

BICSmail

‘ Nachrichten auf Papier aus der digitalen Binnenschifffahrt ’

Inhalt:

MIB wird auch in diesem Jahr weiter optimiert	3
Das Gewerbe wird sich nicht gegen eine Ausweitung der Meldepflicht stellen	4
Auslegung bei der Einführung elektronischer Meldungen in der Rheinschifffahrt	5
Elektronische Meldepflicht gut angekommen in Containerschifffahrt	6
Ein Meilenstein für die gesamte Rheinschifffahrt	8
Alle müssen das Beste für die Sicherheit der Schifffahrt leisten	10
Unterschiede zwischen IVS90 und MIB II+	11
VNF: "Erweiterung Schritt für Schritt"	11
Eine Reise "wegbicsen"	12



Die Schreibtischunterlagen des Bureau Telematica Binnenvaart hat einen schönen Platz bekommen an Bord des neuen MS Duancis der Familie Schapers. Ende 2009, Anfang 2010 verteilte Rijkswaterstaat diese Schreibtischunterlagen an alle Containerschiffe auf dem Rhein, für die ab dem 1. Januar 2010 die elektronische Meldepflicht gilt. Auf den 52 Seiten der Schreibtischunterlage (für jede Woche eine Seite) wird erläutert wie, was, wann und wo elektronisch gemeldet werden muss. Zu diesem Thema wurde auch eine Broschüre in niederländischer, französischer und deutscher Sprache entwickelt. Den genauen Text zum elektronischen Melden finden Sie im RPR Artikel 12.01, im niederländischen BPR Artikel 9.07, in der Regelung Kommunikation Binnenwasserstraßen und in der schweizerischen Hoahrheinschiffahrtspolizeiverordnung, Artikel 12.01.

Praktischer Wegweiser elektronisches Melden im Steuerhaus

“Erst Ausweitung der Meldepflicht, wenn die Technik stimmt“

Die elektronische Meldepflicht für Containerschiffe auf dem Rhein ist gut angekommen. Es passiert nur selten, dass ein Containerschiff sich nicht elektronisch meldet. „Das ist ein Gewinn für die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt“, sagen Rheinschifffahrtskommissar Ivo ten Broeke und Gernot Pauli, Chefsingenieur der ZKR. Eine Ausweitung der Meldepflicht wird es aber erst geben, wenn das System perfekt funktioniert und das Gewerbe technisch und organisatorisch dazu imstande ist.



Eigentlich hätte die elektronische Meldepflicht bereits zum 1. April 2008 eingeführt werden sollen, doch das hat nicht geklappt. Die genauen Gründe, weshalb es schief lief, werden dieses Jahr gemeinsam von Deutschland und den Niederlanden analysiert. „Zur Zeit beurteilen wir, ob das System so funktioniert wie wir es uns vorge-

stellt haben“, sagt Ivo ten Broeke. „In diesem Rahmen werden wir auch objektiv analysieren, weshalb es nicht bereits früher funktioniert hat, und was wir in Zukunft besser machen können. Immerhin werden vielleicht noch mehr internationale Projekte folgen, bei denen wir mit ähnlichen Problemen rechnen müssen. So ist innerhalb der Europäi-

schen Union die Erweiterung des Datenaustausches zwischen den nationalen Schifffahrtsbehörden angedacht. Von den Behörden wird dies begrüßt, es gibt aber jede Menge juristische Probleme. Die Datensicherheit muss optimal gewährleistet sein. Außerdem dürfen Daten, die von einem Mitgliedstaat zu einem bestimmten Zweck erho-

ben wurden den anderen Mitgliedstaaten nicht zu einem anderen Zweck zur Verfügung gestellt werden. Der internationale Datenaustausch ist somit ein kompliziertes Thema.“

Unterschiede
MIB und IVS90 weisen trotz ihrer Ähnlichkeit mehr Unterschiede auf

als anfangs erwartet. „Das Hauptproblem könnte die unterschiedliche Grundphilosophie sein“, sagt Gernot Pauli. „In Deutschland hat man das MIB für eine sehr begrenzte Anwendung aufgebaut, während man in den Niederlanden weiter dachte. Im Gegensatz zu den Deutschen benutzen die Niederländer ihr System auch für die Verkehrslenkung.“

Lesen Sie weiter auf Seite 2

MIB und IVS90 haben eine unterschiedliche Grundphilosophie

Ten Broeke: „Es gab technische Probleme, mit denen wir anfangs nicht gerechnet haben. So stellte sich heraus, dass die Möglichkeiten für mobile Datenübertragung in den Niederlanden viel besser sind als in Deutschland. Die Provider bieten zum Teil ganz andere Produkte an. Wir wollten aber, dass es für die Schifffahrt als ein System funktioniert. Die Komplexität solcher technischen Aspekte haben wir wohl nicht richtig eingeschätzt.“

Auch juristisch-kulturelle Unterschiede verzögerten die Einführung des elektronischen Meldens auf dem internationalen Rhein. Ten Broeke: „Beim Verknüpfen von MIB und IVS90 wurde deutlich, wie sich das deutsche Rechtssystem von dem niederländischen unterscheidet. In Deutschland will man den aktuellen Tiefgang eines Schiffes nicht erfahren. Denn wenn man weiß, dass ein Schiff zu tief geladen hat, muss man es der Polizei mitteilen. In den Niederlanden braucht man den Tiefgang wegen der Verkehrslenkung. Daher werden Schiffer bei Ankunft in den Niederlanden nach dem Tiefgang gefragt.“

Verantwortungssinn

In den vergangenen anderthalb Jahren wurde hart daran gearbeitet, MIB und IVS90 besser aufeinander abzustimmen. Nachdem die meisten Probleme behoben waren, konnte die elektronische Meldepflicht am 1. Januar 2010 in Kraft treten. Sie scheint gut angekommen zu sein. „Es gibt nur äußerst vereinzelt Schiffer, die sich nicht elektronisch melden wollen“, sagt Pauli, der sich über den Verantwortungssinn der Containerschifffahrt freut. „Wer Container transportiert, bringt ein höheres Unfallrisiko in die Binnenschifffahrt hinein. Wenn ein Kies-

frachter seine Ladung verliert, ist das nicht sehr tragisch. Aber wenn ein Containerschiff seine Ladung verliert, ist das fast der größte anzunehmende Unfall. Daher ist es nur logisch und angemessen, dass derjenige, der dieses Risiko für die Binnenschifffahrt erhöht, seinen Beitrag leistet um es zu begrenzen. Jeder in der Binnenschifffahrt muss dazu beitragen, dass das System sicher funktioniert, weil jeder auf jeden angewiesen ist. Und wenn ein Unfall passiert, kann alles zum Stillstand kommen.“

„Das elektronische Melden gibt den Mitarbeitern der Revierzentralen die Möglichkeit, effizient auf Unfälle zu reagieren“, ergänzt Ten Broeke. „Mit dem Containertransport ist der Umfang der zu übermittelnden Daten auf ein Niveau gestiegen, das über Funk nicht mehr beherrscht werden kann. Am Anfang hat man es mit Faxen versucht, doch die waren manchmal kaum leserlich und konnten danach nicht mehr sinnvoll weiterverwendet werden. Wir haben in den letzten zehn Jahren einige Havarien erlebt, wobei Container über Bord gegangen sind und wir nicht wussten, was genau im Wasser liegt. Wenn wir schneller erkennen können, welche Container im Wasser liegen, können wir sie schneller aus der Fahrinne entfernen und die Wasserstraße für die Schifffahrt freigeben. Es ist also wichtig für die eigene Logistikleistung, sich elektronisch zu melden. Außerdem gehört es zum Image der Binnenschifffahrt, dass man sicher transportiert.“

Ausweitung

Um die Effizienz des Systems zu erhöhen, beabsichtigt die ZKR, die elektronische Meldepflicht zu erweitern. Künftig wird man auch die Containernummern und die

Containerposition an Bord elektronisch übermitteln müssen. Ab wann dies der Fall sein wird, steht laut Pauli noch nicht fest. „Selbstverständlich werden wir die elektronische Meldepflicht erst erweitern, wenn das System tadellos funktioniert und von der Schifffahrt gut angenommen ist. Zur Zeit sammeln wir die ersten Erfahrungen nach Einführung der Meldepflicht. Voraussichtlich im Herbst diesen Jahres werden wir sehen können, wann wir diese Entscheidung treffen. Ob in diesem Jahr oder erst im nächsten ist abhängig von den Problemen, die aufgetaucht sind.“

Ten Broeke: „Die Hauptfrage ist, ob das Gewerbe bereits imstande ist, auch die Containernummer und -position in die elektronische Meldung aufzunehmen. Was macht man zum Beispiel mit Leercontainern, deren Nummern wir ebenfalls brauchen? Solche Sachen müssen zuerst geklärt werden, bevor die Meldepflicht erweitert wird. Wir nehmen dabei nicht nur technische, sondern auch praktische Aspekte in Betracht. In den Niederlanden wird häufig behauptet, dass die Erweiterung der Meldepflicht technisch schon möglich sei. Persönlich bin ich da etwas vorsichtiger geworden. Ich bezweifle, dass es sich schnell realisieren lässt.“

Pauli: „Wenn man die Stauposition melden muss, sollte man eigentlich eine Stauplanungssoftware haben. Dabei handelt es sich um kommerzielle Anwendungen, die außerhalb des Behördenbereichs fallen. Wir werden sehen müssen, ob die Stauprogramme tatsächlich so gut in das elektronische Melden integrierbar sind, wie uns gesagt wurde.“

Tanker und Kabinenschiffe

Die ZKR betrachtet die elektroni-

sche Meldepflicht in der Containerschifffahrt als einen ersten Schritt in einem Verfahren, bei dem nach und nach auch andere Schiffsgattungen in das elektronische Melden eingebunden werden sollen. Ein Zeitplan ist dafür noch nicht erstellt. Ten Broeke: „Heute sind immer mehr Schiffe mit einem Computer ausgerüstet. Die technischen Voraussetzungen fürs elektronische Melden werden innerhalb weniger Jahre auf allen Schiffen vorhanden sein.“ Pauli: „Irgendwann wird fast jedes Schiff diese Möglichkeit haben und auch benutzen wollen. Dann könnte der Zeitpunkt gekommen sein, dass man das elektronische Melden auch für weitere Gattungen wie die Tankschifffahrt und die Passagierschifffahrt vorschreibt. Ob man es auch machen muss für Schiffe, die nur ein Produkt transportieren, darüber können wir uns noch unterhalten.“

Bequem und sicher

Dabei gibt es gute Argumente für die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf andere Schiffsgattungen. Elektronisch zu melden erleichtert nicht nur die Arbeit, sondern ist auch sicher. Ten Broeke: „Über Funk kann jeder mithören, aber eine elektronische Nachricht wird verschlüsselt verschickt. Das elektronische Melden schließt auch an internationale Standards an, die es in der Seeschifffahrt schon gibt. Die EU hat vorgeschrieben, dass jedes Containerschiff sich bei den Hafengebörden elektronisch melden muss. Es ist denkbar, dass dies in Zukunft auch für die Binnenschifffahrt gelten wird. Von daher ist es logisch, dass die ZKR es für die Schifffahrt auf dem Rhein schon eingeführt hat.“

Rheinschifffahrtskommissar für die Niederlande

Ivo ten Broeke ist seit 2005 einer von vier niederländischen Rheinschifffahrtskommissaren in der ZKR. Darüber hinaus ist er im niederländischen Verkehrsministerium verantwortlich für die Implementierung von RIS. Das elektronische Melden hat schon eine lange Geschichte. „1990 führte das niederländische Verkehrsministerium in Dordrecht ein Pilotprojekt durch. Die Datenübertragung zwischen Schiffen und Behörden hat aber nicht richtig geklappt, weil die mobile Datenübertragung noch nicht tadellos funktionierte. 1995 hat mein Kollege im Verkehrsministerium Jos van Splunder das Projekt übernommen und daraus BICS gemacht. Ein Jahr später ist das elektronische Melden ein Teil von RIS geworden.“

Chefingenieur der ZKR

Als Chefingenieur bei der ZKR betreut Gernot Pauli im Sekretariat die technischen Gremien. Das elektronische Melden wird in drei dieser Gremien behandelt: in der Arbeitsgruppe RIS, in der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung und im Polizeiausschuss. „Durch das elektronische Melden wird gewährleistet, dass den Behörden an Land akkurate Informationen vorliegen. Das erhöht die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt. Im Idealfall werden die Informationen nicht speziell für das Melden generiert, sondern liegen sie schon vorher vor. Sie werden dann praktisch nur noch an die Meldestellen weitergeleitet.“

Ivo ten Broeke (l) und Gernot Pauli. „Ob man es auch machen muss für Schiffe, die nur ein Produkt transportieren, darüber können wir uns noch unterhalten.“





“MIB wird auch in diesem Jahr weiter optimiert”

Heinz Wepper ist Mitarbeiter der Fachstelle für Verkehrstechniken bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) in Koblenz. Er kümmert sich seit 1992 um das Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB). Damit das elektronische Melden auf dem Rhein funktioniert, wurden im ursprünglichen MIB verschiedene technische Anpassungen durchgeführt. Das System soll auch in diesem Jahr weiter optimiert werden, während gleichzeitig mit der Entwicklung eines neuen Meldesystems begonnen wird.

„Wir haben bereits vor einigen Jahren damit angefangen, das MIB vom Erinot 0.6 Standard auf den Erinot 1.2 Standard umzustellen“, erzählt Heinz Wepper. „In diesem Rahmen haben wir alle meldepflichtigen Datenfelder und einige optionale Felder integriert. Die Bedienungsoberflächen haben wir entsprechend angepasst. Außerdem haben wir die Möglichkeit geschaffen, BICS-Meldungen übers Internet zu empfangen.“

Datenübertragung stabil

Die Anpassungen im deutschen Meldesystem waren erfolgreich. Seit der Einführung der elektronischen Meldepflicht am 1. Januar 2010 funktioniert die Datenübertragung stabil, auch wenn es laut Wepper hin und wieder noch kleine Probleme gibt. „Das ist halt Technik. Bei Software hat man in den ersten Monaten nach Anpassungen nie eine hundertprozentige Sicherheit, dass alles klappt. Es gibt aber nationale und internationale Absprachen, wie die Mitarbeiter in den Revierzentralen mit eventuellen Störungen umgehen sollen.“

Nationale Unterschiede

Erschwerend bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht waren die Unterschiede in den jeweiligen nationalen Meldesystemen. Während in MIB nur Daten für die Koordinierung der Erstmaßnahmen bei Havarien zum Schutz von Mensch und Umwelt von meldepflichtigen Verbänden bzw. Schiffen gespeichert werden, erheben die Niederländer in ihrem Meldesystem IVS90 auch Daten von allgemein nicht meldepflichtigen Verbänden und Schiffen. Ebenso gibt es Unterschiede bei der Erhebung der Daten. Das ist beispielsweise der Fall beim Tiefgang, der in Deutschland nur auf besondere Aufforderung abgefragt und bearbeitet wird.

Neues Meldesystem

Die Fachstelle für Verkehrstechniken ist momentan zusammen mit der Fachgruppe Telematik bei der WSD Südwest dabei, MIB weiter zu optimieren. In diesem Jahr soll die Verfügbarkeit des Systems verbessert werden. Wepper: „Dazu werden wir die Datenübertragungswege

doppeln und ein Monitoring-Programm integrieren, damit Fehler bei der Datenübertragung schneller erkannt werden können. Danach wird es im heutigen MIB wahrscheinlich keine weiteren Verbesserungen mehr geben, denn wir haben bereits mit der Planung eines neuen Systems angefangen. Weitere Erkenntnisse sollen künftig in die Entwicklung des neuen Systems einfließen.“ Die Entwicklung eines neuen Meldesystems wird laut Wepper nicht im Alleingang, sondern in Abstimmung mit den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz erfolgen. „Die heutigen Meldesysteme sind auf nationaler Ebene entstanden und haben die nationalen Anforderungen erfüllt. Heute müssen aus meiner Sicht die Anforderungen an die neuen Meldesysteme international abgestimmt werden, damit es aus Sicht der Schifffahrt möglichst wie ein einziges System aussieht.“

Die internationale Zusammenarbeit wird wohl kein Problem

darstellen, denn immerhin kennen sich die technischen Experten in den beteiligten Ländern nun bereits seit Jahren. Doch wie schnell die zukünftigen Entwicklungen voranschreiten, ist laut Wepper auch abhängig von der Infrastruktur, die in Deutschland zur Verfügung steht. „Wir müssen ein System für ganz

Deutschland realisieren. Für die Datenübertragung wollen wir Intranet- und Internetverbindungen nutzen. Dies ist in ländlichen Gebieten (z.B. am Main-Doanau-Kanal) nicht ganz einfach. Wir sind also auch darauf angewiesen, wie schnell diese Technik in Deutschland ausgebaut wird.“



Heinz Wepper: „Weitere Erkenntnisse sollen künftig in die Entwicklung des neuen Systems einfließen.“

“Das Gewerbe wird sich nicht gegen eine Ausweitung der Meldepflicht stellen”



Jan Kruisinga: „Auf vielen Wasserstraßen ist das elektronische Melden noch nicht möglich. Durch die Meldepflicht auf dem Rhein haben wir doppelte Arbeit.“

Jan Kruisinga ist seit 1970 Binnenschiffahrtsunternehmer. Bereits vor 22 Jahren hatte er einen Computer an Bord seines Motorschiffs Derkiena, mit dem er für die NPRC fuhr. Mitte der neunziger Jahre beteiligte er sich am E-Mailprojekt Waternet, einem der ersten Projekte zur digitalen Kommunikation in der Binnenschiffahrt. Seit 1999 benutzt Kruisinga BICS. Er ist Vizevorsitzender vom Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart (CBOB) und Vizevorsitzender der nautisch-technischen Kommission von EBU (Europäische Binnenschiffs Union) und ESO (Europäische Schifferorganisation).

Seite 4 BICSMAIL

„Wir hatten BICS nicht wegen der Containertransporte, denn Container haben wir bei NPRC nur selten transportiert.“ Kruisinga fand es vor allem praktisch, sich digital melden zu können, obwohl die damalige BICS-Version - sie lief noch unter DOS – für Binnenschiffer nicht leicht zu bedienen war. „Zum Glück hatte BICS damals schon ein Helpdesk-Team. Man hat dort immer all seine Fragen stellen können.“ Als Kruisinga eine Zeit lang auch Container beförderte, kaufte er sich ein Stauprogramm, den „Containerplaner“ von Autena Marine. „Manchmal war die Netzwerkkapazität unzureichend für die Datenübertragung. Dann hat man so richtig gesehen, wie sich die Motivation der Schiffer verringert hat. Logisch, denn als Schiffer beschäftigt man sich an erster Stelle mit dem Fahren. Man ist nicht dazu da, irgendwelche Softwareprobleme zu lösen.“

Nautisch-technische Kommission

Jan Kruisinga ist Vorstandsmitglied der Koninklijke Schuttevaer. Als die europäischen Binnenschiffsorganisationen ESO und EBU vor sechs Jahren eine gemeinsame nautisch-technische Kommission (NTK) gründeten, beteiligte er sich an deren Sitzungen als Vertreter vom Kantoort Binnenvaart. Nach 2½ Jahren wurde er gebeten, den Vorsitz der NTK zu übernehmen. Er war 2½ Jahre Vorsitzender der NTK und ist jetzt immer noch deren Vizevorsitzender. Darüber hinaus ist Kruisinga CDA-Mitglied in Zwijndrecht. Was treibt ihn an, so engagiert zu sein? „Ein wenig verrückt muss man schon sein“, antwortet Kruisinga lachend. „Es ist zwar ehrenamtliche Arbeit, aber sie ist nicht freibleibend. Wenn man jung ist, muss man sich um sein

Unternehmen kümmern und hat man für ehrenamtliche Tätigkeiten keine Zeit. Doch als mein Sohn vor einigen Jahren in meinem Betrieb anfang, konnte ich ihm gewisse Aufgaben übertragen. Seitdem habe ich mehr Zeit für die Mitarbeit in verschiedenen Organisationen. Man wächst hinein, sammelt immer mehr Erfahrung und kann dadurch auch immer mehr Aufgaben übernehmen.“

In der NTK vertritt Kruisinga den CBOB, das Kantoort Binnenvaart und manchmal auch den CBRB. „Über nautisch-technische Sachen ist man sich meistens einig. Mit Politik beschäftige ich mich nicht.“ Dafür beschäftigt er sich aber mit Gesetzgebung, zum Beispiel mit dem Gesetz zum elektronischen Melden auf dem Rhein. „Im Jahr 2008 habe ich mich der Einführung der elektronischen Meldepflicht widersetzt, weil damals die Rahmenbedingungen noch nicht stimmten. Man konnte den Schiffer unmöglich für die Meldungen verantwortlich machen, da die Datenübertragung nicht reibungslos funktionierte. Die ZKR war viel zu optimistisch. Die Einführung der elektronischen Meldepflicht hätte die Sicherheit im Schiffsverkehr damals nicht verbessert. Wäre eine Katastrophe passiert, so hätten die notwendigen Daten nicht zur Verfügung gestanden. Nur gut, dass die Gewerbevertreter kritisch waren.“

Erweiterung

Inzwischen stimmen die Rahmenbedingungen und wurde die elektronische Meldepflicht zum 1. Januar 2010 eingeführt. Bisher scheint alles gut zu funktionieren. Es gibt aber noch zwei Verpflichtungen im ZKR-Gesetz, die erst ab 2011 eingeführt werden sollen: Das Vermitteln der

Containernummern und der Containerposition an Bord. „Das Gewerbe wird sich nicht dagegenstellen“, so Jan Kruisinga. „Wir haben aber angegeben, dass wir zunächst schauen wollen, ob das System gut funktioniert.“

Dass manche Binnenschiffer die Containernummern und –positionen überhaupt nicht vermitteln wollen, bezweifelt Kruisinga. „Man findet diese Informationen auch im Stauprogramm. Wir wollen nur sicher sein, dass die Daten auch ankommen, wenn wir sie senden. Wenn das reibungslos funktioniert, geben wir selbstverständlich grünes Licht für die diesbezügliche Erweiterung der Meldepflicht. Ich fände es gut, wenn alle Containernummern vermittelt werden müssten, und nicht nur diejenigen der Gefahrgutcontainer. Wenn ein Schiff nur einen Teil der Ladung verliert, möchte man doch wissen, welche Container über Bord gegangen sind?“

Laut Kruisinga müssten in diesem Fall alle Containerschiffe über ein Stauprogramm verfügen. „Wenn man aber nur ab und zu Container transportiert, kann man die Daten auch per Hand einführen. Persönlich halte ich ein Stauprogramm für bequemer.“ Dies gilt um so mehr, seit Verloader und Terminal die Containerdaten auch digital zur Verfügung stellen. Im Prinzip müssen Schiffer dadurch nichts mehr per Hand einführen. Wer nur ab und zu Container transportiert, kann die digitale Meldung auch vom Terminal erledigen lassen. „Das ist ein Ausweg im Gesetz: Man bleibt zwar verantwortlich, aber man kann die Meldung auch vom Verloader abschicken lassen.“ Kruisinga hat Verständnis dafür, wenn Binnenschiffer momentan

nicht in der Lage sind, zusätzliche Investitionen zu tätigen. „Wegen

„Wenn das digitale Melden reibungslos funktioniert, werden wir auch grünes Licht für das verpflichtete Melden von Containernummern geben.“

der Finanzkrise haben viele nicht genügend finanziellen Spielraum, um in weitergehende Verpflichtungen zu investieren, die mit dem Stauen von Containern zusammenhängen.“ Einer eventuellen Ausweitung der elektronischen Meldepflicht sieht er mit Vertrauen entgegen. „Ein Großteil der Tankschiffahrt benutzt heute bereits BICS. In der Tankschiffahrt ist es einfacher, denn Tanker haben im Gegensatz zu Containerschiffen meistens nur ein oder zwei Produkte geladen.“ Auf Dauer, so erwartet Kruisinga, wird auch der Rest der Flotte sich daran gewöhnen müssen, Daten digital zu versenden. Er verweist auf das Projekt „Papierarmes Fahren“. „Damit wird der Praxis

ein Ende gesetzt, dass ein Schiff nach dem Laden nicht auf die Papiere warten kann, weil bereits das nächste Schiff zum Laden kommt. In der Containerschiffahrt hat man es manchmal mit einem 20 Zentimeter hohen Papierberg zu tun. Auch wenn man nicht alles liest, so ist man als Schiffer doch verantwortlich dafür. Gleiches gilt für das Containergewicht. Man ist nun einmal verantwortlich für das korrekte Verstauen an Bord.“

Andere Wasserstraßen

Kruisinga wünscht sich, dass das elektronische Melden auch auf anderen Wasserstraßen eingeführt wird. „In Belgien und Frankreich arbeitet man bereits daran. In Deutschland sollte man die elektronische Meldepflicht auf Neckar, Main, Mosel und die norddeutschen Kanäle ausweiten. Wenn man dort Gefahrgutcontainer lädt, muss man dies zuerst über Funk und später, auf dem Rhein, noch einmal elektronisch melden. Das könnte man effizienter gestalten. Die Ausweitung der Möglichkeiten würde das elektronische Melden attraktiver machen für die Binnenschiffahrt in Nordwest-Europa.“



Informationsdokument zum elektronischen Melden

Die ZKR hat ein informatives Dokument zum elektronischen Melden verfasst. Nachfolgend einige Punkte, die alle meldepflichtigen Schiffe betreffen. Den Gesetzestext zum elektronischen Melden finden Sie in § 12.01 der RheinSchPV. Weitere Informationen und Auskünfte zum elektronischen Melden sind auf www.ccr-zkr.org erhältlich.

Aufgrund des Beschlusses 2007-II-20 der ZKR muss ab dem 1. April 2008 für Fahrzeuge und Verbände, die mindestens einen Gefahrgut-container oder mehr als 20 normale Container befördern, die Übermittlung der nach der Rheinschiff-fahrtspolizeiverordnung (RheinSch-PV) vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form erfolgen.

1. Wie ist der Begriff Container in § 12.01 RheinSchPV zu verstehen?

Unter dem Begriff sind ISO-Container und die im Straßen- und Eisenbahnverkehr üblichen Wechselbehälter zu verstehen, unabhängig von ihrer Größe oder Bauart.

2. Welche Angaben nach § 12.01 RheinSchPV müssen elektronisch übermittelt werden und welche sind durch eine Meldung auf andere Weise zu ergänzen?

§ 12.01 Nr. 2 RheinSchPV stellt klar, dass bei Abgabe der elektronischen Meldung von einer anderen Stelle als dem betreffenden Fahrzeug eine mündlich per Binnenschiffahrtfunk übermittelte Ergänzung der elektronischen Meldung um spezifische Angaben zulässig ist. Damit können auch Fahrzeuge an dem Verfahren des elektronischen Meldens teilnehmen, die selbst nicht über die notwendige Ausrüstung an Bord verfügen und sich stattdessen der Ausrüstung anderer Stellen oder Personen an Land, zum Beispiel der Disponenten, bedienen. Diese vom Schiffsführer mündlich per Binnenschiffahrtfunk übermittelten Ergänzungen können die folgenden nach § 12.01 Nr. 1 geforderten Angaben betreffen:

- Standort, Fahrtrichtung;
- Länge und Breite des Fahrzeugs;
- Art, Länge und Breite des Verbandes;
- Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
- Fahrtroute;

- Beladehafen;
 - Anzahl der an Bord befindlichen Personen.
3. Besteht die Verpflichtung zur Abgabe einer elektronischen Meldung auch dann, wenn dem Schiffsführer selbst die notwendigen Angaben nicht elektronisch übermittelt werden?

Ja, die Verpflichtung zur Abgabe einer elektronischen Meldung besteht auch dann, wenn dem Schiffsführer selbst die notwendigen Angaben nicht elektronisch übermittelt werden.

4. Reicht es für das Versenden einer elektronischen Meldung aus, wenn in der Software nur die Felder ausgefüllt werden, die nach § 12.01 RheinSchPV zur Erfüllung der Meldepflicht erforderlich sind?

Ja.

5. Inwieweit ist der Schiffsführer für die Richtigkeit der übertragenen Daten verantwortlich?

Die Verantwortung des Schiffsführers (des Beförderers) für die Richtigkeit der übertragenen Daten und Einschränkungen dieser Verantwortung ergibt sich bei der Beförderung von Containern, die dem ADNR unterliegen, aus Abschnitt 1.4.2.2 des ADNR. Dabei kann der Schiffsführer jedoch auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen (ADNR 1.4.2.2.2). Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Containern, die nicht dem ADNR unterliegen.

In der Praxis erhält der Schiffsführer nämlich viele Datenangaben von Dritten. Auf diese Angaben muss er sich verlassen können, außer sie seien offensichtlich falsch. Der Schiffsführer hat gar nicht die Möglichkeit, die ihm zur Verfügung gestellten Informationen zu prüfen. Das gilt auch für die Inhaltsangaben zu den einzelnen Containern.

Wegen des großen Datenumfangs darf die Meldung nur in elektronischer Form gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt Edition 1.2 erfolgen. Der Schiffsführer sollte vom Terminal die Ladeliste der Container mit allen relevanten Daten elektronisch erhalten.

Daraus kann abgeleitet werden, dass im Hinblick auf die Verantwortung des Schiffsführers an Bord eines Fahrzeuges oder Verbandes mit Containerladung:

der Schiffsführer ganz generell für die übernommene Ladung an Bord in Bezug auf Menge und Stauplan verantwortlich ist, dies gilt auch bei kurzfristiger Änderung vor unmittelbarem Antritt der Reise;

- der Schiffsführer in jedem Fall grundsätzlich für die Meldung der Ladung und deren Änderungen unterwegs an die zuständigen Behörden verantwortlich ist;
- vom Schiffsführer Angaben zu prüfen und bei offensichtlicher Unrichtigkeit zu berichtigen sind, wenn andere Personen oder Stellen diese Angaben zur Ladung an die zuständigen Behörden gemeldet haben;
- Teilmeldungen von Verladestellen an die zuständige Behörde zu Fehlangaben führen können, wenn der Schiffsführer diese Angaben nicht kennt oder nicht überprüft;
- falsche oder unvollständige Meldungen an die zuständigen Behörden durch das elektronische Melden der gesamten Ladung vor Antritt der Fahrt praktisch ausgeschlossen werden;
- der Schiffsführer den Angaben der Verladestellen über Nummer, Inhalt und Gewicht der einzelnen Container grundsätzlich vertrauen können muss;
- der Schiffsführer nötigenfalls eine Plausibilitätskontrolle zum Ladegewicht mittels der gemittelten Abladetiefe und den Angaben im Eichschein durchzuführen hat;
- Teillösungen oder -ladungen unterwegs ebenfalls jeweils vor

Antritt der Fahrt den zuständigen Behörden zu melden sind.

6. Ist die Verpflichtung zur Abgabe einer elektronischen Meldung erfüllt, wenn die Meldung abgegeben wurde, die Meldung aber aus Gründen, die außerhalb des Einflusses des Schiffsführers liegen, nicht an die Verkehrszentralen übermittelt werden kann?

Grundsätzlich gilt, dass der Schiffsführer sich in allen Fällen, bei denen er feststellt, dass er eine elektronische Meldung nicht übermitteln kann oder er keine Bestätigung der Übermittlung der elektronischen Meldung erhält, über den Binnenschiffahrtfunk oder anderweitig bei der Verkehrszentrale zu melden hat.

Sofern die Ursache für die Unmöglichkeit der Übermittlung in Mängeln an der Ausrüstung an Bord liegt, hat der Schiffsführer vor der Ab- oder Weiterfahrt die Mängel beseitigen zu lassen und die Meldung elektronisch abzugeben.

Sofern die Ursache für die Unmöglichkeit der Übermittlung in einer Störung der Verkehrszentrale oder sonstiger Einrichtungen an Land oder in dem Fehlen einer Funkabdeckung (Funkloch) oder einem vollständigen Netzausfall liegt, hat der Schiffsführer vor der Ab- oder Weiterfahrt mit der Verkehrszentrale in Verbindung zu treten und sich mit dieser über die nachträgliche Übermittlung der geforderten Angaben zu verständigen.

7. Darf ein Fahrzeug einen Containerterminal verlassen, wenn es die geforderten Angaben zur Ladung noch nicht hat übermitteln können, da diese Angaben dem Schiffsführer (noch) nicht vorliegen?

Ein Fahrzeug, das direkt von einem Containerterminal aus in die meldepflichtige Strecke einfahren will, darf dieses nicht verlassen, wenn es die geforderten Angaben zur Ladung noch nicht hat übermitteln können,

auch dann nicht, wenn diese Angaben dem Schiffsführer (noch) nicht vorliegen. Es darf erst dann in die meldepflichtige Strecke einfahren, wenn die Angaben vorliegen und elektronisch gemeldet wurden.

8. Wie können Meldungen abgesetzt werden, wenn sich das Fahrzeug im Randbereich von Mobilfunknetzen befindet?

Die Datenübertragung kann insbesondere entlang der Rhein-strecke in Abhängigkeit ihrer Topographie und den vorhandenen Empfangspegeln zwischen Basel und Karlsruhe unterbrochen werden. Dies ist dann der Fall, wenn ein Mobilfunkgerät oder eine andere Sendeeinrichtung während der Aussendung von Daten von einem Netzanbieter zu einem anderen Netzanbieter wechselt. Dann kann es zu erheblichen Problemen bei der Datenübertragung kommen. Um diesem Problem entgegenzuwirken, empfiehlt es sich, dass

- Die Einstellung am Mobilfunkgerät oder einer anderen Sendeeinrichtung von „automatischer Netzwahl“ in „manuelle Netzwahl“ geändert wird. Dadurch kann einer Vielzahl von Datenübertragungsproblemen einfach begegnet werden und
- Ein zuverlässiger Netzanbieter für diesen Streckenabschnitt ausgewählt wird.
- Darüber hinaus kann durch eine Außenantenne (z.B. Auf dem Dach eines Steuerstandes) eine höhere Übertragungssicherheit gewährleistet werden. Die Außenantenne sollte grundsätzlich senkrecht stehen, um eine größtmögliche Wirkung zu erreichen.
- Sollte eine fehlerfreie Übertragung trotzdem nicht gelingen, wird empfohlen, nach einer gewissen Zeit erneut zu versuchen, die Meldung abzusetzen.



Elektronische Meldepflicht gut ange

Jetzt ist es definitiv: Seit dem 1. Januar müssen Schiffe, die Gefahrgutcontainer und/oder mehr als 20 Container auf dem Rhein (und in den Niederlanden auf allen Wasserstraßen der Klasse IV und höher) befördern, sich elektronisch melden. Über dieses Vorhaben, das es bereits seit Jahren gibt, wurde ausführlich mit dem Gewerbe kommuniziert. Zwei an der Meldepflicht beteiligte Topbeamte aus Deutschland und den Niederlanden erläutern die neue Situation: Mathias Polschinski von Fachgruppe Telematik (Binnen) bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und Jos van Splunder vom Schifffahrtsverkehrszentrum beim niederländischen Verkehrsministerium.

BICS-Pionier

Jos van Splunder stand als Mitarbeiter von Rijkswaterstaat Direktion Zeeland an der Wiege von BICS. Als 'geistlichen Vater' von BICS möchte er sich aber nicht bezeichnen. „Wir begannen vor etwa 15 Jahren mit einem Pilotprojekt. Zeeland Seaports wollte damals ein neues Hafeninformati onssystem. In diesem Rahmen haben wir getestet, ob das elektronische Melden funktionieren würde. So etwas macht man aber nicht allein. Ich habe gemeinsam mit Piet Nefkens und Robert Scherpbier intensiv daran gearbeitet. Robert konnte meine Ideen gut übersetzen und Piet erkannte den operationellen Mehrwert. Leider sind beide Herren viel zu früh verstorben.“ Am Schwierigsten war es manchmal für Van Splunder, die Geduld zu bewahren. „Man will oft schneller vorankommen als es die Umgebung und die Technik überhaupt zulassen. Mit BICS gaben wir den Anstoß zum Gebrauch von PC's an Bord. Angefangen haben wir im kleinen Rahmen, mit etwa 25 Schiffen. Damals gab es gerade erst das Mobiltelefon. Nach einiger Zeit zeigten auch Deutschland und Frankreich Interesse am elektronischen Melden. Christian Krajewski (WSD Südwest) und Pascal Vinet (VNF) haben darin eine tragende Rolle gespielt. Die internationale Zusammenarbeit kennzeichnete sich durch gegenseitigen Respekt und den Mut, aufeinander zu warten mit den Entwicklungen.“



Beide wissen genau, wie die elektronische Meldepflicht in der Binnenschifffahrt angekommen ist. Jos van Splunder: „Ich rufe regelmäßig die Revierzentralen an. Die Mitarbeiter dort sind zufrieden. Wenn sich in den Niederlanden ein meldepflichtiges Schiff nicht elektronisch meldet, wird der Schiffsname an mich weitergeleitet. Anschließend nimmt das Bureau Telematica Binnenvaart Kontakt mit dem Schiffer auf und fragt, ob er Unterstützung braucht. Uns sind bisher keine negativen Erfahrungen bekannt. Man merkt aber, dass viele Schiffseigner bis zum letzten Moment gewartet haben, obwohl wir viel und deutlich über die Einführung der Meldepflicht kommuniziert haben. Gleiches gilt für die Terminalseite: Viele Terminals haben erst in letzter Minute die Software gekauft, um Containerdaten von Land an Bord zu übertragen. Hätte es die Verpflichtung ab 1. Januar 2010 nicht gegeben, dann hätten sie es wahrscheinlich immer noch nicht gemacht. Dabei ist es wichtig, dass die Terminals mitmachen, denn sie stehen am Anfang der Informationskette. Es ist die Aufgabe der Binnenschifffahrtsorganisationen wie CBRB, Het Kantoor, Koninklijke Schuttevaer und BDB, die Terminalbetreiber für die elektronische Meldepflicht zu sensibilisieren.“ In den Niederlanden gilt die elektronische Meldepflicht nicht nur auf dem Rhein, sondern auf allen Wasserstraßen der Klasse IV und höher. Für einen Transporteur von Abfallcontainern war es zunächst ein kleiner Schock, dass auch er sich jetzt elektronisch melden muss. „Die Reederei war überhaupt nicht auf die elektronische Meldepflicht vorbereitet“, so Van Splunder. „Doch schon innerhalb einer Woche konnte sie elektronisch melden.“

Austausch

Im April 2008 war die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein schon mal eingeführt worden. Sie wurde aber bald wieder ausgesetzt, nachdem der internationale Datenaustausch nicht reibungslos funktionierte. Dieses Problem ist nun beseitigt. Mathias Polschinski: „Unser Meldesystem läuft stabil und der Datenaustausch mit den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz funktioniert sehr gut. Wir haben im letzten Jahr viel umgesetzt. In Deutschland haben wir eine Firma, die uns rund um die Uhr unterstützt, sollte es noch ein kleines techni-

ches Problem geben. Auch bei den Schiffern ist die elektronische Meldepflicht gut angekommen. Zwar gab es in den Niederlanden einen Zwischenfall mit einem Schiffsführer, der keinen PC an Bord hatte und sich deshalb nicht elektronisch melden konnte. Aber wir haben das bereits mit der deutschen Reederei geklärt, und der Schiffsführer hat hinterher auch seine BICS-Meldung geschickt. Man merkt, dass manche das Ganze noch ein bisschen ausprobieren, das ist aber einfach menschlich.“

Wir wollen auch die Benutzer der Wasserstraßen in die Erfolgskontrolle mit einbeziehen

Zusammenarbeit

Polschinski lobt die internationale Zusammenarbeit: „Auf allen Ebenen. Von der Management- und Leitungsebene bis runter zu den Revierzentralen. Im Oktober 2009 haben wir eine internationale Schulung organisiert für die Mitarbeiter der Revierzentralen Basel, Gamsheim, Oberwesel, und Duisburg. Sogar der Leiter der Revierzentrale Nijmegen und ein Vertreter des BICS-Team haben an der Schulung teilgenommen, um IVS 90 und BICS vorzustellen, damit das Verständnis untereinander für die unterschiedlichen Meldesysteme wächst und die Prozeduren in den Revierzentralen vereinheitlicht werden können.“ Van Splunder: „Die Arbeitsweise der niederländischen Operator stimmt nun zu 80 % mit der in Deutschland, Frankreich und der Schweiz überein. Man kann also ruhig sagen, dass die Arbeitsweise in den Revierzentralen am Rhein einheitlich ist.“

Gemeinsames System

Laut Polschinski kann die bisherige internationale Zusammenarbeit weiter ausgebaut werden. „Wir wollen die Meldesysteme weiter optimieren und untersuchen, ob es möglich und sinnvoll ist, ein einheitliches Meldesystem zu schaffen.“ Ende Januar fand diesbezüglich ein Workshop statt. In den Niederlanden arbeitet man mit IVS90, in Deutschland mit MIB2. Jos van Splunder: „Das IVS90 ist

hauptsächlich auf Verkehrsmanagement ausgelegt. Wir verwenden es aber auch für Havarievorsorge und Unfallmanagement. Dagegen ist das deutsche MIB weniger auf Verkehrsmanagement und mehr auf den Notfall ausgelegt. Beide Systeme haben dasselbe Fundament, doch die Arbeitsweise ist anders. Wir wollen nun untersuchen, ob wir eine gemeinsame Zukunftsvision entwickeln können.“ Polschinski: „Dadurch müsste die Schifffahrt weniger Sonderfälle in den jeweiligen Ländern berücksichtigen. Aber vielleicht könnten wir auch eine neue BICS-Version entwickeln und die Meldepflicht weiter harmonisieren.“

Nächster Schritt

In den kommenden Monaten soll die Einführung der elektronischen Meldepflicht evaluiert werden. Mathias Polschinski: „Wir werden schauen, welche Fragen sich in der Praxis ergeben und international abstimmen, wie man darauf reagiert.“ Jos van Splunder: „Was ist in technischer oder rechtlicher Hinsicht noch nicht gut aufeinander abgestimmt? Was fehlt noch? Wir wollen auch die Benutzer der Wasserstraßen in diese Erfolgskontrolle miteinbeziehen. Wir hoffen, im September die ersten Ergebnisse zu haben und unsere Empfehlungen der ZKR vorlegen zu können.“ Die ZKR (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) hat die elektronische Meldepflicht erlassen.

Ausweitung

In Zukunft könnten auch andere Bereiche der Binnenschifffahrt, wie etwa die Tank- und Passagierschifffahrt, mit der elektronischen Meldepflicht konfrontiert werden. In den Niederlanden findet dieses Jahr ein Pilotprojekt mit Hotelschiffen statt. Van Splunder: „Wir wollen herausfinden, was noch passieren muss, damit auch diese Schiffe in Zukunft elektronisch melden können. Die Standardisierung der Nachrichten besteht und auch die Software stellt kein Problem dar. Nun wollen wir schauen, ob auch komplette Passagierlisten übertragen werden können. Das ist im MIB2 nicht möglich.“ In Deutschland wird die Einführung der elektronischen Meldepflicht auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein untersucht. Polschinski: „Bis auf die Mosel kann man auf allen Wasserstraßen, wo eine Meldepflicht besteht, sich auch jetzt schon elektronisch melden.“

Die Verpflichtung dazu gibt es aber noch nicht. Ich denke, das wird die Praxis einfach ergeben.“ Zum 1. Januar 2010 wurde in Deutschland die normale Meldepflicht (also nicht die elektronische) ausgeweitet, und zwar für den Küstenkanal und die nördliche Strecke des Dortmund-Ems-Kanals. In der Schweiz gilt die elektronische Meldepflicht jetzt auch für die kleine Hochrheinstrecke.

AIS

In einigen Jahren wird die Verpflichtung eingeführt, an Bord einen Inland AIS-Transponder (Automatic Identification System) mitzuführen. Van Splunder: „Die Verknüpfung von elektronischem Melden mit AIS könnte die administrative Belastung in der Binnenschifffahrt und den Funkverkehr zwischen Schiff und Revierzentrale reduzieren. Darüber müssen wir aber gute, internationale



Aufruf

Mathias Polschinski erhofft sich Verständnis der Schifffahrt, wenn sich ein Schiffsführer in Deutschland über Funk bei der Revierzentrale meldet und nicht gleich Antwort bekommt. „Die Operator sind aktiv und arbeiten mit vollem Einsatz. In Deutschland haben wir aus Datenschutzgründen kein System, das die Möglichkeit bietet, dass alle Schiffsführer mithören können, wenn ein Schiffsführer mit einer Revierzentrale kommuniziert. Dadurch hat man manchmal den Eindruck, es wäre frei und keiner ginge ran. Wir haben leider zurzeit keine Information an den Schiffsführer, dass die Leitung besetzt ist. Hierzu wird es weitere Planungen geben, um den Zustand zu verbessern. Ich bitte bis dahin alle, in solchen Fällen die Ruhe gegenüber dem Operator zu bewahren.“

kommen in Containerschifffahrt



Absprachen machen.“ Polschinski: „Eine Verknüpfung vom elektronischen Melden mit AIS wird auch in Deutschland langfristig begrüßt, hierzu finden Planungen in Deutschland statt; dazu gehört auch der Aufbau einer geeigneten Landinfrastruktur. Außerdem muss beim AIS der Datenschutz berücksichtigt werden. Das ist ein recht umfassendes Thema. Ob es jemals dazu kommt, dass der Funkverkehr zwischen Schiff und Revierzentrale komplett reduziert wird, weiß ich nicht. An der deutschen Küste hat man es aber bewusst nicht gemacht. Man möchte trotz AIS immer noch ein Lebenszeichen vom Schiffsführer haben. Wir werden uns ein Konzept überlegen müssen, wie wir es im Binnenbereich machen. Persönlich

kann ich mir nicht vorstellen, dass man gar keinen Funkkontakt mehr zwischen Schiff und Verwaltung haben möchte.“

Containerposition

Im offiziellen ZKR-Bericht ist nachzulesen, dass die elektronische Meldepflicht zum 1. April 2011 ausgeweitet werden soll. Ab dann müssten auch die Containernummern und die Containerpositionen an die Revierzentralen weitergeleitet werden. Im Notfall ist es wichtig, dass die Rettungsinstanzen über solche Informationen verfügen. Offiziell angekündigt wurde die Ausweitung der Meldepflicht zum 1.4.2011 bislang nicht. Polschinski: „Man kann bereits heute Containernummern senden und auch die Stauplanpo-

sitionen werden unterstützt, sowohl im IVS90 als auch im MIB2. Wir sollten aber zuerst überprüfen, wie es überhaupt möglich ist, dass diese Angaben gemeldet werden können. Das Hauptproblem liegt bei den Leercontainern. Wir müssen das gut vorbereiten und wenn wir merken,

Man möchte trotz AIS immer noch ein Lebenszeichen vom Schiffsführer haben

dass es noch technische Probleme gibt, sollten wir die zuerst beseitigen. Wenn die Meldepflicht zum 1.4.2011 ausgeweitet werden sollte,

wünsche ich mir, dass die Systeme bis dahin reibungslos funktionieren.“ Jos van Splunder weist auf ein paar Sachen, die vorher geklärt werden müssten. „Hat jeder Schiffer bereits ein Stauprogramm an Bord? Haben alle Terminals die notwendige Software? Nach Ansicht der ZKR sollte im Notfall bekannt sein, wo die Gefahrgutcontainer stehen und welche anderen Ladungen sich noch an Bord befinden. Ein Gefahrgutcontainer ist gut gekennzeichnet, aber andere Containerinhalte können oft noch gefährlicher sein. Denken Sie zum Beispiel an Containern mit gefrorenen Erbsen oder Kunstdünger. Persönlich wäre ich nicht überrascht, wenn sich in Zukunft alle Schiffe elektronisch melden müssten. Die Daten im maritimen Be-

Mathias Polschinski und Jos van Splunder am rechten Rheinufer in Duisburg.

reich und im Binnenschiffsbereich werden immer mehr miteinander verknüpft. Durch die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Schiffe würde sich die administrative Belastung verringern und bekämen wir außerdem bessere Statistiken, was wiederum dazu führen würde, dass man Unterhaltungsmaßnahmen an den Wasserstraßen besser planen kann.“

Operator in den Revierzentralen vereinbaren einheitliche Arbeitsweise

„Ein Meilenstein für die gesamte



Eine wichtige Voraussetzung für das elektronische Melden ist, dass es für die nautischen Mitarbeiter (Operator) in den Revierzentralen einheitliche Arbeitsanweisungen gibt. Daher wurden die Revierzentralen im vergangenen Jahr in die Arbeit der internationalen Arbeitsgruppe 'elektronisches Melden' eingebunden. Leonhard Witting, Uwe Deversi und Brian Vrijaldenhoven haben dies als sehr produktiv erfahren.

*(vLnR) Brian Vrijaldenhoven,
Uwe Deversi en Leonhard
Witting.*

Leonhard, Uwe und Brian sind bestimmt keine typischen Beamten, die von der alltäglichen Praxis eines Binnenschiffers weit entfernt stehen. In der Vergangenheit sind sie selbst gefahren. Leonhard arbeitete bei der Stinnes-Reederei, bevor er zum Hafendienst wechselte. Danach ging es weiter in die Revierzentrale Duisburg, wo er inzwischen seit 17 Jahren arbeitet. Uwe ist seit drei Jahren nautischer Mitarbeiter in der Revierzentrale Oberwesel und ist zuvor 20 Jahre als Schiffsführer auf Tankschiffen gefahren. Auch Brian war in der Tankschiffahrt aktiv, bevor er bei Rijkswaterstaat in Dienst trat. Er arbeitete acht Jahre in der Revierzentrale Nijmegen und ist seit 2,5 Jahren Adviseur für Verkehrsmanagement im Distrikt Boven-Rijn und Waal. Die Praxiserfahrung, die sie

in ihrer aktiven Fahrzeit gesammelt haben, brauchen die Operator fast täglich bei der Arbeit. Leonhard: „Neben dem Sammeln von BICS- und ADNR-Daten kümmern wir uns auch um Notfallmeldungen. Dabei sollte man schon wissen, wie die Strecke aussieht und wo man den Schiffer hinleiten kann, um Hilfe zu bekommen.“

Internationale Arbeitsgruppe

Im Januar 2009 wurden die Operator aller Revierzentralen am Rhein in die Arbeit der internationalen Arbeitsgruppe 'elektronisches Melden' eingebunden. Sie reden mit über die Umsetzung des elektronischen Meldens in die praktische Arbeit. Leonhard: „Die Frage war, wie wir zu einem System kommen, das richtig läuft. Technisch ist alles möglich,

aber auch in den Revierzentralen muss alles richtig gemacht werden. Wir haben unter anderem unsere Erfahrungen mit Gefahrgutanmeldung per Fax und Telefon ausgetauscht. Wir konnten aber auch angeben, wie ein Programm für uns aussehen sollte, damit wir bei Havarien die Einsatzkräfte vor Ort optimal unterstützen können. Auf Basis dieser Vorschläge wurde ausgelotet, was technisch umsetzbar ist. So hat man sich immer mehr herangetastet und die Systeme optimiert.“

Die internationale Arbeitsgruppe traf sich monatlich, jeweils in einer anderen Revierzentrale. Brian: „Wir haben bei diesen Treffen eine einheitliche Arbeitsweise für alle Operator am Rhein festgelegt: Welche Daten sollte man in der Revierzentrale eintragen oder kontrol-

lieren? Was macht man, wenn sich ein Schiff nicht meldet? Diesbezüglich sprechen wir nun alle mit einer Stimme.“

Die gemeinsamen Arbeitstreffen mit Kollegen aus Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Frankreich haben Uwe, Brian und Leonhard als sehr produktiv erfahren. „Das hätten wir bereits viel eher machen sollen“, so Uwe. „Zwar hat man sich auch in der Vergangenheit gelegentlich mit Kollegen aus anderen Revierzentralen getroffen, aber das war mehr eigene Initiative. Durch die Arbeitstreffen im vergangenen Jahr arbeiten die Revierzentralen inzwischen eng zusammen.“ Leonhard: „Auch in Zukunft wollen wir uns ein- bis zweimal im Jahr treffen, um Probleme zu besprechen und Erfahrungen auszutauschen.“

Das soll nicht nur unter den Leitern stattfinden, sondern unter allen Mitarbeitern der Revierzentralen.“

Ein Knopfdruck

Die Einführung der elektronischen Meldepflicht ist ein Meilenstein, nicht nur für die Containerschiffahrt, sondern für die gesamte Rheinschiffahrt. Man denke nur an die Probleme und die Verwirrung nach dem Excelsior-Unfall im März 2007. Damals war der Rhein tagelang für den Schiffsverkehr gesperrt, nachdem Container mit unbekanntem Inhalt vermisst waren. „Wir stellten damals fest, dass ein erheblicher Teil an Informationen fehlt“, so Leonhard. „Mit dem elektronischen Melden können wir nun hoffentlich das Optimum aus den Informationen bekommen und so die Einsatz-

Rheinschifffahrt“

kräfte vor Ort gut informieren. Das ist der Sinn des Ganzen.“

Uwe: „Früher war oft nicht nachvollziehbar, was ein Containerschiff geladen hat. Das mussten wir anhand von irgendwelchen Faxen oder E-Mails herausfinden. Es war sehr zeitintensiv und nicht immer hundertprozentig korrekt, denn die Informationen stammten hauptsächlich vom Verlader. Heute haben wir die Informationen direkt vom Schiff und können wir mit einem Knopfrück einen Notfallausdruck machen,

Technisch ist alles möglich, aber auch in den Revierzentralen muss alles richtig gemacht werden

den wir weitergeben können an die Kräfte, die vor Ort sind.“

Allein im Januar hat Uwe bereits 12 solcher Notfallberichte erstellt, denn von der Revierzentrale Oberwesel aus wird auch die Schifffahrt auf der Gebirgsstrecke bei Bingen betreut. Dort passieren jedes Jahr die meisten Havarien und Unfälle. Uwe: „Im Januar gab es viele unterschiedliche Probleme, auch mit Containerschiffen. Durch das elektronische Melden weiß man aber schnell, was ein

Schiff geladen hat. Das ist nicht nur ein Meilenstein für die Containerschifffahrt, sondern auch für andere Schiffstypen, für die wir die neue Form der Notfallberichte ebenfalls nutzen können.“

Aufklärung

Während der ersten Wochen des neuen Jahres haben die Operator jedoch festgestellt, dass manche Schiffer immer noch nicht wissen, wie sie BICS nutzen müssen. Uwe: „Es gibt welche, die alles Neue erst mal ablehnen. Das hat vielleicht auch mit der Altersstruktur in der Binnenschifffahrt zu tun.“ Leonhard: „Das größte Problem ist die Angst, gläsern zu werden. Bei vielen Schiffern fängt das Umdenken erst an, wenn sie mal wirklich einen Notfall haben. Dann erst wird unsere Arbeit geschätzt. Vorher wird das elektronische Melden oft als ein Verfolgungssystem betrachtet, was es aber nicht ist.“ Im Januar passierte es häufig, dass Schiffer sich nicht korrekt meldeten. Uwe: „In solchen Fällen machen wir zuerst eine Aufklärung. Wenn nötig, verweisen wir den Schiffer auf den Helpdesk von BICS. Leider höre ich regelmäßig von Schiffern, dass der Helpdesk zu teuer ist, wenn man von Deutschland aus anruft. Das schreckt einige ab und dürfte nicht sein.“ Einige Schiffer hatten zum Anfang des Jahres mit der Macht der Gewohnheit zu kämpfen. Brian: „Früher hat man, wenn man aus Deutschland kam, die BICS-Meldung immer an die erste Meldestelle in

den Niederlanden gesendet. Manche machen das aus Gewohnheit immer noch. Dabei muss man sich heute schon in Deutschland anmelden.“ Durch die Zusammenarbeit mit einem Technologieunternehmen kann die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gewährleisten, dass das Meldesystem rund um die Uhr funktioniert. Uwe: „Wenn wir am Wochenende, an Feiertagen oder nachts um drei ein Serverproblem haben, haben wir immer einen Ansprechpartner, der uns hilft. Das ist wichtig, denn auch die Schifffahrt hört nicht um 17 Uhr auf.“

Neue Herausforderungen

Mit der heutigen Technik, so Uwe und Leonhard, ist man bei Katastrophen wie mit der Excelsior viel besser aufgestellt: „Wir können gezielt anhand von Daten erkennen, welcher Container über Bord gegangen ist und ob es sich dabei um Gefahrgut handelt. Wir wissen sogar in welcher Reihe, in welcher Höhe und in welcher Position sich ein Container an Bord befindet. Diese Informationen werden von den Stauprogrammen automatisch gesendet.“

In den kommenden Monaten soll das System weiter optimiert werden. Doch es wird nie fertig sein, wie Uwe betont. „Es werden immer neue Herausforderungen kommen. Dabei geht es um die Sicherheit von Personen und Umwelt.“ Leonhard: „Es kann sich in den kommenden Jahren viel ändern, was man viel-



leicht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erkennen kann. Daher ist es wichtig, dass die Operator auch in Zukunft gut zusammenarbeiten und sich auf internationalen Treffen austauschen.“

Mehr Verständnis

Eins steht fest: Wie 'elektronisch' die

können im Notfall eine Katastrophe abwenden. Leonhard: „Wir sind zur Schadensabwendung in der Binnenschifffahrt da, und nicht zur Verfolgung. Wir hoffen, dass die Akzeptanz für unsere Arbeit sehr viel besser wird. Vielleicht sollten auch Binnenschiffer und Operator sich öfter gegenseitig besuchen. Bei uns steht die Tür immer offen.“

Auch in Zukunft wollen wir uns ein- bis zweimal im Jahr treffen

Binnenschifffahrt auch immer sein wird, gut ausgebildete Mitarbeiter in den Revierzentralen wird man immer brauchen, denn nur Menschen

VNF: “Erweiterung Schritt für Schritt”



Auch der französische Wasserstraßenverwalter – die VNF (Voies Navigables de France) – spielte eine Rolle bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht. VNF-Mitarbeiter Patrick Locquet leitet eine Fachgruppe zum elektronischen Melden auf dem Rhein und auf anderen französischen Wasserstraßen. Er beantwortet einige Fragen zu diesem Thema.

Die Schwierigkeiten bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht im April 2008 waren hauptsächlich auf Unterschiede zwischen dem deutschen und dem niederländischen System zurückzuführen. Hat auch VNF mit nach Lösungen gesucht?

„Ja, das haben wir. Unsere Erprobung erfolgte im IRIS EUROPE I. VNF implementierte den Austausch von ERINOT-Berichten zwischen der VNF-Software 'Cahier de l'Eclusier' und dem deutschen MIB. Das funktionierte nur von MIB zu 'Cahier de l'Eclusier, weil MIB keine Berichte empfangen konnte.“

Wird die Einführung der Meldepflicht in diesem Jahr flott verlaufen?

„Das wird nicht von alleine gehen. Es ist davon abhängig, wie man mit

dem System umgeht, ob man bereit ist, seine täglichen Gewohnheiten anzupassen und ob die Beschaffung der notwendigen Apparatur für die Benutzer finanziell machbar ist.“

Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den Beteiligten in Frankreich?

„Die läuft vorerst prima. Wir haben ein Treffen geplant zur Evaluierung des ganzen Prozesses.“

In den Niederlanden gibt es die elektronische Meldepflicht nicht nur auf dem Rhein, sondern auch auf anderen Wasserstraßen. Wie sieht es in Frankreich aus?

„In Frankreich soll die elektronische Meldepflicht so schnell wie möglich auch auf andere Wasserstraßen eingeführt werden.“

Wird es in Zukunft ein einziges europäisches Meldesystem geben, etwa eine Mischung aus MIB und IVS90?

„In diese Richtung scheint es sich zu entwickeln. Vorerst arbeiten wir mit BICS in Kombination mit VNF 2000.“

Wie schätzen Sie die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die Tankschifffahrt, Passagierschifffahrt usw. ein?

„Der Zeitplan wird davon abhängig sein, wie viel Zeit man zum Ausrüsten dieser Schiffe mit der notwendigen Apparatur benötigt. Das wird in den kommenden Jahren Schritt für Schritt passieren.“

Wird sich die Einführung von Inland AIS in den kommenden Jahren po-

sitiv auf das Benutzen von digitalen Informationen in der Binnenschifffahrt auswirken?

„Das ist ein ganz anderes Thema. Das eine Gerät hat mit Schiffsnavigation zu tun, das andere mit der Ladung. AIS wird wohl einen Effekt auf die Berufsgewohnheiten und die Kultur der Binnenschifffahrt haben.“

Denken Sie bereits nach über die elektronische Meldepflicht auf der Seine?

„Auf der Seine kann man sich jetzt schon elektronisch melden, es ist aber nicht verpflichtend.“



Roland Blessinger im Hafen Basel

„Alle müssen das Beste für die Sicherheit der Schifffahrt leisten“

Neben der Leitung der Revierzentrale Basel ist Roland Blessinger zuständig für die interne Ausbildung und das Gefahrgutmanagement. Er vertritt den Leiter des Bereichs Schifffahrt- und Hafenbetrieb. Roland Blessinger: „Das breite internationale Aufgabenfeld ist sehr interessant und eine grosse Herausforderung für mich und alle Mitarbeiter in den Schweizerischen Rheinhäfen. Man muss sich vorstellen, dass die Grossschifffahrt in der Schweiz nur im Raum Basel vertreten ist. Folglich kann man sagen, dass wir schon ein wenig privilegiert sind, hier zu arbeiten.“

BicsMail stellte Roland Blessinger einige Fragen über die Verpflichtung elektronisch zu melden auf den Rhein.

1. In den Niederlanden wird bis Ende März 2010 geduldet, wenn meldepflichtige Schiffe sich nicht elektronisch melden. In Deutschland ist das nicht der Fall. Wie sieht es in der Schweiz aus?

Bord abklären und entsprechend weitere Massnahmen ergreifen. Daraus könnte eine Verwarnung oder eine Busse entstehen.

2. Gab es im Januar 2010 überhaupt Containerschiffe, die nicht elektronisch gemeldet haben?

Ja, das gab es. Meistens solche Schiffe, die das BICS noch nicht installiert haben. Wir gehen davon aus, dass diese Schiffe sich demnächst melden werden. Es gab auch Schiffsführer, die mit der Informatik überfordert sind.

3. Im April 2008 war die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein schon mal eingeführt worden. Sie wurde aber bald wieder ausgesetzt, nachdem der internationale Datenaustausch nicht reibungslos funktionierte. Wie haben die schweizerischen Reedereien und Schiffer darauf reagiert?

Damals wusste die Schifffahrt noch zu wenig über das elektronische Melden. Ich schätze, der grösste Teil der Schifffahrt war sich nicht

bewusst, dass seit April 2008 das elektronische Melden verbindlich war und was das bedeutete. Die Aufklärungsarbeit hätte damals besser sein können. Somit warf die Aussetzung des elektronischen Meldens keine grossen Wellen, zumal das Problem auf beiden Seiten bestand. Man war sich einig, dass zuerst die Hausaufgaben, wie technische Probleme zwischen IVS90 und MIB oder die EDV Bordausrüstung gemacht werden musste.

4. Zur Situation in der Schweiz: Wie viele Verkehrszentralen gibt es für die Schifffahrt? Wie viele Menschen arbeiten in den Verkehrszentralen? Wie viele Containerschiffe werden jährlich gezählt? Anzahl der Terminal usw.

Die Schweiz ist nicht zu vergleichen mit den Niederlanden oder Deutschland. Anlässlich der letzten Sitzungen mit den Revierzentralenvertretern konnten wir aber feststellen, dass jede Revierzentrale die gleichen Probleme hat, unabhängig von der Grösse.

Es gibt eine Revierzentrale in Basel. Diese wird durch acht Mitarbeiter, ehemalige Schiffsführer, bedient. Neben dem Dienst auf der Revierzentrale unterhalten und betreiben sie unser Bilgenentöler-/Ölwehboot BIBO REGIO und decken den 24-stündigen Pikettdienst für die Schweizerischen Rheinhäfen ab. Wöchentlich erreichen uns ca. 6 Verbände, die einen festen Fahrplan zwischen den Niederlanden und der Schweiz fahren. Daneben gibt es noch einzelne Schiffe mit Containerschlag. Zurzeit bewegen sich bei uns ca. 90'000 bis 100'000 TEU, die in sechs Terminals umgeschlagen werden.

5. Unterscheidet sich die Art und Weise, wie die schweizerischen Behörden mit der Schifffahrt umgehen, von der Arbeitsweise der Behörden in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden, vielleicht weil diese Länder alle EU-Länder sind?

Ich denke nicht, dass die Art und Weise wie in der Schweiz gearbeitet wird etwas mit der EU zu tun hat. Schlussendlich sind wir Vollmitglied bei der Zentralkommission der Rheinschifffahrt (ZKR), was wirklich zählt. In den Niederlanden und Deutschland hat die Schifffahrt einen viel grösseren Stellenwert als in der Schweiz. Jedoch gilt auch da, dass die Fragestellungen für Lösungen betreffend der Schifffahrt die gleichen sind. Diesbezüglich sind wir sehr nahe am Geschehen und können gerade in der ZKR über die

Praxis berichten und entsprechend lösungsorientiert handeln. Der grösste Unterschied zu den anderen Ländern ist sicher, dass sich bei uns alles unter einem Dach befindet. Die Schweizerischen Rheinhäfen sind seit 2008 eine öffentlich rechtliche Anstalt mit behördlichen Funktionen. Neben dem Hafenmanagement gehören Funktionen wie die Revierzentrale, BIBO REGIO, Streckenaufsicht, Schiffsuntersuchungskommission, Rheinpatentprüfungskommission sowie die Schifffahrtspolizei und Hafenaufsicht zu den Aufgaben der Schweizerischen Rheinhäfen.

6. Wie sehen Sie die Zukunft des elektronischen Meldens? Wird es auch eine Verpflichtung für Tanker- und Hotelschiffe geben?

Alle müssen sich verpflichtet fühlen, das Beste für die Sicherheit der Schifffahrt zu leisten. Ob das elektronische Melden für alle Schiffe die Sicherheit erhöht, weiss ich nicht. Ich persönlich vertrete die Meinung, dass § 12.01 für alle Schiffe Gültigkeit haben müsste. Dafür benötigen wir aber eine neue stabile Plattform, die sich am besten über alle Binnengewässer in Europa verteilen lässt. Die Einführung des AIS ist sicher eine notwendige Ergänzung für das Erreichen dieses Ziels. Die Tanker- und Hotelschiffe können sich bereits heute elektronisch melden.

Wir sehen uns verpflichtet, der Schifffahrt im Sinne einer Dienstleistung zur Verfügung zu stehen. Darum unterscheiden wir zwischen Schiffen, die ein technisches Problem haben oder sich mit der Materie zu wenig auseinandersetzen und solchen, die sich vorsätzlich nicht melden. Bei den erstgenannten Schiffen gehen wir an Bord und klären die Besatzung über das elektronische Melden mit Flyern oder Schreibtischunterlagen auf. Wir gehen davon aus, dass diese Aufklärungsarbeit Früchte trägt und das elektronische Melden folglich funktioniert. Zudem werden wir mit den Reedereien in Basel, die meldepflichtige Schiffe auf dem Rhein führen, weitere Gespräche suchen. Bei Schiffsführern, die sich absichtlich nicht melden, wird die Schifffahrtspolizei den Sachverhalt an



Unterschiede zwischen IVS90 und MIB II+

Im Auftrag des niederländischen Verkehrsministeriums hat Tellenge Holding in den vergangenen Jahren die technischen Aspekte von MIB II+, IVS90 und BICS untersucht. Dies geschah vor dem Hintergrund der Einführung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein. Auch die organisatorische Einbettung vom digitalen Melden bei den Beteiligten – Verkehrsoperatoren und Schiffern – war Gegenstand der Untersuchung. Das Büro Tellenge wird geleitet von Alex Bijlsma, der für BicsMail seine neuesten Erkenntnisse erläutert.

Von Alex Bijlsma

Bei der ersten Untersuchung stellten sich (technische und organisatorische) Probleme heraus, die gelöst werden mussten, um die Einführung der elektronischen Meldepflicht zu ermöglichen. Rijkswaterstaat und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung haben in den letzten anderthalb Jahren viel Energie in die Beseitigung dieser Probleme gesteckt. Die Zeit zwischen der ersten und der zweiten Untersuchung wurde von Deutschland und den Niederlanden genutzt, um die Datenübertragung zwischen den elektronischen Meldesystemen zu optimieren.

Um sicher zu gehen, dass die Probleme beseitigt sind und keine neuen Verstörungen im elektronischen Meldeprozess auftauchen werden, hat Tellenge Ende 2009 auf Anfrage diverser Ministerien (NL, DE, CH und FR) eine zweite Untersuchung durchgeführt. Diese ist bis auf einige Restpunkte erfolgreich abgeschlossen. Sogar die Schönheitsfehler, die sich bei der ersten Untersuchung ergaben, sind nahezu alle beseitigt oder werden demnächst beseitigt.

Als positiver Nebeneffekt der Untersuchung ist eine produktive Zusammenarbeit und Diskussion zwischen den Rheinranrainerstaaten entstanden. Das könnte die Basis für die noch zu entwickelnde elektronische Melde-Infrastruktur sein. Außerdem wurde die Informationsvermittlung an die Binnenschifffahrtsunternehmer verbessert. Die Verkehrsleiter/Operatoren wurden ausgebildet und haben die Richtlinien zur Behandlung von elektronischen Meldungen in Detail ausgearbeitet und wo möglich harmonisiert.

Unterschiede

Zwischen IVS90 und MIB II+ gibt es einige Unterschiede, was damit zusammenhängt, dass beide Systeme auf Basis einer mehr oder weniger eigenen Interpretation der von der ZKR ausgearbeiteten Richtlinien entwickelt wurden. Außerdem benötigt jeder Staat vom Schiffer neben den minimalen Informationsanforderungen zusätzliche Informationen für seinen eigenen operationellen Prozess. Beispiele solcher Unterschiede sind der Umgang mit Tiefgang, Signalführung und der Zahl der Personen an Bord. Diese Unterschiede haben nichts mit technischen Unterschieden zwischen den Systemen zu tun, sondern mit einer anderen Weise, wie man mit den Informationen umgeht.

Deutschland verwendet MIBII+ nicht nur zur Informationsversorgung, sondern auch für Unfallmanagement. So kann man im Falle einer Havarie einen Notfallbericht erstellen. Das MIB II+ registriert die von Schiffen eingegebenen Daten ohne sie zu verifizieren. Eventuelle Fehler werden also nicht korrigiert. Sobald sich ein Schiff bei einem Meldepunkt meldet, werden die übermittelten Reisedaten per Hand vom einen isolierten MIBII-Teilsystem (Deutschland, Frankreich, Schweiz) ins andere Teilsystem übertragen.

Das niederländische IVS90 hat Funktionen für Unfallmanagement und Informationsversorgung. Es dient aber an erster Stelle der Verkehrslenkung auf den Wasserstraßen. Ein Schiff macht im IVS90 eine sogenannte virtuelle Reise. Mittels IVS90 werden die vom Schiffer eingegebenen Daten gefolgt und anhand von Referenzdaten verifiziert (Abmessungen, Ladevermögen, Schiffsnummer usw.) Eventuelle Fehler bei der Dateneingabe werden vom System automatisch korrigiert.

Der Schiffer merkt diesen Unterschied beispielsweise bei der Signalführung, über die es in Deutschland prinzipiell keine Diskussion geben wird. Aus dem Gedanken heraus, dass der Schiffer für die Dateneingabe verantwortlich ist, akzeptiert das MIB II+ die vom Schiffer eingegebenen Daten. Durch

die Verifizierung in den Niederlanden kann das IVS90 zu einer anderen Signalführung kommen. In diesem Fall wird sich der Verkehrsleiter mit dem Schiffer in Verbindung setzen, um einige Sachen zu verifizieren und ggf. zu korrigieren. In den Niederlanden überlegt man sich momentan, diesbezüglich in Zukunft die deutsche Arbeitsweise zu übernehmen.

Tiefgang

Auch in Bezug auf Tiefgang und Anzahl der Personen an Bord haben die Niederlande und Deutschland eine unterschiedliche Vorgehensweise. Die Niederländer wollen im Hinblick auf die Verkehrslenkung den Tiefgang der Schiffe kennen. Deutschland dagegen kann diese Informationen aus juristischem Augenmerk nicht verarbeiten und an andere Systeme weiterleiten. Deswegen fragt man den Schiffer bei seiner Ankunft in den Niederlanden nach dem Tiefgang des Schiffes und der Anzahl der Personen an Bord. Daran lässt sich leider vorerst nichts ändern. In Deutschland finden aber zur Zeit erneute Beratungen statt, ob und so ja, unter welchen Bedingungen die Bedürfnisse der Niederlande bezüglich Tiefgang und Anzahl der Personen an Bord automatisch erfüllt werden können.

Die oben genannten Unterschiede sind kein Anlass, in jedem Rheinranrainerstaat eine andere Arbeits-

weise fürs elektronische Melden zu hantieren. Der Schiffer kann einfach seine elektronische Meldung abschicken, wo auch immer er sich innerhalb eines Rheinranrainerstaates befindet.

Trotzdem ist es bedauerlich, dass die historisch gewachsenen technischen Systemunterschiede und der unterschiedliche Umgang mit Informationen zu den Problemen der vergangenen Jahre geführt haben. Heute entspricht die technische Infrastruktur jedoch den Anforderungen. Die organisatorische Einbettung des Meldeprozesses ist genügend gewährleistet, um ein verantwortetes Durchstarten des elektronischen Meldens zu ermöglichen.

Verflechtung

Da sich MIB II+ und IVS90 in den vergangenen Jahren zu sehr auseinander entwickelt haben, können sie heute nicht mehr miteinander verflochten werden. Sobald die heutigen Systeme ersetzt werden müssen, ist es ratsam, dass die Rheinranrainerstaaten gemeinsam eine neue technische Infrastruktur für das elektronische Melden entwickeln. Außerdem müsste die Art und Weise, wie man eine elektronische Meldung behandelt, harmonisiert werden. Da die Systeme bereits in einigen Jahren ersetzt werden müssen, sollte man die gemeinsame Diskussion über ein neues System schnellstmöglich

starten. Damit wird erreicht, dass der Schiffer in Zukunft eindeutig seine elektronische Meldung abschicken kann, egal in welchem Rheinranrainerstaat er sich aufhält. Die Meldung wird dann in allen Staaten auf dieselbe Weise behandelt.

Unabhängig

Das unabhängige Telekommunikation und Business Consultancy Büro Tellenge Holding BV hat jahrelange Erfahrung und führte für verschiedene Ministerien und Departemente Projekte aus. Alex Bijlsma erklärt: „Für den nassen Bereich von Rijkswaterstaat führten wir einige Projekte aus, bei denen unsere Unabhängigkeit eine Grundbedingung war, um diese Projekte durchführen zu können. Zu nennen sind hier die Kosten-Nutzen-Analyse BICS, das Erstellen eines Gutachtens zu den Lieferkonditionen für die Freigabe von HYMEDIS-Daten und der ECDIS-Applikation (HYMEDIS-Adapter) an Dritte usw. Tellenge wird auch im weiteren Prozess der elektronischen Meldepflicht eine Rolle spielen. So haben wir den Auftrag erhalten, eine Evaluierung der Einführung E-Reporting ERINOT durchzuführen.“



Eine Reise "wegbicsen"

Das digitale Melden in der Binnenschifffahrt hat die niederländische Sprache um ein Wort reicher gemacht: wegbicsen. Binnenschiffer Kees Bouman (MS Brise Lames) „bicst eine Reise weg“, wenn er eine Reise digital anmeldet beim Wasserstraßenverwalter. Kees gehört zu den Gewinnern eines iPod Touch für BICS-Benutzer in dieser Runde. Schon wieder ein Trockengutschiff.

Anneke Rijswijk vom Bureau Telematica Binnenvaart (Mitte) überreicht den neuen iPod an Kees und Elly.

Kees fährt gemeinsam mit seiner Ehefrau Elly auf dem MS Brise Lames (Französisch für Wellenbrecher). Sie sind meistens zwischen den Niederlanden und Deutschland unterwegs. "Wir bringen oft Zellulose oder Viehfutter zum Oberrhein und kommen dann mit Getreide oder Sand zurück."

Ihr Schiff misst 85,80 auf 9,50 Meter und hat einen Tiefgang von etwa drei Metern. Das sind schöne Abmessungen für den Rhein und seine Nebenflüsse. Trotz der Wirtschaftskrise laufen die Geschäfte gut. "Wir können uns nicht beschweren", sagt Kees. "Unser Vorteil ist, dass wir mit diesem Schiff auch viele kleine Ziele erreichen können."

Die Brise Lames wurde 1972 gebaut, erhielt aber 2004 ein neues Mittel- und Vorschiff.

Acht Jahre

Zum Übermitteln ihrer Reisen an den Wasserstraßenverwalter benutzen Elly und Kees bereits seit acht Jahren BICS. Kees: "Mit dem Melden an sich habe ich kein Problem, aber ich habe sofort erkannt, dass es viel einfacher geht, wenn man dafür BICS benutzt." Elly verweist auf einen positiven Nebeneffekt: "Wir hatten damals kein Internet an Bord, aber dank BICS konnten wir sofort e-mailen."

Kees: "Außerdem ist BICS benutzerfreundlich. Wenn man sich



mit seiner Europanummer bei der Schleuse meldet, hat das Schleusenbedienungspersonal sofort alle Daten übers Schiff zur Verfügung. Die braucht man also nicht noch

einmal zu übermitteln." Aufmerksam verfolgen sie alle neuen technischen Entwicklungen. So haben sie bereits einen AIS-Transponder bestellt und

machen sie hin und wieder beim Vaart! Frachtenindikator mit. Kein Wunder, dass sich Kees und Elly über den iPod freuen. In der Wohnung an Bord steht auch schon ein

moderner Apple-Computer, an den sie den iPod anschließen können.



Ja,

Ich möchte mich für BICS anmelden

Name:

.....

Adresse:

.....

Schiffsname und Europanummer :

.....

Postzegel niet nodig



An:

Bureau Telematica Binnenvaart

Antwoordnummer 5093

3000 VB ROTTERDAM

Niederlande



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Impressum

BICSmail wird herausgegeben von Bureau Telematica Binnenvaart (in Auftrag von Rijkswaterstaat) Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam, Niederlande 0031 10 2060606 www.binnenvaart.org www.bics.nl

Redaktion: Sarah De Preter, Michel Gonlag

Fotografie: Ben Wind, Danny Cornelissen, Sarah de Preter, MGR

Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde

Druck: Druckerei Vos, Gemert