

# BICS

## MAIL



- 2 "Integration von BICS mit Bordsoftware wäre ein großer Schritt vorwärts"
- 3 "Logisch, dass auch die Binnenschifffahrt digitalisiert"
- 4 "Erweiterung der Meldepflicht ist ein großer Schritt"
- 5 „Eine Erleichterung für Schifffahrt und Wasserstraßenverwaltung“
- 6 Starten mit BICS
- 6 BICS-Helpdesk: Antwort auf alle Fragen
- 7 Warum BICS? Was ist es?
- 8 "Schnellere Unfallbekämpfung und bessere Verkehrslenkung"

Beantragen Sie heute einen Account, damit Sie ab 1. Dezember 2018 weiterfahren dürfen

## Tankschifffahrt steigt um auf elektronisches Melden



Ab dem 1. Dezember 2018 gilt die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein auch für die Tankschifffahrt. Deshalb

müssen alle Binnenschifffahrtstanker vor diesem Datum einen Account beantragen bei BICS, dem Binnenvaart Informatie-

en Communicatie System. Tankschiffer müssen die Software downloaden und installieren. Mit der kostenlosen Software können sie in Zukunft ihre Reise- und Ladungsdaten schnell und einfach an die Wasserstraßenverwalter weiterleiten.

Das elektronische Melden ist bereits verpflichtet für die Containerschifffahrt. Das System funktioniert dort zur vollen Zufriedenheit von Wasserstraßenverwaltern, Schiffsinhabern sowie Besatzungsmitgliedern. Alle relevanten Daten – hauptsächlich bezogen auf Reise und Ladung – können schnell und einfach ins System eingeführt werden. Anschließend kann man sie fehlerfrei an die Wasserstraßenverwalter übertragen.

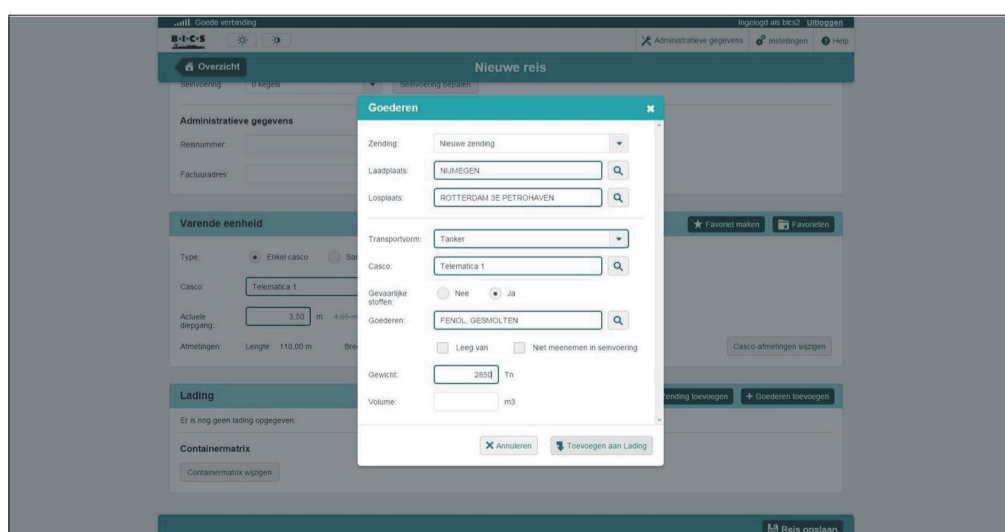
Es ist nicht mehr nötig, sich während der Reise mehrmals per Funk zu melden. Somit

kann man den Funkverkehr wieder für nautische Informationen benutzen. Das erhöht die Ruhe im Steuerhaus. Deshalb benutzen immer mehr Schiffer freiwillig BICS, obwohl sie dazu nicht verpflichtet sind. Man kann auch andere Meldeprogramme benutzen. Verschiedene Lieferanten von Stausoftware haben BICS bereits in ihre Programme integriert.

### Alle Tanker

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat beschlossen, die elektronische Meldepflicht auf die Tankschifffahrt zu erweitern. Die niederländischen Wasserstraßen, die unter BPR (Binnenvaartpolitie Reglement) fallen, werden erwartungsgemäß schnell folgen.

Lesen Sie weiter auf Seite 2 >>



# “Integration von BICS mit Bordsoftware wäre ein großer Schritt vorwärts“



**Die in der Containerschifffahrt bereits realisierte Integration von BICS mit Softwareprogrammen an Bord wird hoffentlich bald auch in der Tankschifffahrt umgesetzt sein. Dadurch könnte man sich in Zukunft mit nur einem Knopfdruck elektronisch melden.**

Der Niederländer Ronald Versloot wuchs auf in einer Binnenschifffahrtsfamilie, die bereits 250 Jahre im Gewerbe aktiv ist. Als einer der letzten "klassischen Binnenschiffer" hat er eine geringe theoretische Ausbildung und lernte er fast alles durch die Alltagspraxis an Bord.

Versloot arbeitet seit 20 Jahren mit der BICS-Software, an deren Entwicklung und Implementierung er beteiligt war. Die Tanker Commander und Admiral, an denen er sich beteiligt, melden freiwillig elektronisch.

„Man kann die Meldung im Voraus ruhig vorbereiten und braucht sie bei der Abfahrt nur noch zu versenden“, berichtet er über seine Erfahrungen. „Das entlastet den Funkverkehr.“

## Integration

Für die Containerschifffahrt bedeutete die Einführung der elektronischen Meldepflicht 2010 ein großer Schritt vorwärts. An der Containerschifffahrt sind bekannterweise viele Stakeholder beteiligt. Die Integration der BICS-Software mit Stauprogrammen an Bord macht das elektronische Melden für Containerschiffer sehr leicht. Leider ist die Integration mit spezifischer Tankschifffahrtssoftware momentan noch nicht realisiert. Somit sind die Vorteile des elektronischen Meldens für Tankschiffer vorerst kleiner als für ihre Kollegen aus der Containerschifffahrt.

Versloot: „Der Verwaltungsaufwand für Schiffsführer wird immer größer. Das funktioniert nur, wenn verschiedene Softwareprogramme und Systeme miteinander kommunizieren können.“

„Alle Daten, die man fürs elektronische Melden benötigt, sind bereits vorhanden in den Softwareprogrammen an Bord von Tankschiffen. Durch die Integration mit BICS würde man sich viel Arbeit aussparen. Man könnte mit einem Knopfdruck auf bereits vorhandene Daten zurückgreifen. Wenn auch

Hafentransporte gemeldet würden, könnten die Statistikämter diese auswerten. Für das Gewerbe wären solche Informationen sehr nützlich.“

Versloot arbeitet seit einiger Zeit mit einem Softwarelieferanten an der Integration von BICS mit Tankschifffahrtssoftware. „Wenn wir das umsetzen können, was wir uns zum Ziel gestellt haben, sind wir am Ende dieses Jahres fertig.“

## Benutzerfreundlich

Diese Entwicklung verläuft somit parallel an den Vorbereitungen zur Einführung der elektronischen Meldepflicht in der Tankschifffahrt.

Versloot empfiehlt seinen Tankschifffahrtskollegen, schon bald einen BICS-Account zu beantragen. „Wenn man bis November wartet, ist man zu spät. Der Wasserstraßenverwalter muss den Account erstellen und die Benutzerdaten versenden. Anschließend muss man BICS installieren und ein wenig damit üben.“

Wobei sich die Software laut Versloot ganz leicht bedienen lässt. Er selber könne dank seiner 20-jährigen Erfahrung blind damit

arbeiten. „Auch die Schiffsführer auf meinen Tankern, die diese Erfahrung nicht haben, finden BICS sehr intuitiv und benutzerfreundlich.“

## Digitalisierung

Versloot erwartet, dass auch Verloader und Reedereien nach der Einführung der elektronischen Meldepflicht den Binnenschiffern mehr Informationen digital zur Verfügung stellen werden. „Manche Reedereien sind damit schon weiter als andere. Die elektronische Meldepflicht könnte diese Entwicklung beschleunigen.“

# “Wer am 1. Dezember nicht elektronisch melden kann, darf nicht weiterfahren!“

Das elektronische Melden wird ab 1. Dezember 2018 für alle Tanker verpflichtend, unabhängig vom Typen und von der verfrachteten Ladung.

Es handelt sich also nicht nur um ADN-Tanker, sondern um alle Schiffe mit fest eingebauten Ladungstanks. Auch Pulvertanker (z. B. für Zement) und Milchtanker müssen demnächst verpflichtet elektronisch melden.

Bunkerschiffe, die in den Seehäfen Treibstoff und Öl an Seeschiffe liefern, müssen ab Dezember ebenfalls jede Reise elektronisch melden. Die einzige Ausnahme sind Bunkerschiffe, die an die Binnenschifffahrt liefern.

## Mehrsprachig

Die BICS-Meldung ist verpflichtet beim Start von jeder geladenen und leeren Reise sowie bei einer Änderung des Ladungsvolumens und der Anzahl der Personen an Bord. BICS ist der europäische Standard für elektronisches Melden. Mit dem System kann man

von Rotterdam bis Basel Reise-, Ladungs- und andere Daten melden. BICS wurde entwickelt von Rijkswaterstaat, in Zusammenarbeit mit anderen Wasserstraßenverwaltern und Schiffern. Das System steht in niederländischer, deutscher, englischer und französischer Sprache zur Verfügung.

Von den rund 1.600 Tankern im Rheingebiet waren Anfang Mai 2018 fast 500 Tanker bei BICS angemeldet. Die Zeit wird knapp für diejenigen die noch keinen Account haben. Man sollte diesen Account schnell beantragen auf [www.bics.nl](http://www.bics.nl).

Nur wer einen Account hat, kann elektronisch melden mit BICS oder mit einem anderen Meldeprogramm. Die Anzahl der Accounts, die Rijkswaterstaat monatlich erstellen kann, ist begrenzt. Wenn zu viele Schiffer erst nach dem Sommer einen Account beantragen und die Software installieren, besteht das Risiko dass nicht jeder Tankschiffer bis zur Einführung der

elektronischen Meldepflicht am 1. Dezember 2018 über einen Account verfügt.

## Jetzt beantragen

Henk van Laar, Manager Bureau Telematica Binnenvaart, warnt: „Warten Sie nicht bis zum letzten Moment. Dann könnte es sein, dass Sie nicht rechtzeitig einen Account haben. Wer am 1. Dezember nicht elektronisch melden kann, verstößt gegen das Gesetz.“

Es werden wöchentlich neue Accounts beantragt, aber das Tempo ist zu gering. „Wenn es so weitergeht, werden manche Tankschiffer zum Ende des Jahres wirklich Probleme bekommen. Fokussieren Sie sich nicht zu sehr auf den 1. Dezember und beantragen Sie schon heute einen Account. Dann können Sie auch nach dem 1. Dezember problemlos weiterfahren.“



Henk van Laar, Bureau Telematica Binnenvaart: “Warten Sie nicht bis zum letzten Moment.”

# “Logisch, dass auch die Binnenschifffahrt digitalisiert“



und Donau. Vor allem bei älteren Schiffsführern merke ich eine gewisse Scheu vor den neuen elektronischen Systemen. Davor sollte man sich aber nicht verstecken. Die ganze Welt, und somit auch die Binnenschifffahrt, digitalisiert. Das hat auch viele Vorteile.“

## Vorteile

Die Hauptvorteile vom elektronischen Melden laut Sohns: Sicherheit, Komfort und eine bessere Verkehrslenkung. „Die Verkehrszentralen haben dadurch einen viel besseren Zugriff auf die Ladung, die Anzahl der Personen an Bord und die Schiffsposition. Dadurch können sie in Notfällen schneller die Rettungsdienste informieren. Außerdem werden Sprachverwirrungen vermieden. Nicht jeder spricht eine der Sprachen, die auf dem Rhein gefordert werden. In den digitalen Systemen sind viele Informationen bereits vorab ausgefüllt. Man kann mit einem Knopfdruck seine Daten versenden. Das ist weniger fehlerempfindlich als Kommunikation per Funk. Wasserstraßenverwalter können auf Basis digitaler Daten den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen besser und sicherer lenken. Elektronisches Melden? Ich bin 100% dafür.“

**Elektronisches Melden ist sicher und einfach. Es verbessert außerdem den Verkehrsfluss auf den Binnenwasserstraßen. Für Timm Sohns aus Frankfurt am Main ist e-Melden ein logischer Schritt in unserer schnell digitalisierenden Welt.**

Timm Sohns war jahrzehntelang lang Schiffsführer auf Binnenschiffen. Er fuhr auf Gefahrguttankern für Unternehmen wie Lehnkering und Imperial. Als Rentner löst er im Nebenberuf noch regelmäßig Schiffsführer ab auf Fracht- und Passierschiffen. Weil das Fahren ihm Spaß macht – auf der Donau, dem Rhein und dem Kanal nach Hamburg.

## Offenbarung

Nach einem Arbeitsunfall an Bord eines See-

schiffs, entschied sich Sohns in den achtziger Jahren für eine kaufmännische Ausbildung, die er erfolgreich abschloss. Ihm eröffnete sich damals eine Welt: „Ich bin ein Mann der Praxis mit nur geringer theoretischer Ausbildung. Während meiner Umschulung habe ich zum ersten Mal Computer- und Internet-Technologie kennengelernt. Das war für mich eine Offenbarung. Übers Internet konnte ich alle Wissen sammeln, das ich brauchte. Erstmals ahnte ich das Ausmaß, das die Digitalisierung auf unsere Gesellschaft einmal haben würde.“

## Professionalisierung

Die Zeiten in der Tankschifffahrt haben sich enorm geändert. Sohns sieht dies unter anderem an seinem Sohn, der auf einem 135 Meter-Tanker fährt. „Meine Generation hat noch mit den Händen in Flüssigkeiten

gebadet. Das wäre heute schlichtweg undenkbar. Wir hatten ein paar Seiten mit darauf die wichtigsten Informationen. Heute stehen an Bord eines Tankers acht bis zehn Ordner, die EBIS und ADN betreffen. Die Tankschifffahrt ist viel professioneller und sicherer geworden. Die weitere Digitalisierung, also auch die elektronische Meldepflicht, ist ein logischer Schritt in dieser Entwicklung.“

## Nicht verstecken

Mit der Digitalisierung in der Binnenschifffahrt kam er erstmals 1996 in Kontakt. Sohns für damals auf der Donau. „Wir haben einen Transponder einbauen lassen, damit wir für die Behörden sichtbar sind. Einige Jahre später habe ich mich zum ersten Mal in BICS angemeldet an Bord eines deutschen Schiffes im Wechselverkehr zwischen Rhein

## Häufig gestellte Fragen

### WAS BEINHALTET DIE ELEKTRONISCHE MELDEPFLICHT?

Bestimmte Reise- und Ladungsinformationen müssen gemäß Art. 12.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung elektronisch an die Wasserstraßenverwalter weitergeleitet werden. Bislang gilt die elektronische Meldepflicht nur für Binnenschiffe, die einen oder mehrere Container befördern. Ab dem 1. Dezember 2018 gilt sie auch für alle Tankschiffe.

### WELCHES BETRIEBSSYSTEM BENÖTIGE ICH?

Die BICS-Software läuft auf allen gängigen Computern mit Windows (Vista oder neuer), Mac OS (X oder neuer) und Linux. Zum Öffnen des Programms braucht man einen modernen Web-Browser. Zum Beispiel Microsoft Internet Explorer (Version 9 oder höher), Microsoft Edge, Mozilla Firefox, Google Chrome oder Apple Safari.

### DAS DOWNLOADEN VON BICS KLAPPT NICHT. UND JETZT?

Möglicherweise wird das Downloaden von Ihrem Virens scanner blockiert. Schalten Sie den Virens scanner vorübergehend aus und versuchen Sie es erneut. Es kann auch sein, dass Sie Ihren Virens scanner updaten müssen. Klappt es immer noch nicht? Rufen Sie die BICS-Helpdesk an: +31 (0)10 288 63 90.

# “Erweiterung der Meldepflicht ist ein großer Schritt“

Die elektronische Meldepflicht für die Tankschifffahrt ist ein Bestandteil von RIS (River Information Services), mit denen Wasserstraßenverwalter ihren Service an die Binnenschifffahrt erhöhen und somit die Konkurrenzfähigkeit des Gewerbes stärken können.

„Der niederländische Wasserstraßenverwalter (RWS) verfolgt bereits seit den achtziger Jahren Gefahrgut“, sagt Ivo ten Broeke, Projektmanager RIS bei RWS und Rheinschifffahrtskommissar für die Niederlande. „Damals haben wir vereinbart, dass Schiffe mit Gefahrgut sich über Funk bei den Schleusen und Revierzentralen melden müssen. Die Funkkommunikation lieferte nicht immer die erwünschte Qualität, und Faxe waren oft unlesbar. Tankschiffe befördern oftmals Produkte mit komplizierten Namen und langen Kodierungen. Es erschien uns praktischer, ein elektronisches Meldesystem zu entwickeln. Das hat zu BICS geführt.“

## Erweiterung der e-Meldepflicht

2010 wurde die elektronische Meldepflicht für die Containerbinnenschifffahrt eingeführt. Ten Broeke: „Unser Ziel ist es, eine allgemeine Meldepflicht für die gesamte Güterschifffahrt einzuführen, vorzugsweise elektronisch. Das erlaubt den Wasserstraßenverwaltern, ihren Service an die Binnenschifffahrt zu verbessern. Auf nationaler

und europäischer Ebene streben wir in der Binnenschifffahrt Korridor-Management an. Wenn wir (über AIS) die Flotte verfolgen können und die Reiseplanung jedes einzelnen Schiffes kennen, können wir die Verkehrsströme besser prognostizieren, Kunstwerke gezielter bedienen und Schiffe individuell über unsere Planung informieren. Je mehr Informationen wir haben, umso besser können wir dies machen. Daher werden in einem nächsten Schritt auch andere Schiffstypen (Schub- und Passagierschiffe und Schiffe für Projektladung) angeschlossen.“

„Die Wasserstraßenverwalter können durch elektronisches Melden ihren Service an die Binnenschifffahrt erhöhen.“

## Binnenschifffahrtslogistik

Die Erweiterung des elektronischen Meldens wird laut Ten Broeke ein enormer Schritt in der Binnenschifffahrtslogistik sein. Das sagen auch die Schiffer, Verloader und Terminals, die sich am CoRISMa-Projekt beteiligen, der Entwicklung einer Korridor-gezielten Bedienung und Begleitung der europäischen Binnenschifffahrt.

„Je mehr Schiffe wir verfolgen können, umso besser können wir planen und den Schiffen mitteilen, wo sie eventuell warten müssen. Sie können ihren Fahrstil darauf abstimmen und energiebewusst, umweltfreundlich fahren.“



Gleichzeitig bekommen Logistikunternehmen zuverlässige Informationen über die Ankunftszeit der Schiffe. Eine Win-Win-Situation für die Binnenschifffahrt und ihre Kunden.“

## Am Ruder

Die über BICS gesammelten Daten werden von RWS nicht an die Wasserschutzpolizei weitergeleitet und dürfen dank der neuen europäischen Datenschutzverordnung auch im Ausland nicht für Polizeizwecke benutzt werden. Die von RWS auf Basis elektronischer Daten erstellten Planungen dürfen nur

nach Erlaubnis des Schiffers mit Dritten geteilt werden. „Der Schiffsführer steht weiterhin am Ruder.“



# „Eine Erleichterung für Schifffahrt und Wasserstraßenverwaltung“

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) implementiert dieses Jahr NaMIB, den Nachfolger des heutigen Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB). Selbstverständlich wird die Nachfolganwendung gut auf das niederländische IVS Next-System abgestimmt.

„Im NaMIB können wir wesentlich besser Referenzdaten verarbeiten“, sagt Mathias Polschinski, Projektleiter NaMIB in der WSV. „Das System basiert auf dem letzten Stand der Technik und den aktuellen Sicherheitskriterien. Es stellt sicher, dass in allen relevanten Betriebsstellen die gleichen Informationen vorhanden sind. Dank eines neuen Moduls zur Unfallbekämpfung können wir Notfallberichte schneller versenden und die Rettungskräfte sind besser vorbereitet am Unfallsort.“

Manuel Weber arbeitete jahrelang in der Revierzentrale Oberwesel und ist heute der Ansprechpartner für die Revierzentralen in der Abteilung Schifffahrt der WSV in Bonn. Weber schreibt gerade die Verwaltungsvorschriften für NaMIB. „Falls wir nach einer Havarie ein Schiff leichtern müssen, so finden wir im NaMIB schneller Schiffe, die die Ladung übernehmen können“, so Weber. „Das verkürzt die Sperrung der Wasserstraße für die übrige Schifffahrt.“

## Enge Zusammenarbeit

Die Software für NaMIB wird momentan entwickelt und soll bis zum Ende des Jahres implementiert werden. Dabei wird auch der Datenaustausch mit dem niederländischen IVS Next-System gründlich getestet. Die WSV und der niederländische Wasserstraßenverwalter (RWS) arbeiten bereits 2010 eng zusammen bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht für die Containerschifffahrt. Polschinski: „Wir haben aus diesen Erfahrungen gelernt. Das Wichtigste ist gegenseitiges Vertrauen und Abstimmung auf allen Ebenen, sowohl horizontal als auch vertikal. Nautiker müssen mit Technikern reden und Juristen mit Technikern – länderübergreifend.“

## Höhere Datenintegrität

Sowohl Tankschiffer als auch der Wasserstraßenverwalter werden laut Polschinski von der elektronischen Meldepflicht profitieren. „Der Verwaltungsaufwand wird auf beiden Seiten geringer.“

Schiffsführer müssen nicht mehr künftig an jedem Tafelzeichen eine Meldung machen. Es wird keine Informationsverluste mehr geben zwischen dem, was der Schiffer per Funk meldet und dem, was von den Mitarbeitern der Revierzentralen ins System eingetragen wird. In der Verwaltung werden wir Ressourcen freischaffen können und somit die Möglichkeit bekommen, die Meldung andersseitig auszudehnen.

Die elektronische Meldepflicht könnte auch dazu führen, dass Reedereien in Zukunft öfter Informationen digital angeliefert bekommen von ihren Kunden. Das wirtschaftliche Interesse seitens Verladern für Schnittstellen zwischen ihren eigenen Systemen und

denen der Tankschifffahrt ist momentan nicht sehr groß, weil nur wenige Tankschiffe bereits (freiwillig) elektronisch melden. Das könnte sich durch die Einführung der elektronischen Meldepflicht ändern.“

## Account beantragen

Polschinski erwartet keine nennenswerten technischen Probleme bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht für die Tankschifffahrt. „Die größte Herausforderung ist, dass ganz viele Schiffsführer sich noch ausstatten lassen müssen, damit sie elektronisch melden können. Wenn man damit bis zum Ende des Jahres wartet, ist man zu spät. Wir bitten daher die Tankschifffahrt, sich möglichst schnell mit den Kollegen von Rijkswaterstaat in Verbindung zu setzen, die dankerweise das Erstellen der BICS-Accounts übernehmen.“

## Datenschutz

Zugriff auf die elektronisch gemeldeten Daten haben nur die Wasserstraßenverwalter. Im Falle einer Havarie werden sie auch an die Rettungskräfte und Wasserstraßenpolizei weitergeleitet.



Mathias Polschinski, Projektleiter NaMIB.

# Starten mit BICS

Wenn Sie mit BICS arbeiten möchten, brauchen Sie einen Account, den Sie auf [www.bics.nl](http://www.bics.nl) beantragen können. Anschließend werden Sie Schritt für Schritt durch die Prozedur geführt. Die Benützung der Software ist gratis. Die Installation ist einfach.

Nur wenige Tage nach der Anmeldung empfangen Sie eine E-Mail mit der Registrierungsbestätigung. Dieser 'Willkommensbrief' enthält den Benutzernamen und erläutert die weiteren Schritte. Sie erhalten per SMS eine Aktivierungscode, mit der Sie den Account online aktivieren und ein Passwort erstellen können. Die Kombination von Benutzernamen und Passwort benötigen Sie einmalig für die Installation von BICS. Sie können die BICS-Software downloaden von der Internetseite. Nach der Installation und dem Einführen der eigenen Daten (unter anderem Schiffsname und Adresse) können Sie mittels BICS elektronisch melden.

## Logische Reihenfolge

Auf der Internetseite werden alle Schritte und Handlungen erläutert. Dabei gibt es auch Instruktionkarten. Klappt es nicht? Wenden

Sie sich dann bitte an die Helpdesk. Das BICS-System ist benutzerfreundlich. Das Update erfolgt automatisch. Somit arbeiten alle Schiffer zu jeder Zeit mit der meist aktuellen Version. Das Einführen von Informationen verläuft Schritt für Schritt, in einer logischen Reihenfolge. Die verpflichteten Eingabefelder sind mit einem dicken Rand markiert. Wenn sie diese nicht ausfüllen, können Daten nicht gespeichert werden und werden Sie vom System gewarnt. Sie brauchen viele Daten nur einmal einzugeben. Diese werden bei den nachfolgenden Reisen automatisch für Sie eingegeben. Häufige Ladungsorten, Lade- und Löscharten können optional angeklickt werden.

## Jede Reise elektronisch melden

Jede Reise muss verpflichtet elektronisch gemeldet werden. Dabei spielt es keine Rolle,

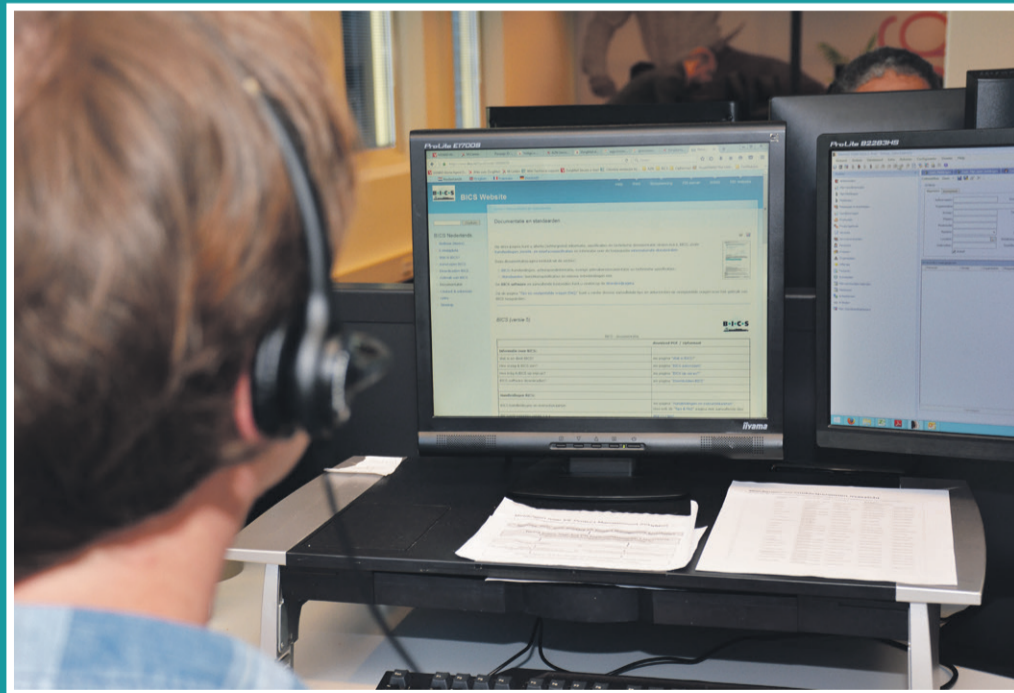
ob das Schiff beladen oder leer ist. Auch jede Änderung der Ladungssituation muss mittels BICS gemeldet werden. Falls eine Reise länger als zwei Stunden unterbrochen ist – wegen Fahr- und Ruhezeit oder zum Bunkern oder Reparieren – muss sich das Schiff erneut melden. Das kann sowohl mittels BICS als auch über Funk.

Der Schiffer ist selbst dafür verantwortlich, dass Reisen zeitig und korrekt gemeldet werden. Das muss vor Anfang der Reise passieren. Falls in diesem Moment keine Internetverbindung vorhanden ist, darf das Schiff losfahren, nachdem die Meldung ins System eingetragen wurde. BICS wird in diesem Fall weiterhin versuchen, den Bericht zu senden bis die Internetverbindung wieder zustande kommt. Sobald der Bericht gesendet wurde, wird der Schiffer darüber informiert.

## Start anfrage neue BICS



# BICS-Helpdesk: Antwort auf alle Fragen



Bei Fragen und Problemen können Sie sich als BICS-Benutzer an die BICS-Helpdesk wenden. Man wird Ihnen schnell telefonisch oder per E-Mail weiterhelfen.

„Die meisten Schiffer schaffen es ohne Hilfe“, so Rogier Maliepaard, Teamleiter der BICS-Helpdesk. „Das System ist benutzerfreundlich und die Anweisungen sind deutlich. Das gilt sowohl für das Installieren von

BICS als auch für das Arbeiten mit der Applikation. Manche Schiffer brauchen Hilfe wenn sie das Programm zum ersten Mal starten oder beim Einrichten von BICS. Wie füllt man alles aus und wie kann man es benutzen? Wenn sie einmal mit BICS arbeiten, haben die meisten Schiffer keine Probleme mehr.“

Starten mit BICS kostet weder viel Zeit noch Arbeit. Rogier Maliepaard: Das Beantragen eines Accounts dauert höchstens fünf

Minuten. Die Installation dauert etwa 15 bis 30 Minuten. Ab dann kann man elektronisch melden.“

## Unterstützung in Ihrer Muttersprache

Die Helpdesk befindet sich im niederländischen Capelle aan den IJssel. Die Mitarbeiter helfen niederländischen, deutschen, belgischen, luxemburgischen, französischen und schweizerischen Schiffen,

und zwar in deren eigenen Muttersprache. Es handelt sich um eine Dienstleistung der VANAD-Gruppe, die ebenfalls den unterliegenden elektronischen Datenverkehr verarbeitet und im Auftrag von Rijkswaterstaat die Anfragen für BICS-Accounts behandelt. Servicemanager Edwin Baas erläutert, mit welchen Problemen Schiffer in der Praxis am Meisten zu kämpfen haben: „Es handelt sich oftmals um Kleinigkeiten, denen wir schnell verhelfen können. So kann es sein, dass ein Antivirenprogramm auf dem PC an Bord oder eine ältere Version des Browsers die Installation von BICS blockiert.“ Rogier Maliepaard: „Wenn nötig, kann ein Mitarbeiter der Helpdesk die Installation mittels TeamViewer übernehmen. Mit diesem Programm kann er/sie sich Zutritt zum Rechner an Bord verschaffen und die nötigen Anpassungen vornehmen. Es spielt keine Rolle, wo sich das Schiff in diesem Moment befindet.“

## 24/7 erreichbar

Die Helpdesk ist an Arbeitstagen von 08.00 bis 23.00 Uhr geöffnet. Wenn man vor oder während der Reise Probleme beim Melden hat, kann man sich 24/7 an die Helpdesk wenden. „Es ist immer ein Mitarbeiter anwesend, damit es nicht dazu kommt, dass ein Schiff nicht weiterfahren darf“, so Edwin Baas.

+31 (0)10 - 288 63 90  
[helpdesk@bics.nl](mailto:helpdesk@bics.nl)  
[www.bics.nl](http://www.bics.nl)

# Warum BICS? Was ist es?



**BICS ist die Abkürzung von Binnenvaart Informatie- en Communicatie Systeem. Es ist der europäische Standard für elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt. Ab dem 1. Dezember 2018 ist elektronisches Melden für die Tankschifffahrt verpflichtet.**

Es handelt sich um eine gesetzliche Verpflichtung aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. „Das Arbeiten mit BICS ist kostenlos“, sagt Brian Vrijaldenhoven, Schiffahrtsberater in der Abteilung Entwicklung Schiffsverkehrsmanagement von Rijkswaterstaat. „Der Account und die Software sind kostenlos. Man braucht nur für den Datenverkehr zu bezahlen. Das sind aber kleine Beträge. Die meisten Menschen haben heute ohnehin einen unbegrenzten Datenverbrauch in ihrem mobilen Abonnement. Man kann auch elektronisch melden mittels Ladungssoftware, wenn man diese an Bord hat. Es gibt bereits Softwarelieferanten, die das System in ihre Programme verarbeitet haben. Auch in dem Fall braucht man aber einen BICS-Account, der sicherstellt, dass Berichte von einem registrierten Benutzer kommen. Es ist eine Art E-Mail-Briefkastensystem.“

## Account beantragen

Den sogenannten EDI-Account kann man auf [www.bics.nl](http://www.bics.nl) beantragen. Dies gilt für alle

Tankschiffe, unabhängig von der Flagge oder der Nationalität des Schiffsinhabers sowie der Besatzung. Auf der Internetseite findet man ausführliche Informationen und steht die Software zum Download bereit. Alles steht in vier Sprachen zur Verfügung: Niederländisch, Deutsch, Französisch, Englisch.

BICS existiert seit 1996 und wurde im Laufe der Jahre weiterentwickelt. Das System generiert verschlüsselte ERINOT 1.2-Berichte und ist international anerkannt für den Austausch von elektronischen Berichten zwischen Schiffen, Wasserstraßenverwaltern und Häfen. Deutschland, Frankreich und die Schweiz haben BICS für die Rheinschiffahrt übernommen. Da BICS grenzüberschreitend funktioniert, brauchen Schiffer die Daten im Prinzip nur einmal pro Reise einzuführen.

Um elektronisch melden zu können, braucht man einen Account, der mit dem Schiff verknüpft ist. „Genauer gesagt mit dem Kasko“, so Vrijaldenhoven. „Schiffsinhaber und Reedereien können also mehrere Accounts für mehrere Schiffe verwalten.“

## Weniger Fehler

Daten über die Reise und Ladung der Schiffe sind wichtig für das Verkehrsmanagement auf den Wasserstraßen. Sie helfen beim Planen und führen zu einer besseren Ausnutzung der Kapazität von Brücken und

Schleusen. Außerdem sind die essentiell für das Havarie-Management. Die Feuerwehr, Polizei und andere Rettungsdienste brauchen die Daten, damit sie im Havariefall schnell zum Einsatz kommen können. Beim Vermitteln der Reise- und Ladungsdaten per Funk treten häufig Fehler auf. Eine Zahl oder UN-Nummer kann leicht falsch verstanden oder aufgeschrieben werden. Auch Funkstörungen sowie Sprachenbarrieren können zu Fehlern führen.

## Die Informationen

Die im Steuerhaus oder an Land in BICS eingeführten Daten werden eins zu eins in die Systeme der Wasserstraßenverwalter übernommen: IVS90 in den Niederlanden (demnächst: IVS Next) und MIB in Deutschland (demnächst: NaMIB). Das elektronische Melden erhöht somit die Datenqualität in den Landsystemen.

Der Vorteil des elektronischen Meldens für die Besatzung ist, dass es schnell geht. Außerdem brauchen Tankschiffe sich nicht mehr bei jedem Tafelzeichen zu melden. Das ist heute verpflichtet, zum Beispiel in Nijmegen, Tiel und Werkendam. Durch die Verknüpfung mit AIS wird dies überflüssig. Man braucht sich nur noch zu melden, wenn man ins Verwaltungsgebiet des jeweiligen Wasserstraßenverwalters hineinfährt (zum

Beispiel an der deutschen Grenze). Der Funkverkehr wird dadurch entlastet und kann besser zur Ermittlung von nautischen Informationen eingesetzt werden.

Die elektronische Meldepflicht gilt ab Dezember für alle Tankschiffe. Was ist in diesem Fall unter Tankschiff zu verstehen? Dafür wird die Definition der ZKR benutzt: alle Schiffe mit fest eingebauten Ladungstanks. Also auch Zement- und Pulvertanker. Nach der Container- und Tankschifffahrt soll die elektronische Meldepflicht in der Zukunft ausgeweitet werden. In einigen Jahren wird die gesamte Frachtschifffahrt verpflichtet elektronisch melden müssen.

## Häufig gestellte Fragen

### NACH DER INSTALLATION MÖCHTE ICH BICS ZUM ERSTEN MAL STARTEN. WELCHES PASSWORT BRAUCHE ICH?

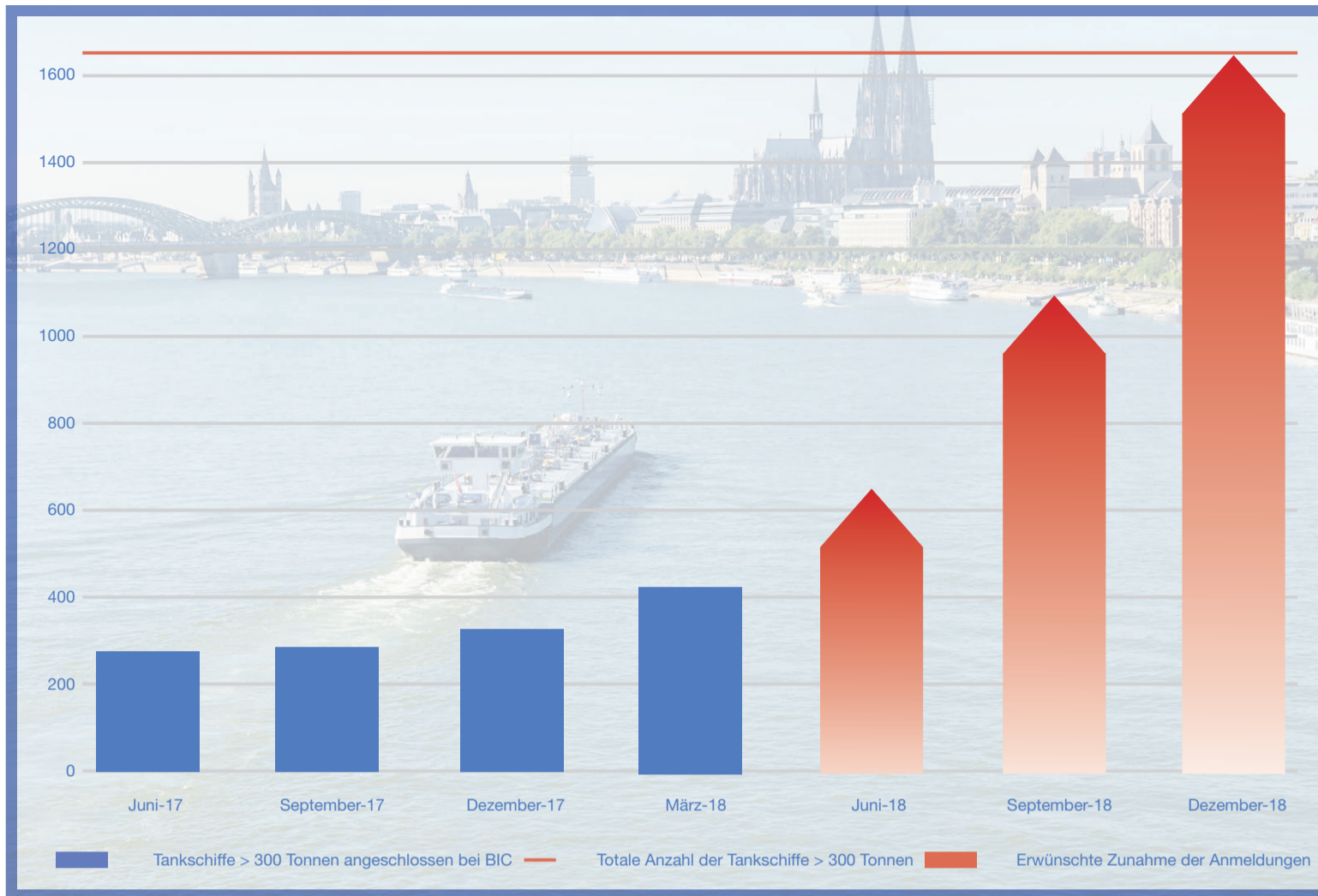
Bevor Sie mit BICS Ihre Reisen melden können, müssen Sie einmalig einige Aktionen durchführen. Melden Sie sich an mit dem Standardbenutzernamen bics2 und dem Passwort bics2. Wir empfehlen Ihnen, dieses Passwort zu ändern.

### WIE KANN ICH EINE LEERE REISE MELDEN?

Auch wenn Sie keine Ladung verfrachten, müssen Sie sich trotzdem melden. In dem Fall brauchen Sie keine Ladungsinformationen einzuführen. Achtung: Beim Melden von Reisen ohne ADN-Güter sind Sie gemäß ADN dazu verpflichtet, die gefährliche Ladung einzugeben. Verwenden Sie in diesem Fall als Tonnagewert 0.

### WIE KANN ICH ÄNDERUNGEN IN MEINEM ACCOUNT MELDEN?

Das Melden von Änderungen, beispielsweise Schiffs- und/oder Adresseninformationen, kann ausschließlich online. Benutzen Sie das Änderungsformular auf [www.bics.nl](http://www.bics.nl). Mit dem Abmeldeformular können Sie Ihren BICS-Account abmelden.



## Zunahme der bei BICS angemeldeten Tankschiffe 2018

Diese Grafik zeigt, wie viele Tankschiff-fahrtsunternehmer sich noch anmelden müssen bei BICS, damit sie einen EDI-Account bekommen und elektronisch melden können. Ab dem 1. Dezember 2018 darf ein Tanker größer als 300 Tonnen nicht mehr in Europa fahren, wenn er sich nicht elektronisch beim Wasserstraßen-verwalter meldet.

# „Schnellere Unfall-bekämpfung und bessere Verkehrslenkung“

**Das elektronische Melden gehört zu einem modernen Gewerbe. Es erhöht die Sicherheit auf den Wasserstraßen und schafft die Grundlage für eine professionelle Verkehrsbegeleitung.**

Etwa 25% der Tankschiffer melden bereits (freiwillig) elektronisch, was Sprachbarrieren überwindet und die Kommunikation per Funk reduziert. Das elektronische Melden ist somit eine Erleichterung für Schiffer und Mitarbeiter der Revierzentralen.

„Tankschiffe befördern oft Güter mit langen Namen“, sagt Brian Vrijaldenhoven, Senior Berater Schifffahrt beim niederländischen Wasserstraßenverwalter Rijkswaterstaat (RWS). „Wenn ein Schiffer eine UN-Nummer per Funk meldet und der Operator in der Revierzentrale vertauscht zwei Zahlen, dann hat man ein ganz anderes Produkt. Elektronisches Melden reduziert die Fehlerchance und trägt zur professionellen Reputation der Tankschifffahrt bei.“



Brian Vrijaldenhoven, Berater Schifffahrt Rijkswaterstaat: „Das Arbeiten mit BICS ist kostenlos.“

### IVS Next und NaMIB

Die per BICS gemeldeten Daten werden in den Meldesystemen IVS Next und NaMIB gesammelt und reisen mit dem Schiff mit. Vrijaldenhoven: „Im Havariefall können wir die Rettungsdienste schnell informieren. Außerdem können wir auf Basis der Daten eine bessere Verkehrsplanung machen und die nasse Infrastruktur gezielter bedienen.“ In den Niederlanden wird das heutige IVS90-System ersetzt durch IVS Next. Zwei Revierzentralen arbeiten bereits mit dem

Meldesysteme aufeinander abgestimmt sind und Daten korrekt ausgetauscht werden. Selbstverständlich werden wir den reibungslosen Datenaustausch ausführlich testen.“ Vrijaldenhoven empfiehlt Tankschiffen, möglichst schnell einen BICS-Account zu beantragen. „Somit kann man sich noch ein wenig einspielen, bevor das elektronische Melden verpflichtend wird.“ Er geht davon aus, dass BICS in Zukunft mit spezifischer Software für Tankschiffe integriert wird. Dies könnte ein Anreiz für die Kunden der Tank-

## „E-Melden trägt zum professionellen Ruf der Tankschifffahrt bei“

Nachfolgesystem. Im dritten Quartal des Jahres sollen alle niederländischen Revierzentralen auf IVS Next umgestiegen sein. Da IVS Next die AIS-Position der Schiffe mit deren Ladungsdaten verknüpfen kann, brauchen sich Tankschiffe in Zukunft nicht mehr an jedem Tafelzeichen zu melden. Nur beim Einfahren der Verwaltungsgebiete von RWS oder der WSV soll man sich noch kurz melden. Die Mitarbeiter in den Revierzentralen bekommen automatisch eine Meldung, wenn Schiffsdaten fehlen oder inkorrekt sind.

### Bilaterale Abstimmung

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) implementiert bis zum Jahresende das Nachfolgesystem vom MIB: NaMIB. Dabei wird auf strategisch-taktischer sowie auf operationeller Ebene intensiv mit RWS zusammengearbeitet. „Wir führen viele bilaterale Gespräche, damit unsere

schifffahrt sein, ihre Informationen ebenfalls auf standardisierter Weise anzuliefern.

### Tempo machen

Bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht für die gesamte Berufsschifffahrt möchte RWS aufs Tempo drücken. „Wir folgen prinzipiell den internationalen Entwicklungen. Sollte es dabei zu Verzögerungen kommen, so werden wir in den Niederlanden schneller voranschreiten. Unser Streben ist es, 2022 die elektronische Meldepflicht für die gesamte Berufsschifffahrt eingeführt zu haben. Je mehr Daten wir haben, umso genauer können wir den Schiffsverkehr lenken. Dadurch kann die Binnenschifffahrt ihre Ankunftszeiten besser abstimmen mit den Terminals. Das elektronische Melden wurde aus Sicherheitsgründen eingeführt, aber mit dem Output kann man sehr viel mehr machen.“

## Impressum

BICSmail wird herausgegeben vom Bureau Telematica Binnenvaart (richtungweisend in der digitalen Binnenschifffahrt) Vasteland 78/A2.06 3011 BN Rotterdam +31 (0)10 2060606

Im Auftrag von:  
- Rijkswaterstaat/Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes/Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Produktion: MGR BV  
Texte: Sarah De Preter und Martin Dekker  
Layout: Steven Chiang  
Druck: BDU, Barneveld  
Fotografie:  
DP Tekst, Tekst & Toebehoren, MGR BV  
Shutterstock Henrik Dolle & Patrycja Ebis  
Adobe Stock Jürgen Fälchle & Björn Wylezich



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat