het elektronische systeem kan worden ingevoerd.

3.1.2 Mededeling van aankomst en positiemeldingen

1. Informatie over aankomst moet aan de lokale vaarwegbeheerders (zoals sluiswachters, brugwachters, verkeersleiders, havens en afmeerploegen) worden gezonden om hen te informeren over de aankomst van een schip. Informatie over aankomst dient tenminste 2 uur vóór aankomst bij een sluis, brug of haven te worden verzonden.
2. Positiemeldingen dienen te worden verzonden vanaf bepaalde meldpunten langs de vaarweg.
3. Meldingen van aankomst- en positiemeldingen kunnen op diverse manieren – zowel actief als passief³ – worden doorgegeven:

1 Visueel / handmatig

De traditionele manier om de aankomst van een schip te melden, is visueel. De exacte aankomsttijd op het specifieke punt wordt vastgelegd en in sommige gevallen handmatig in een computersysteem ingevoerd.

³ Deze en andere aankomst- en positiemeldingen worden in deze standaard niet gespecificeerd.

2 *Met behulp van de marifoon*

Het schip kan de sluis of brug via VHF-radio informeren over zijn aanwezigheid. In dat geval kan de ATIS code worden gebruikt om het betreffende schip te identificeren en de passage van het schip op te nemen in de wachtrij van het computersysteem van de sluis. In dergelijke gevallen dient de sluiswachter nog steeds via radar of visueel toezicht te houden om te voorkomen, dat schepen zich te vroeg in de wachtrij voegen.

3 *Met behulp van een mobiel Inland AIS station*

Mobiele inland AIS stations worden in toenemende mate aan boord van schepen gebruikt om de positie van het schip aan te geven en aanvullende informatie te verstrekken⁴.

3.2 Berichten tussen autoriteiten

1. Berichtenverkeer tussen autoriteiten bestaat voornamelijk uit transportmededelingen voor schepen, die leeg zijn of lading vervoeren en van het ene naar het andere beheersgebied varen.
2. Er moet een bericht naar de naastgelegen autoriteit worden gestuurd, wanneer het schip een onderling overeengekomen punt op de vaarweg passeert.
3. Alle berichten moeten asynchroon, maar binnen een bepaalde tijdslimiet worden verzonden. De verzendende autoriteit mag de ontvangende autoriteit om een bevestiging vragen.
4. Iedere autoriteit accepteert berichten die worden aangeleverd per elektronische post in overeenstemming met de berichtenspecificatie. Dit gebeurt bij voorkeur in de vorm van een bijlage bij de e-mail. Het gestructureerde bericht kan echter ook rechtstreeks in het tekstgedeelte van de e-mail zelf worden opgenomen. Verbindingen met een mailbox dienen hetzij rechtstreeks door gebruik van de openbare telefoonlijnen (PSTN) of indirect door gebruik van het Internet te worden gemaakt.
5. Een verzoek om informatie van een schip - autoriteit bericht door te sturen aan een andere betrokken partij kan uitsluitend indien de eigenaar van deze informatie, bijvoorbeeld de schipper of de verlader, daartoe expliciet toestemming heeft gegeven.

3.3 Berichten van autoriteiten aan schepen

1. Het berichtenverkeer van autoriteiten aan schepen bestaat voornamelijk uit het verzenden van bevestigingen en antwoorden met betrekking tot eerder aangeleverde transportmededelingen.
2. Berichten van autoriteiten aan schepen kunnen ook de verzending omvatten van vaarweginformatie zoals berichten aan de scheepvaart en waterstandberichten. Dit soort informatie wordt niet door deze standaarden ondersteund⁵.
3. De berichten moeten asynchroon worden gezonden, maar de bevestigingen moeten binnen een korte tijdslimiet worden doorgegeven.

⁴ Volgens de Standaard voor Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart.

⁵ Het opnemen van de Berichten aan de Scheepvaart in de elektronische melding van schepen zal worden behandeld in het kader van de standaardisatie van de Berichten aan de Scheepvaart met een directe relatie tot Inland ECDIS.

4. De afzender van een transportmededeling (schipper of bevoegde derde) dient toegang te hebben tot een eigen e-mailadres om door autoriteiten gestuurde berichten te kunnen ontvangen. Om het gebruik van een dergelijke mailbox te vereenvoudigen dient hij voor alle betrokken partijen bereikbaar te zijn, waarbij rekening wordt gehouden met kosten, onderhoudsvriendelijkheid en gebruiksgemak.
5. Autoriteiten mogen geen berichten verzenden die niet voldoen aan de gepubliceerde standaarden.

4. EDIFACT-berichten

1. Bij elektronisch melden van schepen wordt informatie in de vorm van berichten (messages) uitgewisseld.
2. Momenteel is de berichtenstandaard UN/EDIFACT in gebruik, die de syntactische regels voor de berichtstructuur (ISO 9735-1) bevat. Een meer recent ontwikkelde syntaxis, speciaal ontworpen voor het gebruik op Personal Computers en gebaseerd op HTML is XML (Extended Mark-up Language), dat flexibel en onafhankelijk van het dataformaat is. Zowel EDIFACT als XML gebruiken beide dezelfde gegevensstructuren en codelijsten. Momenteel heeft de VN/ECE samen met de ISO en andere organisaties voor standaardisatie de eerste versie van de XML-standaard en XML-berichten voltooid. Deze worden ebXML (electronic Business XML) genoemd. Om onduidelijke interpretaties te vermijden, worden in deze standaard alleen gegevens en codes van de UN/EDIFACT en TDED (Trade Data Elements Directory) gebruikt.
3. Het ERI-format voor de kennisgeving voor gevaarlijke stoffen is het UN/EDIFACT-bericht "International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (IFTDGN)". De havenautoriteiten van Antwerpen, Bremen, Felixstow, Hamburg, Le Havre en Rotterdam hebben het PROTECT-bericht afgeleid van het IFTDGN-bericht. In nauw overleg en in samenwerking met de PROTECT-havengroep, zijn voor de binnenvaart de ERI-berichten van kennisgeving en van antwoord afgeleid. Bovendien is het BERMAN-bericht bepaald om gelijksoortige procedures voor schepen in de binnen- en zeevaart in de respectievelijke havens te garanderen. Door middel van een Memorandum of Understanding tussen de PROTECT-havengroep en de ERI-expertgroep is overeengekomen gezamenlijk de betrokken berichten, gegevens en codes te ontwikkelen en te gebruiken om zo tot de vereiste conformiteit te komen. Deze procedure garandeert de overeenstemming tussen de binnen- en zeevaart voor gevaarlijke en verontreinigende goederen, en waren toepasbare SPS-voorschriften.
4. Gebruikmakend van enige mogelijkheden binnen het IFTDGN-bericht heeft men het ERI-bericht van kennisgeving enigszins aangepast, zodat ook niet gevaarlijke ladingen kunnen worden gemeld. Deze kenmerken maken het mogelijk om alle data van de transportmededeling (scheeps- en ladingsgegevens van een reis) in één enkel bericht onder te brengen.
5. De EDIFACT-berichten dienen ongewijzigd te worden toegepast. Hun definities kunnen worden gevonden in de VN/ECE UNTDID (UN Trade Data Interchange Directories) en de daarop volgende jaarlijkse publicaties. Voor het gebruik van deze berichten in het RIS kader zou naar de overeenkomstige gebruikersrichtlijnen en technische specificaties verwezen moeten worden

5. Classificaties en codelijsten

1. Voor de uitwisseling van computergegevens zonder rechtstreekse menselijke inbreng tussen de RIS-gebruikers en de RIS-diensten, wordt het gebruik van codes en referenties sterk aanbevolen en in bepaalde gevallen vereist om ondubbelzinnige informatie te garanderen. De aangegeven classificaties en vastgestelde codelijsten dienen zoveel mogelijk gebruikt te worden.
2. Om de samenwerking met alle systemen binnen de transportketen te garanderen en ter vermijding van extra inspanningen voor het opstellen en onderhouden van nieuwe codelijsten, dienen bestaande codes te worden gebruikt.
3. Bij de aanmelding van schepen in de binnenvaart moeten de volgende classificaties worden gebruikt:
 - 1 Vaartuig - en samensteltype, (VN Aanbeveling 28),
 - 2 Officieel scheepsnummer (OFS)
 - 3 IMO-scheepsidentificatienummer (IMO) komt overeen met het voor ieder zeegaand schip gepubliceerde Lloyds Register, nummer zonder de letters LR,
 - 4 ERI-scheepsidentificatienummer
 - 5 ENI Uniek Europees scheepsidentificatienummer
 - 6 Geharmoniseerde beschrijving en codering van goederen 2002 (HS, goederen)
 - 7 Gecombineerde nomenclatuur (CN, goederen)
 - 8 Standaard goederenclassificatie voor transportstatistieken / herzien (NST/R, goederen)
 - 9 UN-nummer voor gevaarlijke stoffen (UNDG)
 - 10 Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG)
 - 11 ADN
 - 12 UN-code voor land
 - 13 UN-code voor plaatsnamen ten behoeve van handel en vervoer (UN/LOCODE)
 - 14 Code vaarwegsecties
 - 15 Terminalcode
 - 16 Code voor containerafmetingen en containertypes
 - 17 Container-identificatiecode
 - 18 Verpakkingstypecode
 - 19 Overslaginstructies
 - 20 Doel van het bezoek
 - 21 Aard van de lading.

6. Vertrouwelijkheid en de veiligheid van informatie

1. De bevoegde autoriteiten moeten de noodzakelijke maatregelen nemen om de vertrouwelijkheid, de integriteit en de veiligheid van de aan hen gezonden gegevens overeenkomstig deze standaard te garanderen en de wettelijke aspecten in aanmerking nemen zoals beschreven in Richtlijn 95/46/EG, 2002/58/EG en 2003/98/EG. Zij mogen dergelijke informatie uitsluitend gebruiken voor de beoogde diensten zoals bijvoorbeeld calamiteitenbestrijding, grenscontroles en douanezaken.
2. Er zal tussen alle betrokken publieke en private partijen een overeenkomst over gegevensuitwisseling worden gesloten met betrekking tot de bescherming van de privacy, die geldt voor nieuwe applicaties gebaseerd op Aanbeveling 26 van de VN/ECE, die een voorbeeld voor een "Model voor een overeenkomst uitwisseling gegevens" (*Model Interchange Agreement*) bevat.

7. Toekomstperspectieven

Het gebruik van elektronische gegevensuitwisseling tussen de autoriteiten en de partners in de binnenvaart zal in de komende jaren naar verwachting aanzienlijk toenemen. De huidige ontwikkelingen en signalen van de regeringen en het bedrijfsleven geven aan dat het in een relatief nabije toekomst mogelijk zal zijn alle procedures en documenten voor de internationale handels- en transportketen elektronisch te verwerken. De invoering van het elektronisch melden voor het verkeer en het vervoer over de binnenwateren is een eerste stap naar een papierenloze afhandeling van alle informatie die nodig is voor de binnenvaartprocedures, inclusief de vereiste controles en diensten.

De bevoegde autoriteiten zullen via het gebruik van elektronische informatie en de toepassing van aanvaarde standaarden door de hele handels- en transportketen hun wettelijke taken en controles voor de vaartuigen en hun lading zonder vertraging kunnen uitvoeren. Het gebruik van een zogenaamde "Single Window", zoals deze momenteel wordt ontwikkeld in het kader van het aangenomen Europese beleid met betrekking tot een papierenloze omgeving voor het douanewezen, de handel en het vervoer, zal de harmonisatie en de beschikbaarheid van de vereiste gegevens voor alle betrokken autoriteiten mogelijk maken. Een Enkel Venster zal inderdaad beschouwd moeten worden als een faciliteit die het voor alle partijen die betrokken zijn bij de handel en het vervoer mogelijk zal maken via een enkel toegangspunt gestandaardiseerde informatie en gegevens voor alle reglementaire eisen te registreren. De samenwerking tussen de diverse bevoegde autoriteiten zal een "conditio sine qua non" zijn om de administratieve lasten terug te brengen voor alle betrokken partners, die de wettelijke vereisten in de diverse landen moeten naleven.

De autoriteiten die verantwoordelijk voor de vaarwegen en het verkeersmanagement zijn, hebben de goede gegevens nodig in het geval van calamiteiten. De intensivering van het verkeer kan leiden tot een verhoogd risico van ongevallen, dat alleen voorkomen en beheerd kan worden via het gebruik van informatiesystemen en elektronische gegevens die tijdig in een gestandaardiseerd formaat worden verstrekt, dat voor alle vaarwegbeheerders in Europa geïnterpreteerd kan worden.

Deze gegevens zullen niet alleen worden gebruikt voor het verkeersmanagement, maar zullen ook nuttig voor de logistieke keten zijn. Dit impliceert een geavanceerde notificatie en de aangifte van alle wijzigingen in de oorspronkelijk verstrekte gegevens.

De eerste stappen zijn door de CCR gezet door de invoering van de elektronische meldplicht voor containerschepen. Het is de bedoeling deze verplichting gefaseerd ook voor de andere schepen in te voeren.

8. Invoering van elektronisch melden in de binnenvaart

8.1 Oostenrijk

Het melden bij de bevoegde autoriteit voor verkeersbegeleiding is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen krachtens de Oostenrijkse binnenvaartpolitiewet ingevolge het ADN-Verdrag van de VN/ECE verplicht. Andere meldplichten omvatten ladings- en reisverslagen aan de Oostenrijkse Dienst van Statistiek voor schepen op doorreis en die havens in- en uitvaren. Meldingen kunnen in schriftelijke vorm, per fax of per mail, volgens gestandaardiseerde modellen, worden aangeleverd.

Elektronisch melden in de binnenvaart overeenkomstig Richtlijn 2005/44/EG is als proefproject voor het melden van gevaarlijke ladingen geïmplementeerd in het kader van het met TEN-T gefinancierde projectinitiatief IRIS Europa. Het proefbedrijf en de integratie van gebruikers zal in 2015 beginnen, waar gestandaardiseerde elektronische meldingen verstrekt kunnen worden via een webportaal. De Oostenrijkse infrastructuur voor elektronisch melden verdraagt de berichtstandaarden van ERINOT 1.2 en ERIRSP 1.2, zowel in EDIFACT- als in XML-formaat. Sinds 2014 worden ERINOT 1.2g XSD ERIRSP 1.2c XSD verdragen. De internationale uitwisseling van elektronische meldingen langs de Donau (met uitzondering van Duitsland, bij gebrek aan een meldplicht op het Duitse gedeelte van de Donau) voldoet aan de voorziene internationale gegevensuitwisseling zoals ontwikkeld in het kader van IRIS Europe (I en II).

8.2 België

Vlaamse waterwegen

Sinds 2011 exploiteren de Vlaamse waterwegautoriteiten 'De Scheepvaart' en 'Waterwegen en Zeekanaal' hetzelfde systeem voor het elektronisch melden, dat volledig operationeel is, dat wil zeggen tussen autoriteiten. De werkzaamheden ter verbetering van de kwaliteit van de berichtinhoud zijn nog steeds gaande.

Ook is sinds 2011 een proefproject op het Albertkanaal uitgebreid tot alle waterwegen van de Vlaamse waterwegautoriteiten. De schip-wal meldingen zijn nu operationeel geworden voor alle schippers die ERINOT-berichten kunnen verzenden. Drie serviceniveaus zullen beschikbaar zijn, afhankelijk van de kwaliteit van de berichtinhoud: Aldus bestaat de mogelijkheid om op de waterwegen papiervrij te varen en te melden, maar ook de handmatige procedure is nog steeds mogelijk.

Het nog aantrekkelijker maken van het elektronisch melden behoort tot de uitdagingen van de komende tijd. Er komt een campagne voor het bevorderen van elektronisch melden en ter vereenvoudiging van online betalingsverrichtingen wordt een mobiel betalingssysteem ingericht.

De Vlaamse havenautoriteiten gebruiken een ander systeem voor het melden van reizen en lading. Een project voor het schip-walverkeer wordt gelanceerd.

Het Westerschelde Rivierengebied

Vlaanderen en Nederland werken op nautisch gebied samen voor het Westerschelde Rivierengebied om een veilig en efficiënt scheepvaartverkeer van en naar de havens langs de (Wester)Schelde te garanderen. Het management en de exploitatie worden verricht door "Beheer & Exploitatie Team Schelderadarketen (BET-SRK)". De waterwegautoriteit wordt (RIS) GNB genoemd.

Voor de uitwisseling van informatie tussen de diverse autoriteiten gebruikt de RIS GNB autoriteit al jaren lang het Central Broker System (CBS). Diverse types berichten kunnen worden uitgewisseld met de zeehavens en de omliggende autoriteiten in het Westerschelde gebied. Een van de berichten is het ERINOT-bericht (editie 1.1).

Het IVS-systeem van RIS GNB, dat reisgerelateerde informatie registreert, is aan het CBS-systeem gekoppeld om ERI-berichten met de partners van het CBS-systeem uit te wisselen.

Het ERINOT-bericht wordt doorgegeven in de meldingen tussen autoriteiten. Het CBS-systeem kan ERINOT-berichten omzetten tussen de diverse versies. RIS-GNB maakt zelden ERI-berichten aan. De omringende partners maken de berichten aan. De meldingen tussen schip en autoriteit worden door de omringende partners verwerkt. RIS-GNB wordt genotificeerd via het Central Broker System. De software voor het reismanagement (IVS) wordt opgewaardeerd en geschikt voor de ERINOT-berichten, editie 1.2, en de ERIRSP-berichten gemaakt.

Wallonië binnenwateren

In Wallonië wordt een software voor het vastleggen van reisgegevens gebruikt, genaamd GINA (Gestion intégrée de la Navigation, geïntegreerd navigatiemanagement). Zodra een schip voor het eerst in het netwerk van Waalse binnenwateren komt, worden de scheeps- en ladinggegevens geregistreerd. Bij elke volgende reis moeten de eventuele wijzigingen van de scheeps- en ladinggegevens worden geactualiseerd. Dit is een administratieve vereenvoudiging voor de schippers en de Waalse waterwegautoriteit.

Automatische communicatie tussen omringende waterwegautoriteiten met betrekking tot reisgegevens wordt momenteel nauwkeurig afgestemd. Dat zal een bijkomende vereenvoudiging zijn voor schippers en waterwegautoriteiten met netwerken die aan de Waalse waterwegen zijn verbonden.

Parallel aan het AIS-infrastructuurproject dat langs de Waalse binnenwateren wordt geïmplementeerd, wordt de software voor reismanagement GINA opgewaardeerd voor het ontvangen en verwerken van berichten van schepen met twee serviceniveaus:

- elektronisch melden (papiervrij)
- gedeeltelijk melden op papier (ladinggegevens, informatie over passagiers, enz.).

8.3 Bulgarije

De implementatie van het rivierinformatiesysteem - BULRIS - op het Bulgaarse gedeelte van de Donau is in 2010 gestart. Het is ontwikkeld in het kader van Richtlijn 2005/44/EG. De technische specificaties van BULRIS voldoen aan Verordening 414/2007, 415/2007, 416/2007 en 164/2010 van de Commissie.

De infrastructuur voor elektronisch melden is een ondersysteem van BULRIS en bestaat uit een webgebaseerde GUI om meldingen te geven/vragen, proceslogica en een mailserver om meldingen aan de gebruikers te sturen. Het is geïntegreerd met een datapoort om meldingen met andere RIS uit te wisselen. Als onderdeel van de Bulgaarse River Information Services gebruikt ERI gemeenschappelijke referentiedata die worden gesynchroniseerd met andere Europese databronnen. Het systeem zal aan functionele tests worden onderworpen in de tweede helft van 2011. De uitwisseling van elektronische meldingen met andere nationale/regionale ERI-applicaties zal worden getest.

Het systeem zal naar verwachting volledig operationeel zijn in het begin van 2012.

8.4 Frankrijk

In oktober 2011 hebben de Franse autoriteiten een webservice en gebruikersvriendelijke website voor elektronisch melden van ladingvervoer, genaamd VELI, gestart. Deze applicatie is de kern van de Franse belastingfacturering en binnenvaartstatistieken.

Verder wordt het elektronisch melden op de Moezel tevens in deze applicatie ingevoerd om elektronische meldingen voor alle schepen die van de andere kant van de grens komen te ontvangen en om dubbele gegevensinvoer te voorkomen.

VNF heeft tevens op ERINOT gebaseerde interfaces met zeehavens ingevoerd om schepen die in de haven aankomen door middel van de door de sluisbeheerssoftware verzamelde informatie aan te kondigen. De havens sturen informatie naar de havenbeheerssoftware om de schepen bij de eerste sluisen na de zeehavens elektronisch aan te melden. Deze interfaces zijn ook beschikbaar voor grensoverschrijdende reizen met buurlanden.

De verkeerscentrale CARING van Gambenheim gebruikt de MIB-software om meldingen van schepen (in het bijzonder containerschepen) elektronisch te ontvangen. De haven van Straatsburg gaat een interface met het systeem van de CARING implementeren om tevens elektronische berichten betreffende containerschepen te ontvangen.

8.5 Duitsland

In Duitsland is in januari 1995 voor het eerst op de Rijn het meld- en informatiesysteem voor de binnenvaart (MIB) in bedrijf gesteld, om in geval van nood, ongevallen of averij de bevoegde hulp- en reddingsdiensten de voor hun relevante informatie ter beschikking te stellen. Afhankelijk van het ongeval dat heeft plaatsgevonden, worden scheeps-, ladings- of reisgegevens hiervoor ingewonnen en doorgegeven.

De huidige toepassing MIB II+ van het meld- en informatiesysteem is in de twee Duitse verkeerscentrales Duisburg en Oberwesel in bedrijf, zodat de meldplicht als bedoeld in artikel 12.01 van het RPR en in artikel 11.15, 14.15 en 15.15 van de BinSchStrO (Duitse binnenwaterenverordening) op een gedeelte van meer dan 1000 km binnenwateren wordt toegepast. Verder worden op basis van de Standaard ERINOT 1.2 tussen Nederland en Frankrijk gegevens langs de Rijn uitgewisseld. De scheepvaart kan voor deze binnenwateren elektronische meldingen overeenkomstig de Standaard ERINOT 1.2 zenden; hierdoor wordt de elektronische meldplicht voor de containervaart langs de Rijn gewaarborgd.

De operationele MIB I die binnen het Duits-Luxemburgse condominium aan de Moezel, langs de Duitse Moezel en de toegangsluis van de Saar wordt toegepast, is nog op een oudere ERINOT-standaard (zie art. 9.05 van het Moezelpolitiereglement en art. 20.15 van de BinSchStrO) gebaseerd en is aan een toepassing voor sluismanagement (MOVES) verbonden. De elektronische gegevensuitwisseling tussen Duitsland en het Duits-Luxemburgse condominium is reeds sinds begin 2000 operationeel.

Momenteel wordt in Duitsland voor alle binnenwateren waar de meldplicht geldt een centrale toepassing NaMIB (de volgende toepassing van het meld- en informatiesysteem binnenvaart) ter ondersteuning van de calamiteitenbestrijding en voor het meldmanagement ontwikkeld. NaMIB zal de bestaande MIB-toepassingen vervangen en ook tot andere binnenwateren uitgebreid moeten worden. De aan de Donau in 2015 in proefbedrijf zijnde toepassing sluismanagement moet na de desbetreffende beoordeling bovendien – indien mogelijk in heel Duitsland – operationeel worden.

Beide centrale toepassingen (NaMIB en sluismanagement) ondersteunen de verwerking van elektronische meldingen overeenkomstig de Standaard ERINOT 1.2 (editie april 2013), en gebruiken niet alleen dezelfde referentiegegevens (onder andere ADN, HS-code, scheeps- en samensteltypen, UN/Locode, enz.) maar ook AIS-positiegegevens van meldplichtige schepen en samenstellen.

De meldingen van de scheepvaart moeten echter net als voorheen per marifoon of als elektronische melding overeenkomstig de Standaard ERINOT 1.2 worden gezonden. Voor het overdragen van elektronische meldingen overeenkomstig de Standaard ERINOT 1.2 kan momenteel de door de Nederland kosteloos ter beschikking gestelde BICS-software naast de gebruikelijke stuwplanprogramma's worden gebruikt. De fax kan in het bijzonder als noodoplossing worden gebruikt.

8.6 Hongarije

Schepen met gevaarlijke stoffen op de Donau, die Hongarije binnenkomen en/of een reis starten/beëindigen op het Hongaarse gedeelte van de Donau, moeten zich via VHF-kanaal 22 aan de nationale vervoersautoriteit melden, overeenkomstig het op het ADN-Verdrag gebaseerde Bericht aan de Scheepvaart 006/Du/2013. Het nieuwe element, vergeleken met vorige meldplichten is dat gedefinieerde passagiersschepen en schepen die meer dan 20 containers vervoeren ook verplicht zijn zich via VHF te melden. De informatie wordt tegelijkertijd bij de binnenvaartcentrale van de nationale vervoersautoriteit, radioroepnaam 'Navinfo', in een gegevensbank geregistreerd en de schipper krijgt een identificatienummer dat in het logboek genoteerd moet worden. Ondertussen wordt het formulier verzonden naar de nationale vervoersautoriteit die voor de registratie, administratie en monitoring van het vervoer van gevaarlijke lading verantwoordelijk is. Gedurende de reis worden de geregistreerde schepen gemonitord door middel van het Inland AIS-netwerk aan wal. Het Nationaal Directoraat-Generaal Clalamiteitenmanagement vereist tevens informatie over het vervoer van gevaarlijke goederen op de Hongaarse waterwegen, maar de schepen die aan de meldplicht hebben voldaan in het PannonRIS-systeem hoeven zich niet twee maal afzonderlijk te melden.

Hongarije neemt tevens deel aan het project "IRIS-Europe" 3, in het kader waarvan de voorheen ontwikkelde gegevenspoort technisch operationeel is overeenkomstige de vastgelegde reglementaire voorwaarden. De proefversie van de PAXLST-implementatie, waarmee in de Schengenhaven Mohács grensoverschrijdende procedures verminderd kunnen worden, is ook beschikbaar voor tests.

8.7 Nederland

Verlichting van de procedures voor autoriteiten en gebruikers

In de laatste jaren heeft Nederland de mogelijkheden voor het gebruik van elektronische formulieren uitgebreid om schepen in staat te stellen hun reis en lading aan te melden. In Nederland worden de schepen en hun schippers uitgenodigd al hun reizen en lading te melden, ook als de melding niet verplicht is. Sinds 1 januari 2010 zijn de containerschepen wettelijk verplicht de vereiste informatie elektronisch te verstrekken.

De actuele versie van BICS (en ook van de wab-applicatie ERI-net) zal met ingang van 31.5.2015 niet meer worden ondersteund. Een compleet nieuwe (op Internet gebaseerde) BICS-software is in de tweede helft van 2014 gestart. De nieuwe applicatie is nog steeds gratis en kan worden gedownload.

Rijkswaterstaat en Bureau Telematica van de Nederlandse beroepsorganisatie hebben een aantal initiatieven genomen om het gebruik van het elektronisch melden in Nederland te bevorderen, waaronder BICSmil, een video en diverse folders genoemd kunnen worden, met het doel de gebruikers te informeren over de mogelijkheden en de voordelen van elektronisch melden (zoals beperkte administratieve lasten, papierenloos varen, goede gegevens, snellere procedures, meer informatie over gevaarlijke goederen aan boord).

ERI gegevensuitwisseling tussen autoriteiten

Een van de doelstellingen van het elektronisch melden is dat een schipper slechts eenmalig hoeft te melden voor de hele reis, overeenkomstig de RIS-richtlijn, om de administratieve procedures voor de schipper te vereenvoudigen. Om deze reden zijn de autoriteiten langs de belangrijkste Nederlandse vaarwegen aan elkaar gekoppeld en worden de ERI-meldingen uitgewisseld. Los van deze nationale onderlinge verbindingen, zijn de Nederlandse vaarwegautoriteiten ook verbonden met de omringende binnenwater- en havenautoriteiten in België en Duitsland. De volgende stappen zullen onder andere de nadruk leggen op de verbetering van deze internationale en nationale koppelingen teneinde de internationale meldmogelijkheden te vereenvoudigen en te versterken.

Door toepassing van de privacyregels van het verkeersregistratiesysteem IVS90 zijn alle door de schepen verstrekte gegevens beschermd tegen onbevoegd gebruik, delen met anderen en publicatie. Operationele gegevens die worden verstrekt zullen alleen voor een beperkte periode van 7 dagen worden bewaard.

In paragraaf 8.2 kan informatie over het Westerschelde Rivierengebied worden gevonden.

8.8 Roemenië

RoRIS, een RIS-systeem op het Roemeense deel van de Donau, dat volledig in overeenstemming is met de RIS-richtlijn en de standaarden, is sinds twee jaar operationeel. De schepen die de Roemeense havens in- of uitvaren, moeten zich melden en toestemming krijgen van een havenkapitein van de Roemeense scheepvaartautoriteit. Deze berichten, momenteel op papier, worden gebruikt om elektronische reizen in het RoRIS systeem te creëren. Met het systeem kunnen tevens elektronische meldingen van de BICS-software worden ontvangen, die automatisch in elektronische reizen worden omgezet, maar deze functionaliteit is nu nog in een testfase.

Dit jaar worden twee belangrijke projecten gestart: een tweede fase van RoRIS en een RIS/VTMIS systeem op het Donau-Zwarte Zeekanaal, volledig compatibel met en geïntegreerd in RoRIS. De belangrijkste doelstellingen van de tweede fase van RoRIS zijn:

- het AIS-bereik uitbreiden,
- de mogelijkheid van het ontvangen en gebruiken van elektronische meldingen van BICS volledig functioneel maken,
- aansluitingen met de autoriteiten, instanties en ondernemingen die ERI-berichten gaan gebruiken, tot stand brengen en
- alle nodige modules voor internationale RIS-gegevensuitwisseling ontwikkelen.

8.9 Slowakije

De infrastructuur voor het elektronisch melden is in 2008 ingevoerd en in 2010 verbeterd overeenkomstig de standaarden en overeengekomen procedures voor internationale RIS-gegevensuitwisseling. Het bestaat uit de volgende hoofdmodules: op internet gebaseerd invoerformulier voor het invoeren van elektronische meldingen (in eerste instantie voor het gestandaardiseerde ERINOT-bericht), module voor het verwerken van gestandaardiseerde meldingen afkomstig van de BICS-software voor elektronisch melden met een mailserver functionaliteit en een toegangspoort voor gegevensuitwisseling met andere RIS-centra en -gebruikers. Verder heeft het systeem interfaces voor de in Slowakije beschikbare AIS-infrastructuur en het systeem voor het management van scheepsgegevens, hetgeen zowel de administratieve als de commerciële gebruikers de mogelijkheid biedt de AIS-, ERI- en scheepsgegevens via op internet gebaseerde interface te raadplegen. Het systeem verdraagt berichten van ERINOT 1.2 en ERIRSP 1.2.

Met betrekking tot de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling heeft de vervoerautoriteit in de rol van nationale RIS-provider de dienstovereenkomst voor grensoverschrijdende uitwisseling van RIS-gegevens ondertekend. Dus vanuit het juridisch oogpunt is het mogelijk gegevens uit te wisselen met elk ander land dat de overeenkomst heeft getekend. Vanuit het technische oogpunt zijn onderlinge verbindingen tussen Oostenrijkse en Hongaarse RIS-systemen tot stand gekomen en het proefbedrijf van de gegevensuitwisseling loopt momenteel.

Overeenkomstig de huidige wetgeving in Slowakije zijn schepen verplicht zich via VHF te melden bij het passeren van bepaalde punten op de Donau. Bovendien zijn schepen die aankomen in of vertrekken uit een openbare haven (Bratislava, Komárno, Štúrovo) verplicht een melding in papieren of elektronische vorm als een ERINOT-bericht overeenkomstig de ERI-standaard te verstrekken (Verordening (EU) nr. 164/2010 van de Commissie).

8.10 Zwitserland

Zwitserland is aangesloten bij het Duitse MIB en werkt samen met bevoegde Duitse autoriteiten aan de aanpassing van het MIB aan de ERI-Standaard. Een nieuwe MIB-versie is geïnstalleerd om alle voorgeschreven gegevensvelden van de Standaard ERINOT 1.2 te ondersteunen. De Zwitserse autoriteiten kunnen ERI-meldingen ontvangen en aan andere betrokken autoriteiten doorgeven.

8.11 Tsjechische Republiek

Het ERI-berichten systeem binnen LAVDIS is opgevaardeerd voor de Standaard ERINOT 1.2. De implementatie van de technologie voor gegevensinvoer en -uitvoer van de ERI-berichten is uitgevoerd. De ERI-diensten tussen het RIS-systeem in de Tsjechische Republiek en het RIS-systeem in Duitsland zijn onderling verbonden. Het systeem zal vooralsnog beperkt blijven tot de Elbe voor Duitsland, aangezien het systeem in Duitsland nog niet operationeel is. Het proefbedrijf zal worden verlengd tot eind 2011.

De RIS-index voor de Tsjechische Republiek is nu beschikbaar en kan onder www.lavdis.cz worden gedownload.

Contactadressen van de bevoegde autoriteiten en organisaties die verantwoordelijk zijn voor de terbeschikkingstelling van elektronisch melden in de binnenvaart

Oostenrijk:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,
Radetzkystrasse 2, A-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

België:

Vlaanderen:

nv De Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt,
Barthold Van Acker, tel.: +32 478 66 00 15, e-mail: b.vanacker@descheepvaart.be

Het Westerschelde Rivierengebied:

Beheer & Exploitatie Team Schelderadar
Johan Raes, Chief administrator (VL)
Commandoweg 50, NL 4381 BH Vlissingen
e-mail: secretariaat@schelderadar.net

Wallonia:

Service Public de Wallonie, Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies
hydrauliques, Boulevard du Nord 8, 5000 Namur,
Jean-Louis Boutry, tel.: +32 81 772972, e-mail: jeanlouis.boutry@spw.wallonie.be

Frankrijk:

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

Duitsland:

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Dezernat Verkehrstechnik Binnen
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

Hongarije:

National Transport Authority – Shipping Department, 1387 Budapest 62., Pf.: 30 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

Nederland:

Rijkswaterstaat, Vessel Traffic Management Center,
Bezoekersadres: Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam

Postadres: Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

Brian Vrijaldenhoven, tel.: +31 (0)6 12411689, e-mail: brian.vrijaldenhoven@rws.nl

Roemenië:

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: ma@ma.ro

Ghiba Mihai Gheorghe, tel.: +40 252 316 493, fax: +40 252 312 720, e-mail: mghiba@ma.ro

Slowakije:

Dopravný úrad (Transport Authority), Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava,
Štefan Chalupka, tel.: +421 (0)2 33300218, e-mail: stefan.chalupka@nsat.sk

Zwitserland:

Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel,
Roland Blessinger, tel.: +41 61 639 95 95, fax: +41 61 639 95 11,
e-mail: roland.blessinger@portof.ch

Tsjechische Republiek:

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