



RIS-DSGVO

LEITLINIEN FÜR DIE ÜBERMITTLUNG PERSONENBEZOGENER DATEN IM RAHMEN DER RIS

APRIL 2025

Einführung

Im Rahmen der Binnenschiffahrtinformationsdienste (RIS) werden Daten auf elektronischem Wege zwischen den Einheiten ausgetauscht. Unter diesen Daten können sich auch personenbezogene Daten befinden. In der Europäischen Union, aber auch in den meisten europäischen Nicht-EU-Staaten unterliegen diese personenbezogenen Daten einer besonderen Regelung. Hierbei ist insbesondere die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu nennen, die in der Europäischen Union gilt.

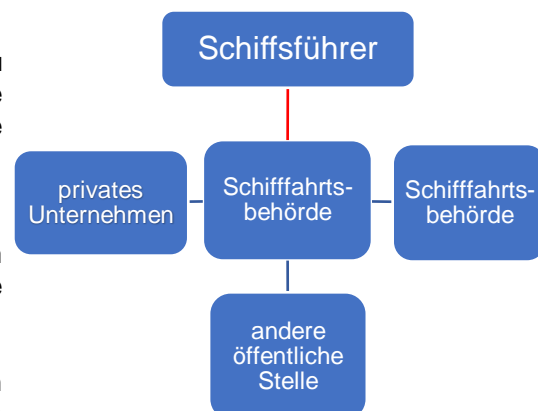
Das Thema ist komplex, die Auslegung der Vorschriften unterscheidet sich je nach Land und manchmal auch je nach Art der personenbezogenen Daten (personenbezogene Daten, die zum Zweck der Sicherheit gesammelt werden, unterliegen beispielsweise nicht denselben Regeln wie Daten, die zu statistischen oder kommerziellen Zwecken gesammelt werden). Es gibt jedoch drei große gemeinsame Grundsätze:

1. In jedem Fall eine Verpflichtung zum Schutz personenbezogener Daten (Übermittlung und Speicherung) für diejenigen, die sie erheben;
2. Ebenso die Verpflichtung, die Zwecke bekannt zu geben, für die die personenbezogenen Daten gesammelt werden (und diese Daten nicht für andere Zwecke zu verarbeiten), dies ist das so genannte „Finalitätsprinzip“¹;
3. Organisation und Erleichterung der Ausübung der Rechte von Personen über ihre persönlichen Daten, auch wenn diese Rechte je nach Situation variieren (z. B. muss manchmal eine Einwilligung gegeben werden und manchmal nicht).

Bei RIS werden die Daten den Schiffahrtsbehörden von den Schiffsführern zur Verfügung gestellt, die sie zu verschiedenen Zwecken an andere Schiffahrtsbehörden, öffentliche Stellen oder private Unternehmen weitergeben können.

Diese Leitlinien sollen zum einen eine Definition dessen bieten, was personenbezogene Daten im Zusammenhang mit RIS sind, und zum anderen die Zwecke auflisten, für die sie verarbeitet werden können.

Diese Leitlinien ersetzen zwar nicht die geltenden Vorschriften, jedoch können sie dazu beitragen, eine gemeinsame Vision zu teilen, die eine harmonisierte Umsetzung der RIS auf europäischer Ebene erleichtern wird.



¹ Wenn auf den folgenden Seiten der Begriff „Zweck“ verwendet wird, bezieht er sich auf dieses „Finalitätsprinzip“.

PERSONENBEZOGENE DATEN, DIE VOM SCHIFFSFÜHRER AN DIE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE ÜBERMITTELT WERDEN

Im Rahmen dieser Leitlinien werden gemäß den Bestimmungen einer für eine Wasserstraße geltenden Polizeiverordnung RIS-Daten von den Schiffsführern an die Schifffahrtsbehörden übermittelt. Die auf diese Weise erhobenen RIS-Daten werden daher zum Zweck der Sicherheit der Schifffahrt gesammelt. Außerdem ist ein vorheriger Vertragsabschluss zwischen dem Schiffsführer, der die Daten bereitstellt, und der Schifffahrtsbehörde, die die Daten verarbeitet, nicht erforderlich.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass ein solcher Vertragsabschluss erforderlich sein kann, wenn RIS-Daten vom Schiffsführer, freiwillig, an eine Behörde zu anderen Zwecken als denen der Sicherheit der Schifffahrt übermittelt werden, z. B. zur Optimierung von Be- und Entladevorgängen in einem Hafen. Beispiele hierfür sind das „Rhein Port Information System“ oder „EuRIS“. In einer solchen Situation muss im Vertrag die Liste der erhobenen personenbezogenen Daten und die zulässigen Verarbeitungsweisen festgelegt werden. Im Falle von EuRIS sieht der Vertrag beispielsweise 6 Datenschutzklassen² für das Anzeigen personenbezogener Daten für andere Nutzer vor. Diese vertraglich geregelten Situationen fallen nicht in den Geltungsbereich der Leitlinien (beschränkt auf RIS-Daten, die gemäß Bestimmungen einer für eine Wasserstraße geltenden Polizeiverordnung gesammelt werden).

Das Gesetz legt Beschränkungen für die Datenverarbeitung durch die Schifffahrtsbehörden fest: diese dürfen personenbezogene Daten nur zu einem im Gesetz ausdrücklich festgelegten Zweck (sogenanntes Finalitätsprinzip) und ausschließlich „für diesen Zweck unbedingt erforderliche Daten“ (sogenannter Grundsatz der Verhältnismäßigkeit) verarbeiten. Darüber hinaus muss die Datenverarbeitung in Übereinstimmung mit der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)³ für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in Übereinstimmung mit vergleichbaren Gesetzestexten erfolgen, die in Ländern außerhalb der Europäischen Union gelten (und in der Regel bestimmte Rechte für die Eigentümer der personenbezogenen Daten vorsehen).

In diesem Dokument werden Leitlinien zu den folgenden beiden Aspekten vorgeschlagen:

- welche RIS-Daten, die vom Schiffsführer übermittelt werden, als personenbezogene Daten zu betrachten sind (A);
- zu welchen Zwecken diese Daten von der Schifffahrtsbehörde verarbeitet werden dürfen (B).

² <https://www.eurisportal.eu/apropos/confidentialite?KL=fr>

³ Siehe Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32016R0679>

A - Liste der personenbezogenen Daten

Gemäß der DSGVO sind personenbezogene Daten alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen, direkt oder indirekt (durch ihre Telefonnummer, Sozialversicherungsnummer, Datenkreuzung...).

Die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) sind nicht dazu vorgesehen, personenbezogene Daten im Sinne der DSGVO zu verarbeiten. Einige der verarbeiteten Daten könnten jedoch als personenbezogene Daten eingestuft werden, wenn sie die Identifizierung einer natürlichen Person ermöglichen, entweder direkt (wenn z. B. Namen oder Adressen einer natürlichen Person erhoben werden) oder indirekt (wenn Informationen erhoben werden, sodass sie mit anderen Daten im Besitz der Behörde abgeglichen werden können, die die Identifizierung einer natürlichen Person ermöglichen).

Die vom Schiffsführer übermittelten Daten lassen sich in vier Kategorien einteilen:

1. Statische Schiffsdaten,
2. Dynamische Schiffsdaten,
3. Reisedaten,
4. Daten zu Zwischenfällen.

1. Statische Schiffsdaten

a) Daten zur Identifizierung des Schiffes (ENI/IMO-Nummer, Name des Fahrzeugs, technische Merkmale des Fahrzeugs, Funkrufzeichen, Schiffszeugnisse)

Elektronische Meldungen können den Namen des Fahrzeugeigentümers umfassen, bei dem es sich um einen Binnenschiffer handeln kann, der an Bord seines Fahrzeugs lebt. In diesem Sinne können sie personenbezogene Daten enthalten.

Durch die ENI-Nummer oder den Namen des Fahrzeugs kann die Schifffahrtsbehörde indirekt den Namen des Fahrzeugeigentümers und Fahrzeugbetreibers erfahren, indem sie ihn mit anderen bei ihr gespeicherten Daten kreuzt. Dies gilt insbesondere im Fall von Binnenschiffen. Aus diesem Grund sollte die ENI-Nummer bei Verarbeitung durch die Schifffahrtsbehörde als personenbezogenes Datum betrachtet werden.

b) Daten, die Eigentümer, Betreiber, Befrachter identifizieren⁴

Wenn der Eigentümer, Betreiber oder Befrachter eine natürliche Person ist, sind die Daten, die den Eigentümer, Betreiber oder Befrachter identifizieren, personenbezogene Daten.

2. Dynamische Schiffsdaten

a) Positionsdaten (von einem Inland AIS übertragen)

b) Angaben zu Geschwindigkeit, Richtung, Tiefgang des Schiffes

Dynamische Schiffsdaten als solche sind keine personenbezogenen Daten. Sie werden jedoch zu personenbezogenen Daten, wenn sie von der Schifffahrtsbehörde verarbeitet und mit der ENI-Nummer verknüpft werden (die durch Kreuzung mit den Daten, die sich im Besitz der Schifffahrtsbehörde befinden, Zugang zu personenbezogenen Daten gewährt).

⁴ Wird nur für die Erhebung von Gebühren und bei Unfällen erhoben (D).

3. Reisedaten

a) Angaben zu Abfahrts- und Bestimmungsort des Schiffes, Anlauf- und Ruhehäfen

Reisedaten als solche sind keine personenbezogenen Daten. Sie werden jedoch zu personenbezogenen Daten, wenn sie von der Schifffahrtsbehörde verarbeitet und mit der ENI-Nummer verknüpft werden (die durch Kreuzung mit den Daten, die sich im Besitz der Schifffahrtsbehörde befinden, Zugang zu personenbezogenen Daten gewährt).

4. Daten zu Zwischenfällen

a) Daten zu festgefahrenen oder beschädigten Schiffen: Position, Richtung, Daten zur Identifikation des Schiffes, Angaben zur Ladung und der Anzahl der an Bord befindlichen Personen

Daten zu Zwischenfällen als solche sind keine personenbezogenen Daten. Sie werden jedoch zu personenbezogenen Daten, wenn sie von der Schifffahrtsbehörde verarbeitet und mit der ENI-Nummer verknüpft werden (die durch Kreuzung mit den Daten, die sich im Besitz der Schifffahrtsbehörde befinden, Zugang zu personenbezogenen Daten gewährt).

Die Anzahl der Fahrgäste oder des Personals an Bord zählt nicht zu den personenbezogenen Daten. Die Namensliste der Fahrgäste an Bord gilt hingegen als personenbezogen.

Schlussfolgerung:

Bei der Übermittlung von Daten durch die Schiffsführer mittels RIS an die Behörden, lassen sich zwei Kategorien von personenbezogenen Daten festhalten:

1. Daten, die die direkte Identifizierung einer natürlichen Person ermöglichen. Dies ist der Fall, wenn der Schiffsführer z. B. seinen Namen, seine Adresse oder den Namen des Eigentümers oder einer anderen natürlichen Person angibt
2. Jeder andere Datensatz, sobald dieser Datensatz eine ENI-Nummer oder IMO-Nummer oder den Namen des Fahrzeugs enthält

Wenn umgekehrt ein Datensatz weder eine ENI- (oder IMO-) Nummer noch den Namen des Fahrzeugs noch den Namen (oder die Adresse) einer natürlichen Person enthält, dann sollte dieser Datensatz nicht als personenbezogen eingestuft werden.

B – Zweck/e, zu dem/denen eine Verarbeitung der Daten zulässig ist

Aufgrund des Finalitätsprinzips ist den Schifffahrtsbehörden das Kreuzen von durch RIS-Technologie erhobene Daten mit Daten untersagt, die auf anderem Wege (beispielsweise durch EHDB oder ECDB) erhoben wurden, es sei denn, eine solche Kreuzung ist für den angestrebten (und gesetzlich festgelegten) Zweck erforderlich.

Die vom Schiffsführer übermittelten Daten können von der Schifffahrtsbehörde nur zu folgenden Zwecken verarbeitet werden:

1. Verkehrsmanagement, insbesondere an Schleusen und in Häfen

Die zu diesem Zweck verarbeiteten personenbezogenen Daten sind:

- ENI-/IMO-Nummer, Name des Fahrzeugs, die damit verknüpft sind
 - dynamische Schiffsdaten bezüglich Position, Geschwindigkeit, Richtung und Tiefgang des Fahrzeugs,
 - Reisedaten (Angaben zu Abfahrts- und Bestimmungsort des Schiffes, Anlauf- und Ruhehäfen), oder
 - Daten zu Zwischenfällen in der Binnenschifffahrt.

2. Erhebung von Gebühren (dort, wo Gebühren durch das Gesetz festgelegt sind)

Die zu diesem Zweck verarbeiteten personenbezogenen Daten sind:

- statische Daten zur Identifizierung des Eigentümers, Betreibers oder Befrachters und
- ENI-/IMO-Nummer, Name des Fahrzeugs, die damit verknüpft sind
 - dynamische Schiffsdaten bezüglich Position, Geschwindigkeit, Richtung und Tiefgang des Fahrzeugs, oder
 - Reisedaten (Angaben zu Abfahrts- und Bestimmungsort des Schiffes, Anlauf- und Ruhehäfen).

3. Management von Unfällen und Zwischenfällen

Die zu diesem Zweck verarbeiteten personenbezogenen Daten sind:

- statische Daten zur Identifizierung des Eigentümers, Betreibers oder Befrachters und
- ENI-/IMO-Nummer, Name des Fahrzeugs, die damit verknüpft sind
 - dynamische Schiffsdaten bezüglich Position, Geschwindigkeit, Richtung und Tiefgang des Fahrzeugs,
 - Daten zu Zwischenfällen in der Schifffahrt, oder
 - Reisedaten.

N.B. Reisedaten dürfen nur zu Ermittlungsdaten verarbeitet werden und erfordern in einigen Mitgliedsstaaten eine Sondergenehmigung des Staatsanwalts⁵. Die gleiche Bedingung gilt wahrscheinlich auch für die Namensliste der Passagiere an Bord.

⁵ Situation in Deutschland

4. Erstellung von Statistiken durch die Schifffahrtsbehörde

Nicht alle Schifffahrtsbehörden erstellen Statistiken. Wenn sie diese Befugnis haben, geschieht dies in der Regel für einen klar definierten Zweck (in Frankreich und Deutschland, um mehr über die Nutzung der Infrastruktur und die Erhebung von Gebühren auf der Mosel zu erfahren). In diesem Fall werden die Daten anonymisiert und nicht mit den statischen Daten des Fahrzeugs verknüpft. Ab diesem Zeitpunkt verlieren sie ihre Eigenschaft der Personenbezogenheit.

Die zu diesem Zweck verarbeiteten nicht-personenbezogenen Daten sind:

- dynamische Schiffsdaten bezüglich Position,
- Reisedaten (Angaben zu Abfahrts- und Bestimmungsort des Schiffes, Anlauf- und Ruhehäfen),
- Daten zu Zwischenfällen in der Schifffahrt.
