



CESNI (20) 61
CESNI/PT (20) 83
1. Februar 2021
Or. en fr/de/nl/en

ARBEITSGRUPPE FÜR TECHNISCHE VORSCHRIFTEN
EUROPÄISCHER AUSSCHUSS ZUR
AUSARBEITUNG VON STANDARDS IM BEREICH
DER BINNENSCHIFFFAHRT

Zusammenfassung des Online-Workshops vom 12. Oktober 2020 „Datenerhebung über Unfälle in der Binnenschifffahrt“

Mitteilung des Sekretariats

Vorsitz: Frau Hofbauer (österreichische Delegation) und Frau Klootwijk de Vries (IVR)
Sekretariat: Frau Espenhahn
Detailliertes Programm des Workshops: *siehe Anlage*

I. Hintergrund

Zwar werden häufig Unfalldaten auf nationaler Ebene erhoben, doch der Datenaustausch zwischen verschiedenen Ländern oder Organisationen gestaltet sich schwierig, was die Speisung nationaler und internationaler Datenbanken mit vergleichbaren Informationen in ausreichendem Umfang erschwert und letztlich die Möglichkeit der Ausarbeitung von Empfehlungen zur Verhinderung ähnlicher Unfälle einschränkt. Die Tatsache, dass in der Binnenschifffahrt keine Unfallmeldepflicht besteht, trägt nicht zur Verbesserung der Situation bei.

2019 fasste der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) den Entschluss, umfangreichere Informationen zur Datenerhebung für wesentliche Unfälle (PT-29) mit Blick auf Erfahrungen, Erhebungsgepflogenheiten und bestehende Methoden zusammenzutragen.

II. Ziele des Workshops

In diesem Zusammenhang organisierte CESNI einen Workshop mit den nachstehenden Zielen:

- Personen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, die an der Datenerhebung über Unfälle in der Binnenschifffahrt beteiligt sind, an einen Tisch bringen
- Ein besseres Verständnis der bestehenden Methoden und statistischen Konzepte zur Bewertung von Ähnlichkeiten und signifikanten Unterschieden zwischen den Mitgliedsstaaten entwickeln
- Über die Arbeit der EUROSTAT-Taskforce informieren
- Die Datenerhebungssituation in Europa verbessern
- Wissenslücken schließen durch Sensibilisierung dafür, wo Daten erhoben werden
- Gründe ermitteln, warum keine Daten erhoben werden
- Bedeutung der Unfalldatenerhebung für die allgemeine Sicherheit in der Binnenschifffahrt vermitteln
- den Weg für die Entwicklung einer Unfalldatenbank auf internationaler Ebene (mit der Möglichkeit des Vergleichs und der Zusammenarbeit) ebnen
- Engagement für die Bereitstellung von Daten fördern

III. Beispiele für praktische Erfahrungen auf nationaler Ebene

Herr BAČKALOV (Universität Belgrad, Novimar): Datenanalyse zu Unfällen auf Binnenwasserstraßen: Erkenntnisse und mögliche Perspektiven (Anlage 1)

Herr BAČKALOV erklärt, dass bei der Datenerhebung grundsätzlich zwei Ansätze möglich sind:

- a) qualitativer Ansatz: Untersuchung bestimmter/schwerer Unfälle für das Verständnis der zugrunde liegenden Ursachen, Mechanismen und Dynamiken usw.
- b) quantitativer Ansatz: Datenerhebung zu möglichst vielen Unfällen.

Er stellt fest, dass allgemeine Schlussfolgerungen in jedem Fall eine repräsentative Datenmenge erfordern.

Im Rahmen des Projekts NOVIMAR würden Möglichkeiten u. a. für autonomes Fahren und damit die Reduzierung der Bedienpersonen untersucht, doch stelle sich die Frage nach den Auswirkungen auf die Sicherheit.

Bei einer genaueren Betrachtung der Unfallarten, die er in Anfahrung, Kollision, Grundberührung, Beschädigung und Brand, Kentern, Schiffbruch und Sinken unterteilt, lassen sich Zusammenhänge zwischen den Unfallarten und der Verkehrsdichte sowie Bedingungen, wie dem Wetter, aber auch der Infrastruktur oder betrieblichen Bedingungen herstellen. Er erläutert dies anhand eines konkreten Beispiels, in dem er Serbien und Österreich vergleicht. Die Zahl der Unfälle, die auf menschliches Versagen zurückzuführen sind, sei in Serbien im Vergleich zu Österreich generell nur ein Drittel so hoch. Betrachte man jedoch die Unfallart, d. h. Kollision, dann seien die Zahlen deutlich höher: 77 % für Österreich und 56 % für Serbien.

Des Weiteren gelte es, Faktoren wie die Witterungsverhältnisse deutlich stärker zu berücksichtigen. Diese seien zum Beispiel auf der mittleren und der unteren Donau schwieriger als auf der oberen Donau; dennoch würden alle drei Abschnitte ohne Unterschied als gleiche Art von Wasserstraße (Zone 3) behandelt. Er wirft die Frage auf, ob sie nicht in drei Zonen unterteilt und die technischen Vorschriften für Schiffe an die jeweiligen besonderen Witterungsverhältnisse angepasst werden sollten. Auch die jahreszeitlichen Unterschiede sollten berücksichtigt werden. Alle diese Faktoren würden im derzeitigen Regelungsrahmen außer Acht gelassen.

Ebenso fehlten bestimmte möglicherweise nützliche Kategorien von Daten, z. B. die Hauptabmessungen der Schiffe. Sie würden nicht erfasst, obwohl sie sehr wichtig seien; dies gelte auch für Art und Menge der Fracht. Nicht zuletzt seien bestimmte Tageszeiten gefährlicher als andere, so z. B. das Fahren bei Nacht. Dies könne ebenfalls ein Grund für menschliches Versagen sein.

Schlussfolgerungen: Es sind bereits große Datenmengen vorhanden; diese müssen jedoch aus den in der jeweiligen Landessprache verfassten Berichten herausgezogen und übersetzt werden. Des Weiteren fordert Herr BAČKALOV eine Verbesserung und Vereinheitlichung der Meldeformulare.

Herr VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat): Beispiele für praktische Erfahrungen in den Niederlanden (Anlage 2)

In den Niederlanden sind alle Unfälle und Sicherheitsprobleme der zuständigen Behörde zu melden, die Erfassung ist also vorgeschrieben.

Herr VAN BRUMMELEN erläutert die zwei Datenquellen:

1. Hafenmeistereien
2. Ermittlungsbehörden

Beide verwendeten spezielle Meldesysteme mit einem Meldeformular (das heute webbasiert ist) und speisten die Daten in eine Datenbank, die SOS-Datenbank, ein. Dieser Vorgang sei sehr arbeitsaufwendig und erfordere daher einen ebenso hohen Personalaufwand wie die Hafenummeldungen. Die Informationen müssten dann verteilt und analysiert werden. Alle schweren Schiffsunfälle würden über dieses Datenerfassungstool erfasst. Darüber könne ein geografisches Tool (Karte) mit den verschiedenen Unfällen sortiert nach Jahr für die Analyse ausgewählt werden.

Diese webbasierten Datenerfassungstools ermöglichten die Erstellung spezieller Berichte und Abfrageinstrumente, aber auch konkrete Schulungen zur Unfallverhütung.

Die Vorteile dieser Art von Unfalldatenerhebung seien:

- Überblick über die verschiedenen Arten von Unfällen und Unfallorte,
- gute Erfassung von schweren Unfällen,
- Verwendung zur Risikoanalyse und -überwachung,
- Hinweise auf Ursachen.

Er erläutert jedoch auch die Schwächen dieses Datenerhebungsverfahrens:

- eine eingehende Untersuchung der einzelnen Unfälle ist erforderlich, um die (einzelnen) Ursachen zu ermitteln,
- wesentliche Unfalldaten können fehlen,
- Daten können ungenau sein
- der Grad der Erfassung von Unfällen durch einen Datenlieferanten kann über die Zeit hinweg schwanken.

Er stellt fest, dass eine Motivation durch Gesetze oder Richtlinien sicherlich wichtig sei, doch die Erkenntnis, dass der Austausch mit einem Nutzen verbunden ist, sei aufgrund des hohen Aufwands der Datenerhebung noch viel wichtiger.

In den Niederlanden komme daher mehrmals im Jahr ein Expertenpool für eine fachkundige Beurteilung und Qualitätskontrolle der erhobenen Daten zusammen, aber auch, um über die Entwicklung neuer Instrumente für die Risikoanalyse und Faktor-Mensch-Analyse zu beraten, die sehr komplex sei.

Des Weiteren verweist er auf ein gutes Beispiel einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Belgien und den Niederlanden. Im Rahmen einer gemeinsamen risikobasierten Strategie erfolge nicht nur eine Zusammenarbeit beim Datenaustausch, sondern auch mit Blick auf eine Risikoanalyse für die Region Westerschelde. Auf diese Weise könnten die risikomindernden Maßnahmen in beiden Ländern verbessert werden.

Ergänzend zur Datenerhebung stehe eine Handy-App von Rijkswaterstaat (Vaarmelder) für die Meldung unsicherer Situationen zur Verfügung. Bei Unfällen sei jedoch trotzdem die zuständige Behörde zu kontaktieren.

Schlussfolgerungen: Die Niederlande führen eine umfangreiche Schiffsunfalldatenbank (SOS-Datenbank). Der gegenseitige Nutzen wirkt sich motivierend und fördernd auf den Datenaustausch aus. Mehrere webbasierte Meldeinstrumente ermöglichen nicht nur die Erhebung und Analyse von Daten, sondern auch deren Nutzung für eine risikobasierte Sicherheitsstrategie, die Schifffahrtsverwaltung und die regelmäßige Untersuchung von Fahrzeugen.

Herr NEHAB (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, WSV): Beispiele für praktische Erfahrungen in Deutschland (Anlage 3)

Die Unfallfassung erfolgt im Wesentlichen über zwei Quellen:

1. die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), die dem Bundesverkehrsministerium nachgeordnet ist, und
2. die Wasserschutzpolizei, eine Organisationseinheit der Landespolizeien, was bedeutet, dass es 15 verschiedene Wasserschutzpolizeien in Deutschland gibt.

Die Wasserschutzpolizeien erstatten Meldung an die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Die Unfallfassung erfolgt über ein Meldeblatt für Schiffsunfälle, ähnlich wie in den Niederlanden. Dieses Formular ist noch nicht Teil einer webbasierten Anwendung. Obwohl die Meldeblätter von der GDWS gespeichert werden, würden sie selten genutzt, da die Auswertung der Datenbögen sehr arbeitsintensiv sei. Alle sechs Monate lässt die GDWS dem Verkehrsministerium über ein spezielles Formular einen Bericht zukommen.

Gemäß dem Schiffsunfalldatenbankgesetz von 2013 ist die GDWS zudem gesetzlich verpflichtet, eine Datenbank für Schiffsunfälle (HAVARIS) einzurichten und zu führen. Jeder Unfall auf See- oder Binnenschifffahrtsstraßen und in Häfen ist in dieser Datenbank zu erfassen. Durch eine genaue Definition des Begriffs Unfall als „*unvorhersehbares Ereignis, das einen Personenschaden oder einen nicht nur unerheblichen Sach- oder Umweltschaden oder eine erhebliche Störung des Verkehrsablaufs verursacht*“ ist festgelegt, welche Fälle in die Datenbank aufzunehmen sind. HAVARIS soll die Auswertung von Unfällen sicherstellen. Das Gesetz gestattet die Übermittlung von Daten aus HAVARIS an die ZKR (soweit es sich nicht um personenbezogene Daten handelt).

HAVARIS funktioniert jedoch noch nicht als digitale Datenbank. Das Problem besteht in der Struktur der Behörden in Deutschland. Sowohl die WSV als auch die 15 Wasserschutzpolizeien der Länder sollten – bei Gewährleistung eines hohen Maßes an digitaler Sicherheit – Zugang haben. Jede Wasserschutzpolizei arbeitet jedoch mit ihrem eigenen Intranet, das derzeit nicht mit dem Netzwerk der WSV verbunden werden kann.

Um die Umsetzung des Gesetzes trotzdem zu ermöglichen, wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um eine für HAVARIS geeignete Softwareanwendung zur Lösung dieses Problems zu finden. Diese Anwendung wird bereits für viele verschiedene Zwecke auf Bundesebene eingesetzt, sodass keine zusätzlichen Wartungs- und Betriebskosten für das System entstehen. Diese Lösung entspricht sogar den hohen Datenschutzerfordernungen in Deutschland, da für das Intranet ein Extraschutz besteht.

Die Arbeitsgruppe entwickelte des Weiteren ein elektronisches Meldeblatt, das die Wasserschutzpolizeien für die einheitliche Meldung von Unfällen verwenden können. Das Blatt wird durch ein Dokument ergänzt, in dem die fachlichen Anforderungen ausführlich beschrieben sind.

Schlussfolgerungen und Perspektiven: In Deutschland wird weiter an einer elektronischen Datenerhebung für Unfälle gearbeitet. So soll die Datenbank HAVARIS 2021 in einer „Testumgebung“ an den Start gehen, wobei die spätere Verknüpfung mit einer europäischen Datenbank nicht ausgeschlossen ist.

IV. Harmonisierte Methodiken – Überblick über die Arbeiten der EUROSTAT-Taskforce zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen und Ergebnisse der Pilotstudien

Frau ISCRU (EUROSTAT): Präsentation der Arbeiten der EUROSTAT-Taskforce zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen und Ergebnisse der Pilotstudien (Anlage 4)

Frau ISCRU erklärt, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2018/974 verpflichtet sind, Statistiken bereitzustellen, damit die Entwicklung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen untersucht werden kann.

In einem ersten Schritt erfolgte 2016/2017 die Einrichtung einer Taskforce, die sich mit der Verfügbarkeit von Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, der Festlegung einschlägiger Indikatoren und einer Methodik für Statistiken zur Personenbeförderung befasste.

2017/2018 holte die Taskforce Feedback zu ihrem methodischen Ansatz ein und nahm eine entsprechende Anpassung vor. Die endgültige Methodik wurde schließlich Ende 2018 festgelegt. Dies ebnete 2019 den Weg für Pilotstudien zu Statistiken über die Personenbeförderung, die sich auch auf Unfälle bezogen (noch freiwillig). Im Rahmen dieser Arbeiten legte die Taskforce nicht nur eine einheitliche Methodik für Unfallstatistiken, sondern auch eine gemeinsame Definition für Binnenschifffahrtsunfälle fest.

Die vorgeschlagenen Datensätze der Methodik betreffen jährliche Daten in Bezug auf:

1. Anzahl der Unfälle nach Schweregrad, Unfallart und Fahrzeugart;
2. Anzahl der Unfälle nach Schweregrad, Unfallursache und Beteiligung von gefährlichen Gütern;
3. Anzahl der Getöteten oder Verletzten nach Schwere des Personenschadens und Art der verletzten Person.

Generell werden in allen Ländern, die sich an den Pilotstudien beteiligten, in irgendeiner Form Daten erhoben, doch dabei bestehen Unterschiede. Während beispielsweise in Deutschland Unfälle größtenteils durch die Wasserschutzpolizei erfasst werden (solange sich HAVARIS in der Entwicklung befindet), erhält Österreich nur aggregierte Daten. In den Niederlanden gibt es mehrere Erfassungsstellen, wohingegen die Daten in Rumänien von den regionalen Hafenmeistereien stammen.

Schlussfolgerungen: In den meisten europäischen Ländern werden bereits Daten zu Binnenschifffahrtsunfällen erhoben und erfasst, jedoch nicht auf dieselbe Weise. Angesichts des Fehlens eines einheitlichen methodischen Ansatzes könnte auf das von Eurostat ausgearbeitete Methodikhandbuch zurückgegriffen werden und die jeweiligen Systeme für die Unfalldatenerhebung könnten neu festgelegt werden.

Eine Regelung auf EU-Ebene für Unfallstatistiken in der Binnenschiffahrt ist derzeit *nicht* vorgesehen. Eurostat wird sich jedoch weiter mit der überarbeiteten Methodik befassen, um den Mitgliedstaaten Verbesserungen vorzuschlagen.

V. Erfahrungen der Versicherungsbranche – Verfügbarkeit von unfallbezogenen Daten im Versicherungssektor und Möglichkeiten der Zusammenarbeit

Herr DE BAKKER (EOC Versicherung): Aus Versicherungsperspektive (Anlage 5)

EOC ist bestrebt, die Zahl der Vorfälle zu verringern, bei Vorfällen eine schnelle Zusammenarbeit und Unterstützung zu gewährleisten und eine solide Schadenquote und stabile Versicherungsbeiträge zu bieten. Datenerhebungen liefern dabei kontinuierlich Erkenntnisse.

Herr DE BAKKER weist darauf hin, dass aufgrund der Flottenzusammensetzung oder der verschiedenen Versicherungspolice große Unterschiede bei den Versicherungsunternehmen bestehen. Ein Austausch von Daten könnte durchaus von Interesse sein, doch erstens seien die Daten schwer zusammenzuführen, zweitens müsse die Bereitschaft zur Zusammenarbeit/zum Austausch vorhanden sein und schließlich sei der Datenschutz ein Problem, vor allem im privaten (Versicherungs)sektor.

Ein weiteres Problem bestehe darin, dass die nationalen Behörden alleine arbeiten, d. h. es werden keine grenzüberschreitenden Datensysteme eingesetzt. Dies wäre jedoch eine grundlegende Voraussetzung, um Unfallschwerpunkte zu ermitteln, Lösungen zu finden und schließlich die Gefahren verringern zu können.

Schlussfolgerungen: Herr DE BAKKER fordert ein (öffentliches) europäisches System, das so einfach gehalten ist, dass sich möglichst viele daran beteiligen können. EOC hat bereits Arbeitsgruppen eingerichtet und stellt über die sozialen Medien Informationen zu Präventionsmaßnahmen bereit.

VI. Digitale Hilfsmittel

Herr VAN DER LINDE (Plattform Zero Incidents, PZI) (Anlage 6)

Das oberste Ziel der Plattform „Zero Incidents“ ist eine Senkung der Zahl der Umwelt- und Sicherheitsvorfälle in der Binnenschifffahrt auf null. Im Fokus stehen daher nicht nur tatsächliche Vorfälle, sondern auch Beinahe-Vorfälle. PZI versteht sich selbst als Kompetenzzentrum für die Verhütung von Sicherheits- und Umweltvorfällen in der Binnenschifffahrt.

2015 wurde mit der Datenerhebung begonnen, die seit fünf Jahren über ein elektronisches Formular erfolgt, das nicht sehr detailliert ist, aber Datenschutz durch Anonymität gewährleistet. Die Berichte sind unterteilt nach Tätigkeit und Schwerpunkt auf

- Mensch über Bord,
- Fahren und Anlegen,
- Laden und Löschen,
- Vorfälle mit schwerwiegenden Auswirkungen,
- seltene Vorfälle.

Zwischen 2015 und 2020 (bis dato) wurden über 4 350 Vorfälle erfasst. Davon führten etwa 2 000 Vorfälle zu Personen-, Umwelt- oder Sachschäden.

Es werden regelmäßig Sicherheits- und Warnhinweise (Safety Flashes und Safety Alerts) verteilt, die auf der PZI-Website¹ kostenlos verfügbar sind.

Bewährte Verfahren und Leitfäden sowie Wissenswertes im Zusammenhang mit Daten ist ebenfalls verfügbar.

Herr VAN DER LINDE erläutert anschließend das „Human-Error-Syndrom“. Da der Faktor Mensch bei etwa 80 % der Vorfälle eine Rolle spielt, ist man leicht versucht, die Person im Steuerhaus verantwortlich zu machen. Gleichwohl ist eine menschliche Fehlhandlung *nicht* die Ursache des Versagens, sondern die Auswirkung oder das Symptom.² Es ist der Zusammenhang zu berücksichtigen, in dem Abhilfe- oder mildernde Maßnahmen ergriffen wurden, da eine direkte Verbindung zur menschlichen Fehlhandlung besteht. Das Individuum ist in ein soziotechnisches System eingebettet, von dem es ständig beeinflusst wird.

¹ Siehe <https://www.platformzeroincidents.nl/home/>

² Siehe Prof. S. Dekker „[The field guide to understanding human error](#)“, 2014

Schlussfolgerungen: Ziel von PZI ist die Verbesserung der Sicherheit unter nicht-kommerziellen Gesichtspunkten, was es den Mitgliedern ermöglicht, eine faktenbasierte, anonyme Meldung von Vorfällen und Beinahe-Vorfällen vorzunehmen. Die Plattform stellt Wissen und Know-how aus der Binnenschifffahrt auf internationaler Ebene bereit und ist daher auf die Zusammenarbeit mit den einschlägigen Interessenträgern ausgerichtet. Großes Interesse gilt dem Finden der eigentlichen, tieferen Unfallursachen, die dem sogenannten menschlichen Versagen zugrunde liegen. Die Plattform wurde 2015 auf Initiative der Industrie von Marktteilnehmern ins Leben gerufen, die den Einfluss auf ihre eigene Sicherheit steigern wollten.

Herr NIEUWESTEEG (Centre for the Law & Economics of Cyber Security, CLECS): Geeignete Kriterien für die europäische Datenerhebung im Hinblick auf den Datenschutz (Anlage 7)

Herr NIEUWESTEEG, unabhängiger Senior-Berater für strategische Cybersicherheit, befasst sich schwerpunktmäßig mit der Verstärkung des öffentlichen Diskurses über Cybersicherheit.

Ein gutes Beispiel ist eine jährliche Auszeichnung für niederländische Unternehmen, die Transparenz und Maßnahmen im Bereich Cybersicherheit fördern.³ Da Unternehmen nur begrenzte Mittel für Cybersicherheit zur Verfügung stehen, müssen sie von Fall zu Fall entscheiden, welche Maßnahme am wirksamsten ist. Bislang geht es im Bereich Cybersicherheit nicht um Konkurrenz zwischen den Unternehmen, sondern um den eigenen Nutzen.

Herr NIEUWESTEEG erläutert, dass der Informationsaustausch Geld kostet, doch der soziale Nutzen nicht unbedingt gegeben sei. Die Folge könnte ein Marktversäumnis sein, da Unternehmen für den Informationsaustausch immer noch private Nettokosten entstehen. Andererseits könnte der Wissensaustausch zu Unfällen den sozialen Nutzen steigern, d. h. die Zahl der Unfälle könnte reduziert werden.

Bei näherer Betrachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der Datenerhebung, kann daher ein empfindliches Gleichgewicht festgestellt werden: der soziale Nutzen durch die Vorfall-/Unfallverhütung und somit eine mögliche Vorfalldreuzierung sowie eine bessere Politik auf der einen Seite und die privaten Kosten der Unternehmen für Datenschutz, Cybersicherheit und die Gefahren des Datenaustauschs im Hinblick auf den Wettbewerb auf der anderen Seite. Generell erschweren die Datenschutzvorschriften sowie der Cyberschutz den Datenaustausch.

Welches sind also die besten Strategien für die Zukunft?

1. **Steigerung des sozialen Nutzens:** dies könnte zum sozialen Wohl und zu positiven Nebeneffekten für andere Sektoren beitragen.
2. **Einführung privater Vorteile:** Anreize in Form von Subventionen, Co-Creation- und innovativen Geschäftsszenarien, die mit positiven Nebeneffekten verbunden sein könnten.
3. **Verringerung der privaten Kosten:** Unternehmen könnten die Kosten für Cybersicherheit z. B. durch den Abschluss einer Cyberversicherung verringern. Für eine weitere Kostensenkung könnten kleine und mittlere Unternehmen gemeinsam in diese Art von Versicherung oder gemeinsam als Sektor in die Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) investieren.

Schlussfolgerungen und nächste Schritte: Herr NIEUWESTEEG sieht die Gefahr, dass Cybersicherheit als Vorwand genutzt wird, um sich nicht an einem Datenaustausch zu beteiligen. Doch der Daten- und Wissensaustausch gehört zur Vorfallsreaktion. Seiner Ansicht nach sollte jedes Unternehmen bzw. jeder Interessenträger den genauen sozialen Nutzen der Datenerhebung bestimmen. Des Weiteren sollte geklärt werden, inwiefern private Vorteile eingeführt und private Kosten verringert werden könnten. Für die Beantwortung dieser Fragen muss jedoch klar sein, wer den Entscheidungsprozess beeinflusst.

³ <https://www.csarindex.eu/>

VII. Blick auf die aktuelle Lage - Hindernisse und Chancen der Datenerhebung und des Datenaustauschs (Anlage 8)

Frau KLOOTWIJK DE VRIES (IVR) gibt einen kurzen Überblick über die derzeitigen Grundsätze der Datenerhebung und erinnert an die Erkenntnisse aus dem IVR-Kongress in Prag im Juni 2019. Schon damals wurde festgestellt, dass unabhängig voneinander bereits Daten erhoben werden, aber kein systematischer Austausch erfolgt. Überdies werden hauptsächlich große Unfälle erfasst, wohingegen riskante Verhaltensweisen und kleinere Unfälle – die zu tödlichen Unfällen führen können – häufig unberücksichtigt bleiben (Heinrichs Dreieck).

Ein weiteres Problem stelle das Fehlen einer einheitlichen Begriffsbestimmung für Unfall dar, wie Frau Iscru von Eurostat bereits erläutert habe. Wenn die Begriffsbestimmung in allen Mitgliedstaaten unterschiedlich ist, können auch die entsprechend dieser Begriffsbestimmung erhobenen Daten nicht gleich sein.

Frau ESPENHAHN (CESNI-Sekretariat) fährt fort und gibt einen kurzen Überblick über die derzeitigen Hindernisse, wie die verschiedenen statistischen Konzepte und Methoden, die Schwierigkeiten beim Datenvergleich, da verschiedene Indikatoren/Parameter verwendet werden, und die Tatsache, dass die Daten auch deshalb unterschiedlich sind, weil der jeweilige Zweck ihrer Erhebung verschieden ist. Diese Hindernisse sind ebenso wenig neu wie die Tatsache, dass keine Meldepflicht für Unfälle in der Binnenschifffahrt besteht (außer bei Gefahrgut).

Sie stellt verschiedene Möglichkeiten vor, mit denen diese Hindernisse eventuell überwunden werden könnten, wie das Schließen von Wissenslücken durch eine transparente(re) Kommunikation zwischen den Wasserstraßenverwaltungen (sowie den Ministerien) auf der einen und den Statistikämtern auf der anderen Seite. Die Festlegung und Einführung einer gemeinsamen Begriffsbestimmung für Unfälle und einer einheitlichen Methode wäre äußerst hilfreich, um die Daten auf einer vergleichbaren Basis erfassen zu können.

Schlussfolgerungen und Vision: Neben der Vision, einen standardisierteren und einheitlicheren Datenerhebungsprozess mit einer gemeinsamen Begriffsbestimmung für Unfälle zu schaffen, sollte das Hauptaugenmerk aller Beteiligten auf der Erfassung riskanter Verhaltensweisen und kleinerer Unfälle (die zu wesentlichen Unfällen führen könnten) liegen, um Unfallverhütung und Sicherheit zu verbessern. Obwohl die Schaffung einer zentralen europäischen Datenbank kurzfristig unrealistisch erscheint, sollten weitere Maßnahmen vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung ergriffen werden. Mithilfe eines CESNI-Standards könnte die Zusammenarbeit vereinfacht und der Datenvergleich erleichtert werden.

VIII. Diskussion

Eine 60-minütige Diskussion bietet allen Teilnehmern die Gelegenheit zum Austausch. Die Diskussion wird von Frau Frouwke Klootwijk-de Vries (IVR) geleitet.

Herr BACKALOV (Universität Belgrad) wirft die Frage nach der Unfallhäufigkeit auf. Verglichen mit der Seeschifffahrt sei sie in Anbetracht der Flottengröße relativ gering. Die Analogie zu den Unfalldaten aus dem Straßen- und Schienenverkehr sei nicht so offensichtlich, da die Umstände kaum vergleichbar seien. Er kommt auf den Faktor Mensch zurück, der nicht linear und daher nicht prognostizierbar sei. Ein Blick auf die Parameter des Schiffbaus zeige: Schiffe werden gemäß Mindestanforderungen gebaut; sie erfüllen also die technischen Normen, sind aber anfälliger für menschliches Versagen.

Herr STANGL-BRACHNIK (Österreich) schließt sich der Auffassung an, dass eine einheitliche Definition des Begriffs Unfall Voraussetzung dafür ist, dass die Daten auf internationaler Ebene zusammenpassen. Den Statistiken zu Arbeitsunfällen liege bereits eine eindeutige Definition zugrunde und es seien Daten verfügbar, die ausgetauscht werden sollten (z. B. ENI-Schiffsnummer). Er stellt die Frage, wie weit die Arbeit von Eurostat gehe.

Frau ISCRU (Eurostat) erklärt auf die Frage Österreichs hin, dass die einheitliche Begriffsbestimmung und Methode nicht nur auf die Verfahren im Straßen- und Schienenverkehr, sondern hauptsächlich auf die Seeschifffahrt zurückgehe. Für die Statistiken zur Fahrgastbeförderung werde die Methode weiter verbessert werden, doch die Erhebung von Unfalldaten werde weiterhin auf freiwilliger Basis erfolgen. Nach der Übergabe des Berichts über die Pilotstudien an das Parlament ende die Arbeit der Taskforce. Eurostat arbeite lediglich mit den Statistikämtern zusammen und sie frage sich daher, wie Daten von den Quellen erhoben werden sollen oder zumindest wie die Statistikämter an die Quellen gelangen könnten.

Herr ARNTZ (IVR) erklärt, dass die Datenerhebung ebenso wie die Unfallursachen sehr komplex sei. Seiner Ansicht nach sollte vor allem der Faktor Mensch genauer untersucht werden. Es werde von Vorfällen, die auf den Faktor Mensch zurückzuführen sind, gesprochen, doch dabei spielten Kommunikation, Sprachbarrieren usw. eine Rolle. Unser Blickwinkel müsste sich daher nach dem Zweck richten: Betrachten wir die Situation aus Umweltverschmutzungs-, Versicherungs- oder wirtschaftlicher Sicht?

Er schlägt folgende Vorgehensweise vor: Festlegung einer Begriffsbestimmung für Unfall; Beschränkung der Erfassungsdaten, aber eingehende Suche nach den eigentlichen Ursachen; Führen einer einfachen Datenbank mit einem minimalen Datensatz, um die Unterstützung und die Bereitschaft im Hinblick auf die Eingabe und den Austausch von Daten zu fördern.

Herr MAURER (schweizerische Delegation) weist darauf hin, dass die Analyse riskanter Verhaltensweisen und kleinerer Unfälle ein immenses Lernpotenzial berge (Heinrichs Dreieck). Er erkundigt sich, ob diese Fälle in Deutschland erfasst werden. Herr NEHAB (Deutschland) antwortet, dass nach dem Schiffsunfalldatenbankgesetz nur Unfälle erfasst werden müssten.

Herr VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat) stellt fest, dass das Augenmerk auch auf die weitere Risikoreduzierung gelegt werden sollte und Daten nur ein Instrument hierfür seien. Seiner Einschätzung nach werde es mindestens 10 Jahre dauern, eine gemeinsame internationale Datenbank aufzubauen. Um mit der Risikoreduzierung nicht so lange zu warten, sollte umgehend zumindest eine gemeinsame Basis für bestimmte Risiken gefunden werden, damit sofort mit dem Austausch der bereits verfügbaren Informationen begonnen werden kann. Er schlägt vor, zunächst Informationen auszutauschen und dann eine gemeinsame Datenbank aufzubauen.

Frau SCHREIBERS (Intergo) erklärt, dass für eine Risikoreduzierung auf der Grundlage von Erkenntnissen aus Vorfällen mehr Daten benötigt würden. Ihrer Ansicht nach ist menschliches Verhalten nicht vorhersehbar, doch es bedürfe weiterer Daten (Tageszeit, Einsatz technischer Geräte usw.). Die schwierige Frage sei daher, wie die Qualität der Erfassung verbessert, aber eine unzureichende Erfassung vermieden werden könne. Nach Auffassung von Herrn VAN BRUMMELEN sei die Motivation der Menschen entscheidend für ihre Bereitschaft, Daten auszutauschen und die notwendigen Anstrengungen für eine Erfassung zu unternehmen. Die aktuellen Formulare seien jedoch zu komplex und das Ausfüllen deshalb zu arbeitsaufwendig. Er schlägt vor, einen grundlegenden Datensatz für die häufigsten Unfälle zu verwenden und Daten, die Untersuchungszwecken dienen, eventuell separat zu erheben. Es würden stets Daten fehlen, ganz gleich, wie detailliert das Formular sei. Die Interpretation der Daten sei das Wichtigste; ein risikobasierter Ansatz sei aufschlussreicher bezüglich der Hauptursachen eines Vorfalls. Das Ganze solle möglichst einfach gehalten werden und die verfügbaren Daten maximal genutzt werden.

Herr DELAERE (Belgien) befürwortet die Idee, sich mit diesem Thema mit Blick auf die Ausarbeitung eines CESNI-Standards in CESNI/PT zu befassen. Er weist darauf hin, dass private Datenbanken anderen als den in europäischen Regelungen genannten Zielen dienen. Er wirft die Frage nach einer Richtlinie auf.

Frau ISCRU erklärt, dass eine Regelung auf EU-Ebene in naher Zukunft nicht vorgesehen sei; es sei lediglich geplant, die Zusammenarbeit mit den EU-Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis zu verstärken. Die Taskforce habe versucht, einige Optionen mit der harmonisierten Methode aufzuzeigen.

IX. Schlussfolgerungen des Workshops und Empfehlungen für die Fortsetzung der Arbeit innerhalb des CESNI

Vor dem Hintergrund der verschiedenen Präsentationen und Äußerungen der Workshop-Teilnehmer zieht die VORSITZENDE folgende Schlussfolgerungen:

Mit mehr als 60 Gästen und Referenten brachte dieser CESNI-Workshop unterschiedliche Interessengruppen (Mitgliedstaaten, Versicherungsunternehmen, Eurostat, Wissenschaftsvertreter usw.) mit einem unterschiedlichen Verständnis des Themas Unfalldatenerhebung zusammen. Es bestand die Gelegenheit zum Austausch über bestehende Datenerhebungsmethoden, Datennutzung und -analyse, bestehende Mängel, aber auch bewährte Verfahren.

Die Teilnehmer konnten durch diese Veranstaltung breite und tiefgreifende Kenntnisse erlangen. Es erfolgte eine Vorstellung der verschiedenen Methoden und statistischen Konzepte, insbesondere der Arbeit der Plattform Zero Incidents und der Taskforce von Eurostat. Eine einheitliche Vorgehensweise bei der europaweiten Unfalldatenerhebung ist wünschenswert, bedarf aber noch der Umsetzung. Eine große Herausforderung für alle Teilnehmer besteht darin, den richtigen Kompromiss zwischen Vollständigkeit und Qualität der Daten zu finden. Die Entwicklung eines Mindestdatensatzes könnte ein erster Schritt sein. Er sollte einfach genug sein, um zur Bereitstellung qualitativ hochwertiger Daten zu motivieren, aber auch ausreichend umfangreich, um genügend Daten für die Analyse von Ursachen und die Ableitung von Erkenntnissen zu erhalten.

Bei der offenen Diskussion am Ende des Workshops wurden die Unterschiede bei Zweck und Beweggrund für die Unfalldatenerhebung deutlich. Auf die Bedeutung der Frage „**Warum** erheben wir **welche** Daten?“ wurde von fast allen Referenten hingewiesen. Allen Teilnehmern gemeinsam ist das Ziel, die Zahl der Unfälle zu reduzieren und die Sicherheit zu verbessern; allein bei den Methoden, den Instrumenten und der Nutzung der Datenbanken sind einige Unterschiede zu erkennen.

Gemäß Eurostat ist in naher Zukunft keine Regelung auf EU-Ebene geplant. Die Arbeit des CESNI als Austauschplattform, aber auch im Hinblick auf die Verabschiedung von Standards in der Binnenschifffahrt könnte daher in diesem Zusammenhang von wesentlicher Bedeutung sein.

Anlagen:

- Programme of the Workshop
- Mr BAČKALOV (University of Belgrade, Novimar): An analysis of data on accidents on inland waterways: lessons learnt and a possible way forward
- Mr VAN BRUMMELEN (Rijkswaterstaat): Examples of practical experience in the Netherlands
- Mr NEHAB (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, WSV): Examples of practical experience in Germany
- Ms ISCRU (EUROSTAT): Presentation of the work achieved by the Eurostat Task Force on passenger transport by Inland Waterways and results of pilot studies
- Mr DE BAKKER (EOC Insurance): By insurers perspective
- Mr VAN DER LINDE (Platform Zero Incidents, PZI)
- Mr NIEUWESTEEG (Centre for the Law & Economics of Cyber Security, CLECS): Good criteria for European data collection with respect to data protection
- Zoom on the current situation - Obstacles and opportunities for data collection and exchange
- SOS-Form

The Annexes are located on website under “Presentations”

Les annexes sont enregistrées sur le site sous « Présentations »

Die Anlagen stehen auf der Website unter „Präsentationen“

De bijlagen staan op de website onder “Presentaties”
