

Frequent gestelde vragen en antwoorden

De elektronische meldplicht

De elektronische meldplicht, deze regeling wordt voor Nederland uitgewerkt in twee reglementen, namelijk:

- Het Rijnvaartpolitierglement (RPR; artikel 12.01)
- De communicatieregeling binnen het Binnenvaartpolitierglement (BPR; artikel 9.07).

Overal waar hieronder RPR artikel 12.01 staat is ook BPR artikel 9.07 van toepassing.

Voor wie wordt de meldplicht uitgebreid?

De meldplicht wordt als volgt uitgebreid:

- Een motorvrachtschip (volgens artikel 1.01, zevende lid, van het ROSR) met een lengte van maximaal 110 m, waarop het ADNR niet van toepassing is, hoefde zich tot nu toe niet krachtens artikel 12.01 van het RPR te melden. Sinds 1 april 2008 moet dit schip zich elektronisch melden volgens de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart Editie 1.02, wanneer het meer dan **20 containers** vervoert.
- Een motorvrachtschip (volgens artikel 1.01, zevende lid, van het ROSR) met een lengte van meer dan 110 m, moet zich elektronisch melden volgens de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart Editie 1.02, wanneer het meer dan **20 containers** vervoert.
- Een motorvrachtschip (volgens artikel 1.01, zevende lid, van het ROSR), dat ten minste **één container met gevaarlijke stoffen** als bedoeld in het ADNR vervoert, moet sinds 1 april 2008 de gegevens krachtens artikel 12.01, onderdeel l, van het RPR elektronisch volgens de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart Editie 1.02 overdragen. Voortaan moet dat schip bovendien het totale aantal containers dat zich aan boord bevindt melden.
- Waarom is er een meldplicht? De gevolgen van het ongeval van een containerschip kunnen effectief worden beperkt, wanneer de bevoegde autoriteiten zodra het ongeval plaatsvindt over zoveel en zo nauwkeurig mogelijke gegevens over de container en de lading beschikken. Dientengevolge is ook voor de containers die geen gevaarlijke stoffen als bedoeld in het ADNR bevatten, het overdragen van nauwkeurige gegevens, op zijn minst het nummer en het totale gewicht van elke container evenals hun plaats in het stuwplan van het schip, wenselijk. Dit is reeds nu voorzien in de huidige Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart maar is nog niet opgenomen in het RPR. Deze aanvulling het RPR wordt overwogen na afloop en na evaluatie van een eerste testfase van het elektronisch melden.

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

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

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

De gegevensoverdracht kan in het bijzonder langs de Rijn, afhankelijk van de topografie en de

beschikbare ontvangstniveaus tussen Bazel en Karlsruhe, worden onderbroken Dat kan gebeuren wanneer een mobiele telefoon of een ander zendsysteem tijdens de uitzending van gegevens overschakelt van de ene netwerkaanbieder naar een andere. Dan kunnen aanzienlijke problemen optreden bij de overdracht van gegevens.

Om dit probleem te voorkomen is het aan te bevelen:

- de instelling van de mobiele telefoon of van een ander zendsysteem van “automatische netwerkkeuze” naar “handbediende netwerkkeuze” om te schakelen Zo kan een groot aantal problemen bij gegevensoverdracht makkelijk worden vermeden.
- een betrouwbare netwerkaanbieder voor dat riviergedeelte uit te zoeken.
- Bovendien kan door een buitenantenne (b.v. op het dak van een stuurhut) een grotere overdrachtsbetrouwbaarheid worden gegarandeerd. De buitenantenne zou altijd loodrecht moeten staan om een optimale werking te verkrijgen.
- Mocht een foutloze overdracht evenwel onmogelijk blijken, wordt aanbevolen na een bepaalde tijd opnieuw een poging te doen om de melding over te brengen.

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

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

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

Deze gegevens overeenkomstig artikel 12.01, onderdeel l, moeten telkens **vóór het begin van de reis** aan de bevoegde verkeerscentrale worden gemeld. De schipper is echter niet verplicht een responsbericht van de bevoegde autoriteiten af te wachten alvorens te mogen vertrekken, aangezien het mogelijk is dat er geen melding kon worden overgebracht omdat het schip zich in een radioschaduw bevindt (zie hierboven: “Hoe kunnen meldingen worden overgebracht wanneer het schip zich in het randgebied van mobiele telefoonnetwerken bevindt?”). In dat geval slaat BICS de melding op en verzendt ze na een bepaalde tijd opnieuw, nadat het schip de haven heeft verlaten. Het is evenmin aanvaardbaar dat een schip niet mag vertrekken vanwege een technische storing van BICS of van een GSM-provider. Een technisch mankement van het systeem voor het elektronisch melden ontheft niet van de meldplicht.

Gezien de omvangrijkheid van deze gegevens kan de melding praktisch alleen in elektronische vorm volgens de Standaard voor elektronisch melden in de binnenvaart Editie 1.02 worden overgebracht. De schipper ontvangt de ladingslijst van de containers met alle relevante gegevens elektronisch van de terminal.

Daaruit kan worden opgemaakt dat betreffende de verantwoordelijkheid van de schipper van een motorvrachtschip met containerlading:

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

Welke gegevens overeenkomstig artikel 12.01 van het RPR moeten elektronisch worden overgedragen en welke kunnen op een andere wijze worden gemeld?

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

- a. positie, vaarrichting;
- b. lengte en breedte van het schip;
- c. soort, lengte en breedte van het samenstel;
- d. diepgang, indien de bevoegde autoriteit hierom vraagt;
- e. route;
- f. haven waar is geladen;
- g. aantal personen aan boord.

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

Ja.

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

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

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

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

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

Neen, het opleggen van een dergelijke juridische verplichting gaat de juridische bevoegdheid van de CCR te boven en moet nationaal worden geregeld. Dit momenteel is in de Nederlandse wetgeving niet het geval.

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

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

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

Waar kan ik verdere informatie verkrijgen.

Verdere informatie en inlichtingen over elektronisch melden kan bij de volgende instanties worden verkregen:

Informatie / inlichtingen	Organisatie	Website	E-mail-adres	Telefoon
Tekst van het Rijnvaartpolitierglement	CCR-secretariaat	www.ccr-zkr.org (downloaden van documenten)	d.guth@ccr-zkr.org	+33 388 52 20 11
Standaard voor elektronisch melden van	CCR-secretariaat	www.ccr-zkr.org (downloaden van documenten)	d.guth@ccr-zkr.org	+33 388 52 20 11

schepen in de binnenvaart, Editie 1.2				
Informatieblad Elektronisch melden in de binnenvaart	CCR- secretariaat	www.ccr-zkr.org (downloaden van documenten)	d.guth@ccr- zkr.org	+33 388 52 20 11
Informatie over Elektronisch melden in de binnenvaart	RWS, Scheepvaart Verkeer Centrum	www.rijkswatersta at.nl/spiegelnet	Jos.van.splunder @rws.nl	+31 (0)6 5519 5100
Algemene informatie over het melden en stuwage applicaties	Bureau Telematica Binnenvaart (BTB)	www.binnenvaart .org	bureau.telematica @binnenvaart.org	+31 (0)10 2060606
Aanvragen van BICS en ERINET	BICS Helpdesk	www.bics.nl	helpdesk@bics.nl	+ 31 (10) 2886390