



- 2** Petroleumindustrie zeigt Vertrauen in das elektronische Melden
- 3** Referenzdaten sind wie die Worte einer Sprache
- 4** BICS: mehr Zeit und weniger Verwaltungskram
- 5** Elektronisches Melden einfach und schnell

- 6** Solide Basis für die Havariebekämpfung
- 6** NaMIB und IVS Next werden implementiert
- 7** e-Meldepflicht für Bunkerschiffe, nicht für Bunkerboote
- 8** Zunahme der bei BICS angemeldeten Tankschiffe

Ab dem 1. Dezember 2018 gilt die Meldepflicht auch für die Tankschiffahrt

## Das elektronische Melden erleichtert Schiffsführern die Arbeit

Die Implementierung von River Information Services (RIS) auf dem Rhein ist eine Erfolgsgeschichte mit Beispielcharakter. Die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ist ein großer Schritt vorwärts für die Festigung der Sicherheit auf der Binnenwasserstraße aber auch für die Binnenschiffahrtslogistik. „Das elektronische Melden erleichtert Schiffsführern die Arbeit“, sagt Marlène Hirtz, Verwaltungsrätin bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Die ZKR ist für die rechtliche Umsetzung des elektronischen Meldens auf dem Rhein zuständig. Marlène Hirtz spricht von einer Erfolgsgeschichte. „Das elektronische Melden erleichtert Schiffsführern die Arbeit. Man braucht Daten nur noch einmal ins System einzugeben. Es ist viel einfacher, komplexe Informationen elektronisch zu übermitteln als per Funk oder Fax. Dies erhöht zugleich die Integrität der Daten. Dadurch können die Wasserstraßenverwalter ihren Service an die Binnenschiffahrt verbessern und modernisieren. Sie können besser planen und Verkehrsströme prognostizieren. Der

Verwaltungsaufwand an Bord und an Land wird deutlich reduziert. Die für das elektronische Melden notwendigen Daten können aus den logistischen IT-Applikationen der Binnenschiffahrt automatisch generiert werden. Ein großer Schritt, denn die IT-Systeme für die Binnenschiffslogistik und für die Sicherheit wachsen zusammen!“

### Ausweitung

Ab dem 1. Dezember 2018 gilt die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein auch für die Tankschiffahrt. Deshalb müssen alle Binnenschiffahrtstanker vor diesem Datum

einen Account beantragen bei BICS. In den Arbeitsgruppen RIS und Polizeiverordnung der ZKR haben sich alle Delegationen darauf verständigt, dass in Zukunft alle Fahrzeuge, die § 12.01 RheinSchPV unterliegen, elektronisch melden müssen. Dabei handelt es sich um Trockengüterschiffe mit einer Länge über 110 m, Kabinenschiffe, Seeschiffe und Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben. Die ZKR hat noch keinen Beschluss zur Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember 2021 gefasst.

**Lesen Sie weiter auf Seite 2 >>**





# Niederländische Petroleumindustrie zeigt Vertrauen in das elektronische Melden

Für die Petroleumindustrie ist es von großer Bedeutung, dass ihre Produkte sicher und effizient verfrachtet werden. Die Vereinigung der niederländischen Petroleumindustrie (VNPI) reagiert deshalb positiv auf die Einführung der elektronischen Meldepflicht für Tankschiffe auf dem Rhein.

Consultant Ed Wijbrands interpretiert die

Folgen der wassergebundenen Gesetzgebung für die Mitglieder der VNPI. Dabei handelt es sich um Gefahrgutreglementierung, Vorschriften zum Umweltschutz aber auch um die elektronische Meldepflicht für Tankschiffe auf dem Rhein. „Etwa 70% aller Erdölprodukte in den Niederlanden werden im Auftrag unserer Mitglieder transportiert“, erläutert Wijbrands. „Dazu schließen sie Charterverträge mit Reedereien.“

„Compliance, also Handeln gemäß den aktuellen Gesetzen und Vorschriften, ist für unsere Mitglieder ein ganz großes Thema. Deshalb weisen sie ihre Transportpartner bereits seit Monaten auf die anstehende Einführung der elektronischen Meldepflicht für Tankschiffe auf dem Rhein. Der Großteil der Tanker, die für unsere Mitglieder fahren, hat mittlerweile einen BICS-Account beantragt.“

## Sicher und effizient

Die von Petroleumgesellschaften zur Verfügung gestellten Ladeinformationen müssen in der Logistikkette korrekt behandelt werden. Die Klassifizierung und Bezeichnung von Gefahrgut ist komplex. Das Vermitteln solcher Daten per Funk kann schnell zu Fehlern führen. Elektronisches Melden reduziert das Risiko auf Fehler und erhöht somit die Sicherheit auf den Wasserstraßen. Wijbrands: „Bei einer Havarie mit einem Tanker müssen die Rettungsdienste exakt wissen, welche Stoffe sich an Bord befinden. Solche Informationen können die Wasserstraßenverwalter dank des elektronischen Meldens schneller und korrekter weiterleiten. Durch die Integration mit AIS sieht man sofort, welche Schiffe und welche Ladung sich in einem Wasserstraßenabschnitt befinden. Das führt nicht nur zu einer besseren Havarie-Bekämpfung, sondern erhöht auch die Effizienz der Abhandlung von Schiffen an Schleusen und anderen Kunstwerken. Die Vernetzung elektronischer Systeme erleichtert darüber hinaus den Arbeitsdruck – auch an Bord.“

## Datenschutz

„Für unsere Mitglieder ist es extrem wichtig, dass ihre Daten gut geschützt sind, damit sie nicht missbraucht werden können. Über dieses Thema haben wir in den letzten

Jahren intensiv diskutiert. Wir haben alle Vertrauen, dass Rijkswaterstaat in IVS Next den Datenschutz gewährleistet und, dass die Integration mit dem deutschen NAMIB sicher und zuverlässig ist. Da unsere Mitglieder international aktiv sind, denken wir immer grenzüberschreitend.“

## Unumkehrbare Bewegung

Das elektronische Melden ist nur ein Teil der digitalen Kette, in die auch die Tankschiffahrt immer stärker eingebunden wird. „Die Digitalisierung ist eine unumkehrbare Entwicklung. Artificielle Intelligenz kann Prozesse sicherer und effizienter machen, wenn der Datenschutz gewährleistet ist und Systeme international aufeinander abgestimmt sind. Der Papierkram in der Petroleumindustrie ist immer noch groß. Ein Beispiel ist die Ladungsdokumentation. Ich kann mir vorstellen, dass auch diese in absehbarer Zeit komplett digitalisiert wird. Am schönsten wäre es, wenn Ladungsinformationen in Zukunft aus einer zuverlässigen Quelle kommen und während der gesamten Lebenszeit des Produktes mitreisen.“

Die VNPI vertritt auf nationaler und europäischer Ebene die Interessen von dreizehn Petroleumindustrie-gesellschaften in den Niederlanden. Die Mitglieder raffinieren Erdöl, bringen Petroleumprodukte auf den Markt und verkaufen sie an Tankstellen. Als Sprachrohr der Branche trägt die VNPI mit Fakten und Zahlen bei an einer optimalen gesellschaftlichen Debatte über die Entwicklungen in der Petroleumindustrie.

# Digitalisierung erhöht die Sicherheit

>> Fortsetzung von Seite 1

Die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung prüft momentan auch die Einbeziehung von Sondertransporten. Der Polizeiausschuss wird rechtzeitig einen Beschlussentwurf der Plenartagung vorlegen. „Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich das Gewerbe an den weiteren Diskussionen und Arbeiten intensiv beteiligt“, so Hirtz.

## Rhein ist Vorreiter

Die Einführung des elektronischen Meldens auf dem Rhein hat Beispielcharakter auf europäischer und internationaler Ebene. Der Schlüssel zum Erfolg liegt laut Hirtz in der guten Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Staaten. „Es gibt einen regen Austausch zwischen den Delegationen, wie wir es konkret umsetzen werden. Die Delegationen bemühen sich, Kompromisse zu finden und zeigen großes gegenseitiges Vertrauen. Dies ist gelebte rheinische Kultur. Der Rhein ist nicht nur eine natürliche Grenze zwischen den Anliegerstaaten, sondern er verbindet sie auch.“ Die Implementierung von AIS und weiterer RIS am Rhein ist beispielhaft für andere EU-Mitgliedstaaten, die RIS implementieren wollen. „Wir sind im RIS-Bereich sowohl Vorreiter als auch Teststrecke. Unsere Erfahrungen teilen wir gerne mit anderen Stromkommissionen, die von uns fortlaufend umfassend informiert werden.“

Als Bereichsleiter Qualitätsmanagement, Internationales und Recht bei den Schweizerischen Rheinhäfen verantwortet



Roland Blessinger

Roland Blessinger u.a. die effiziente Implementierung von Prozessen in den schweizerischen Rheinhäfen, gemäß den neuen Anforderungen von aktualisierten Gesetzen. Er ist Mitglied der Schweizerischen Delegation und beteiligt sich an den Arbeitsgruppen RIS und Polizeiverordnung innerhalb der ZKR. Zurzeit ist Roland Blessinger Vorsitzender der Arbeitsgruppe RIS. Die schweizerischen Rheinhäfen begrüßen die Erweiterung der elektronischen Meldepflicht auf die Tankschiffahrt. „Die Schweiz ist sehr abhängig von den Rheinhäfen, gerade im Mineralölbereich. Unsere Häfen sind das Tor zum Meer. Die Rheinschiffahrt ist für etwa 30% - 40% der Mineralölversorgung der ganzen Schweiz zuständig. Dabei handelt es sich um 2,5 Millionen Tonnen im Jahr.“

## Sicher und effizient

Port of Switzerland ist sowohl Hafentreiber als auch Schifffahrtsbehörde. Abhängig von der Betrachtungsweise kann



Marlène Hirtz

man die Vorteile des elektronischen Meldens anders bewerten. „Als Schifffahrtsbehörde glauben wir fest daran, dass die Digitalisierung die Sicherheit und Effizienz auf dem Rhein erhöhen wird. In der Containerschiffahrt hat sich das elektronische Melden gut etabliert. Der Funkverkehr hat abgenommen, während die Zuverlässigkeit der Daten besser gesichert ist.“ „Die Mitarbeiter der Revierzentralen können sich dadurch anderen wichtigen Aufgaben widmen. Wichtig ist, dass sich Schiffsführer ihrer Verantwortung bewusst sind: Die Behörden haben immer nur die Daten, die vom Schiffsführer gesendet werden. Falsche Angaben können einem im Havariefall das Leben kosten.“

## Standardisierung

Als Hafentreiber profitiert Port of Switzerland von der RIS-Technologie und Digitalisierung, die unter anderem dazu führen, dass Binnenschiffe an den Hafenterminals flotter abgefertigt werden könnten. Ein gutes

Beispiel ist das gemeinsame RPIS-Projekt der Oberrheinhäfen für die Containerbinnenschiffahrt (*Upper Rhine Traffic Management Platform*), das sich in einer Pilotphase befindet.

„Für unsere Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern ist es wichtig, dass wir digitale Informationen aus der gesamten Logistikkette erhalten. Die Binnenschiffahrt könnte bei der Digitalisierung gegenüber dem Schienengüter- und Straßengüterverkehr aufholen. Darum benötigen wir Regularien, die eine Digitalisierung auf den Wasserstraßen ermöglichen. Deshalb begrüßen die Schweizerischen Rheinhäfen die geplante Bildung des neuen europäischen Ausschusses CESNI/TI, der Standards für das ganze europäische Wasserstraßennetz erarbeitet.“

## Never ending story

Das europäische Wasserstraßennetz ist groß und es gibt verschiedene nationale Standards. Somit steht die geplante neue Gruppe CESNI/TI vor einer großen Herausforderung. Beim Rheinregime, worüber nur fünf Länder mitreden, lassen sich Standards schneller beschließen. „Auch auf dem Rhein müssen wir uns aber genügend Zeit lassen, um gute Standards zu erarbeiten. Dafür haben wir ein Arbeitsprogramm erstellt. Standardisierung innerhalb der RIS-Technologien ist eine *never ending story*. Die Standards sind immer wieder anzupassen, denn nichts ist schneller als die Technik im IT-Bereich. Eine weitere Herausforderung ist der Datenschutz. Wir müssen bei jedem Schritt immer schauen, wie weit wir gehen dürfen.“

# “Referenzdaten sind wie die Worte einer Sprache”

Referenzdaten sind die Bausteine für das elektronische Melden mittels BICS. Es ist wichtig, dass jeder dieselben Definitionen benutzt. Deshalb ist Standardisierung notwendig. Bart Bubberman: „Es ist vergleichbar mit den Worten einer Sprache, auf die man sich einigt, damit man einander verstehen kann. Referenzdaten sind Codes, mit denen Computersysteme untereinander besser kommunizieren können.“

Bart Bubberman arbeitet bei Rijkswaterstaat. Er war Mitentwickler vom BICS und ist heute u.a. für das Verwalten der Referenzdaten zuständig. Dabei handelt es sich um Infor-

mationen, die von Wasserstraßenverwaltern und Rettungsdiensten gebraucht werden – von Terminals bis hin zu Produktbezeichnungen.“

## Praktischer

„Es ist viel praktischer, wenn alle dieselben Bezeichnungen und Codes verwenden und eine Sprache sprechen. Das Durcheinanderbenutzen von Worten aus verschiedenen Sprachen erschwert die gegenseitige Verständigung. Früher hatte jedes Terminal seine eigenen Codes, Bezeichnungen und Listen. Das war verwirrend und führte zu einem enormen Mehraufwand, damit man einander verstehen konnte. Man musste zum Beispiel

verschiedene Konversionslisten pflegen.“ Die festen Referenzdaten, mit denen BICS arbeitet, werden beim Ausfüllen der Felder nach dem Eingeben des ersten Buchstabens automatisch vorgeschlagen. Das vereinfacht und beschleunigt das Einführen der Informationen. Beispielsweise kann der Benutzer wählen, ob er die Produktbezeichnung oder die UN-Nummer aus dem ADN ausfüllt. Der korrekte Code und die richtige Produktbezeichnung werden dann von selbst angezeigt.

## Terminals und Liegestellen

Da auch die Tankschiffahrt ab dem 1. Dezember verpflichtet elektronisch melden wird, mussten die Referenzdaten erweitert werden. „Wir benötigen zum Beispiel die Terminals und Liegestellen, an denen Tankschiffe anlegen. Das sind andere Terminals und Lade- und Löschplätze als in der Containerschiffahrt.“ Es wurden bereits viele Referenzdaten ins System eingetragen, aber die Liste ist lang. „Wir arbeiten intensiv daran. Europaweit gibt es etwa 25.000 Plätze, an denen Tankschiffe anlegen können. Auch die Terminals für Tankschiffe in Europa – etwa 500 Stück – müssen in die Datenbank eingeführt werden. Sie werden nicht nur für BICS verwendet, sondern auch für die anderen RIS-Systeme, die zur Verkehrsbegleitung eingesetzt

werden. Zum Beispiel IVS Next in den Niederlanden und NaMIB in Deutschland.“

## Wörterbuch

Man kann die Datenbank mit einem Wörterbuch vergleichen. Alle bekannten Referenzdaten und Codes sind darin enthalten. „Die zentrale Datenbank wird auf europäischem Niveau gepflegt, damit alle angeschlossenen Länder sie benutzen können. Regelmäßig kommen neue Daten hinzu und werden alte Daten entfernt.“

„Wenn Schiffsführer merken, dass ein Liegeplatz fehlt, können sie dies melden. Wir machen dann einen neuen Code für die Liegestelle an. Alle Binnenschiffahrtsländer sammeln Ihre Positionsdaten in ihrer eigenen Datenbank. Von dort aus schickt man sie weiter an die europäische RIS-Datenbank, damit auch andere Länder damit arbeiten können. Die Informationen sind dadurch immer einheitlich. Das gilt ebenfalls für neue oder angepasste UN-Nummern und ADN-Ladung.“

BICS aktualisiert die Informationen kontinuierlich. Dank automatischer Updates auf dem Computer an Bord, braucht sich die Besatzung um nichts zu kümmern. Man muss die Codes nicht mehr auswendig lernen. Bart Bubberman: „BICS beschleunigt und verbessert die Arbeit enorm.“



Bart Bubberman: „Es ist viel praktischer, wenn alle dieselben Bezeichnungen und Codes verwenden und eine Sprache sprechen.“

## Melden mit Navigations- und Ladungssoftware

Das elektronische Melden ist zwar verpflichtet, aber man braucht dazu nicht unbedingt BICS einzusetzen. Die Hauptsache ist, dass der Bericht dem ERI-Standard entspricht. Man kann auch andere Programme benutzen, worunter Navigations- und Ladungssoftware, die man bereits an Bord benutzt.

Die Softwareanbieter passen ihre Applikationen an, damit man sie auch für eine BICS-Meldung anwenden kann. Das gilt zum Beispiel für die Navigationslösungen von Tresco Engineering und Periskal Group. Wenn der Schiffsführer in Tresco Navigis River oder in Periskal Inland Eedis Viewer einen Reiseplan erstellt hat, kann er auf Basis der eingeführten Daten eine ERI-

Meldung versenden. Damit braucht man keine Doppelarbeit zu machen.

Das ICT-Unternehmen Suneti entwickelt spezielle Software für die Flüssiggut-Logistik. Angefangen hat es mit Binnenmaat, das ein Stauplan für Tankschiffe war. Mittlerweile gibt es den Nachfolger Vessel Solution, eine Gesamtlösung für die Dokumentation und

Verwaltung an Bord. Mit diesem Programm kann man auch elektronisch melden. Die Unternehmen sind dabei, ihre Applikationen upzudaten. Dabei handelt es sich vor allem um das Einführen einer Liste mit Terminals. Sie wollen vor dem 1. Dezember damit fertig sein.

# Mehr Zeit fürs Wesentliche

Uwe Deversi ist seit 10 Jahren der Betriebsstellenleiter der Revierzentrale Oberwesel. Davor hat er jahrelang auf Tankschiffen gefahren. Dass auf dem Rhein immer mehr Tanker elektronisch melden, hält Deversi für eine positive Entwicklung, von der alle profitieren.

In der Revierzentrale Oberwesel arbeiten 18 Personen im Schichtbetrieb. Mittels eines großen Plakats entlang der Revierzentrale werden Tankschiffer seit Monaten auf die Einführung der elektronischen Meldepflicht am 1. Dezember 2018 hingewiesen. Deversi freut sich, dass immer mehr Tankschiffer BICS verwenden. „Das elektronische Melden erhöht die Datenintegrität unwahrscheinlich. Beim Melden über Funk kommt es immer wieder zu Störungen oder Sprachbarrieren. Keiner möchte, dass dadurch wichtige Informationen falsch übertragen werden. Beispielsweise müssen die Rettungsdienste exakt wissen, wie viele Personen sich an Bord befinden, damit sie bei einem Schiffsunfall nicht zu viele oder zu wenige Menschen suchen.“

## Keine Missverständnisse

Tankschiffe befördern oft mehrere Produkte mit schwierigen Bezeichnungen und UN-Nummern. Diese Informationen müssen korrekt ins Informationssystem der Wasserstraßenverwalter eingetragen werden. Ein kleiner Tippfehler kann große Folgen haben. „Wenn ein Tanker havariert, müssen die Feuerwehreute genau wissen, was auf sie zukommt, damit sie sich entsprechend vorbereiten können. Brauchen sie Gasmasken? Besteht Explosionsgefahr? Undeutlichkeit über die Ladung kann sowohl für die Besatzung als für die Rettungsdienste zu lebensgefährlichen Situationen führen. Wenn man elektronisch meldet, stehen alle Informationen mit einem

Knopfdruck richtig in unserem System.“ Das Einführen von über Funk vermittelten Daten ins System ist nicht nur fehlerempfindlich, sondern kostet den Mitarbeitern der Revierzentrale auch durchaus viel Zeit. Sie geraten schon manchmal in Zeitstress.

## Fokus aufs Wesentliche

„Wir haben mehrere Aufgaben, worunter das Wahrschauen der Gebirgsstrecke und den Informationsfunk. Wenn ein Schiff havariert

oder auf Grund läuft, müssen wir unmittelbar die Wasserschutzpolizei und Rettungsdienste informieren.“

„Um diese wichtige Aufgabe können wir uns dank des elektronischen Meldens in Zukunft noch intensiver kümmern. Wenn eine Funkmeldung kommt, brauchen wir nur noch im BICS nachzuschauen, ob alle Daten korrekt und vollständig eingetragen sind. Das dauert etwa 10 Sekunden, während wir heute manchmal 10 Minuten pro Tankschiff benötigen.“

Dass die elektronische Meldepflicht in der Zukunft wahrscheinlich für die gesamte Binnenschifffahrt eingeführt wird, kann Deversi nur begrüßen. „Wenn Daten mit einem Knopfdruck sicher und vollständig an uns übertragen werden können, so sollten wir diese Möglichkeit möglichst breit ausnutzen. Dadurch können wir als Wasserstraßenverwalter unsere Dienstleistung an die Binnenschifffahrt erhöhen, und das machen wir selbstverständlich gerne.“



# BICS reduziert den Verwaltungskram

Der niederländische Gewerbevertreter Koninklijke BLN-Schuttevaer wollte der e-Meldepflicht für die Tankschifffahrt nur zustimmen, wenn diese den Verwaltungsaufwand an Bord nicht weiter erhöhen würde. Ganz im Gegenteil: Der bürokratische Aufwand sollte abnehmen. Laut Erwin Tijssen ist dieses Ziel noch nicht ganz erreicht. Tijssen, Sekretär der Mitgliedergruppe Tankschifffahrt und Sachberater Sicherheit & Gefahrgut bei BLN-Schuttevaer, ist dennoch positiv: „Dank BICS müssen Schiffe während der Reise weniger Meldungen versenden. Das Endziel ist, dass man von Basel bis Rotterdam an keiner einzigen Brücke oder Schleuse noch melden muss.“

So wollen es auch die Wasserstraßenverwalter. Die zugesagte Lastenerleichterung führte dazu, dass das Tankschiffahrtsgewerbe der Einführung der elektronischen Meldepflichtung zustimmte.

## Praktisch

Tijssen nennt es praktisch, dass eingeführte Daten von mehreren Systemen benutzt werden können. „Dadurch nimmt der Verwaltungskram an Bord ab. Ein Schiffsführer braucht heute fast eine Sekretärin, um

den Papierkram zu erledigen, der ihm auferlegt wird. Man muss fast alles dokumentieren, von der Anmeldung am Terminal bis zu den Arbeitszeiten. Das würde viel einfacher gehen, wenn man nur ein einziges System benutzen bräuchte.“

Zugesagt wurde ebenfalls, dass Schiffsführer auf Dauer keine Meldungen für die Transportstatistiken mehr machen müssen. Tijssen: „Das führt zu einem Mehraufwand. Andererseits ist es wichtig, dass die Gewerbevertreter über Statistiken zum Gütertransport auf den Wasserstraßen verfügen. Damit können sie schneller auf aktuelle Entwicklungen reagieren.“

## Begleitgruppe

BLN-Schuttevaer und der CBRB beteiligten sich an der Begleitgruppe E-Melden Tankschifffahrt, die von Rijkswaterstaat und dem Bureau Telematica Binnenvaart ins Leben gerufen wurde, um BICS auf die Tankschifffahrt abzustimmen. Neben Erwin Tijssen war auch Tankschiffahrtunternehmer und BLN-Schuttevaer-Vorstandsmitglied Ronald Versloot Mitglied dieser Gruppe.

„Eine wichtige Änderung ist, dass man die

technischen Produktnamen nicht mehr einführen muss. Diese werden oft unterschiedlich benutzt, was zu Verwirrung führen kann. Man braucht nur noch die UN-Nummer, den Transportnamen, die Klasse und den Klassifizierungscode einzuführen.“

## Internetzugang

„Wir haben auch angegeben, dass die Binnenschifffahrt einen besseren Internetzugang braucht“, so Erwin Tijssen. „Wenn man schon verpflichtet elektronisch melden muss, ist man aufs Internet angewiesen. Vor allem in Deutschland sehen wir dies-

bezüglich Verbesserungsbedarf.“ Die Meldung mit BICS muss, wenn die Ladung sich geändert hat, vor der Abfahrt an der Lade- oder Löschstelle verschickt werden. Auch wenn man in diesem Moment keine Internetverbindung hat, darf das Schiff die Reise antreten. BICS wird automatisch weiter versuchen, die Meldung zu versenden. Sobald dies gelungen ist, bekommt der Schiffsführer eine Bestätigung.“



Erwin Tijssen beteiligt sich als Vorstandsmitglied von BLN-Schuttevaer an der Begleitgruppe e-Melden Tankschifffahrt.



Shiraz Olivier: "Man kann besser rechtzeitig wissen, wie es funktioniert anstelle von sich auf den letzten Drücker noch einarbeiten zu müssen."

# “Elektronisches Melden ist einfach und geht schnell“

Die elektronische Meldung mittels BICS geht schnell und hat als großen Vorteil, dass Schiffer sich während der Reise nicht ständig melden müssen. Das sagt Shiraz Olivier, zweiter Schiffsführer auf dem TMS Kalahari von Universe Shipping. Er meldet bereits seit einem halben Jahr elektronisch.

Olivier arbeitet seit vier Jahren bei dem in Zwijndrecht ansässigen Unternehmen. Der Tanker Kalahari transportiert unter anderem leichte Chemikalien und Benzinkomponente. Das Schiff hat eine Ladekapazität von 4.289 Tonnen und fährt hauptsächlich im ARA-Raum.

Die Besatzung der Kalahari ist frühzeitig auf BICS umgestiegen. „Anfang 2018 hat mein Kollege, der erste Schiffsführer, einen

Account beantragt. Wenn es Neuigkeiten gibt, wollen wir sie schnell in der Praxis austesten. Unser Umstieg aufs elektronische Melden hing auch mit der Schleusenplanung in Terneuzen zusammen. Und wir wollten bereits Erfahrung sammeln mit dem e-Melden.“

„Mittlerweile kennen wir uns mit BICS gut aus. Zum 1. Dezember müssen alle Tankschiffe damit arbeiten. Wir wollten nicht das Risiko laufen, dass man sich auf den letzten Drücker noch einlesen muss.“

## Logisch

„Nur eine Sache hat anfangs nicht so gut funktioniert. Das ist aber seit dem letzten Update gelöst. Früher fand ich es schwierig, Produkte hinzuzufügen. Ich musste immer

suchen, wie ich das mache. Mittlerweile gibt es unter ‚Ladung‘ die Option ‚Güter hinzufügen‘. Das finde ich sehr praktisch. Man kann jetzt auch die Anzahl der Kegel ausfüllen, auch wenn das Schiff leer ist. Zum Beispiel nachdem man Benzin gelöscht hat. Es gibt dann immer noch mögliche Restdämpfe in den Tanks, weshalb man Kegel führen muss.“

Olivier findet BICS ein logisches Programm. „Eigentlich habe ich keine Kritik. Mit diesem System kann man ganz leicht arbeiten. Das gilt auch für Personen, die sich nicht wirklich mit Computern auskennen. Eine Meldung dauert etwa drei bis fünf Minuten.“

„Viele Informationen, worunter die Länge, Breite und den Tiefgang des Schiffes, sind schon vorab ausgefüllt. Das spart mir Zeit. Das System merkt sich den Startpunkt der Reise. Wenn man ihn einmal eingetragen hat, wird er bei der nächsten Reise automatisch angezeigt.“

## Schlechte Verbindung

Zwischen Antwerpen und den Kreekrak-Schleusen hat er manchmal Probleme mit der Internetverbindung. „Dadurch kann es passieren, dass die Daten nicht versendet werden. Das liegt nicht am BICS, sondern an der schlechten Verbindung. An den Kreekrak-Schleusen erhielt ich vor einigen Tagen per Funk die Meldung, dass

unsere Daten nicht versendet worden waren. Ich habe sie nochmals ausgefüllt, was dazu führte, dass die Schleusenzentrale sie zweimal bekommen hat.“

„Man muss die elektronische Meldung immer vor dem Wegfahren am Lade- oder Löschplatz versenden. Wenn man dort keine wifi-, 4G- oder 3G-Deckung hat, kann der Computer die Daten nicht versenden. Dennoch darf man die Reise antreten. BICS wird automatisch weiter versuchen, die Daten zu versenden, bis es geklappt hat.“

## Weniger Papierkram

Shiraz Olivier möchte nicht mehr auf BICS verzichten. Dank des elektronischen Meldens braucht er nicht mehr ständig per Funk Daten an die Revierzentralen und Schleusen zu vermitteln. „Die Daten sind nun im Voraus bekannt. Das ist so einfach!“

„Das elektronische Melden mit BICS wird sicherlich auch meinen Kollegen in der Tankschiffahrt gefallen. Ich kenne noch nicht viele Tankschiffer, die BICS bereits benutzen. Die meisten haben einen Account, aber sie warten, bis die elektronische Meldepflichtung eingeht, weil sie der Meinung sind, dass es an Bord ohnehin zu viel Papierkram zu erledigen gibt. Das stimmt, aber mit BICS wird der Papierkram kleiner. Das gilt erst recht, wenn man sich gut mit dem System auskennt.“



# “Eine solide Basis für die Havariebekämpfung“

Die Wasser-Offiziere bei Rijkswaterstaat (RWS) beteiligen sich an der Havariebekämpfung auf den Wasserstraßen. Dabei brauchen sie korrekte Informationen über Schiffe und ihre Ladung.

Rolph Herks, Betriebsstellenleiter der regionalen Revierzentrale Dordrecht, ist jeden Monat eine Woche lang rund um die Uhr diensthabender Wasser-Offizier. Er vertritt in dieser Funktion RWS bei größeren Katastrophen in der Region Süd-Holland. Er arbeitet am Unfallsort in einem sogenannten COPI-Team zusammen mit Polizei, Feuerwehr und anderen Rettungsdiensten. „Ein COPI ist eine schlanke Abstimmungsstruktur, in der wir die Situation schnell beurteilen und die richtigen Maßnahmen in die Wege leiten können. Von allen Teammitgliedern wird erwartet, dass sie mit multidisziplinärem Blick an die Sache herantreten.“



Rolph Herks.

## Zuverlässige Daten

„Die Rettungsdienste erwarten, dass wir korrekte Informationen anliefern. Das Risiko auf Fehler verringert, wenn Schiffsführer ihre Daten selbst ins System einführen und per Knopfdruck an uns weiterleiten. Beim Funkverkehr kommt es leicht zu Missverständnissen. Ein Typfehler ist schnell passiert. Wir sehen manchmal Schiffe mit einem Transportverbot vorbeifahren, weil eine Zahl im Produktnamen vertauscht wurde. Beim elektronischen Melden müssen die Revierzentralen nur noch überprüfen, ob alle Daten korrekt und komplett ins System eingeführt wurden.“

## Weniger umständlich

Die regionale Revierzentrale Dordrecht hat zwei Arbeitsplätze für Verkehrsbegleitung, einen Arbeitsplatz für Havariebekämpfung und einen für den nautischen Informationsfunk. Für Schiffe, die aus Rotterdam kommen, ist Dordrecht der erste Punkt, an dem sie sich verpflichtet melden müssen. Ab dem 1. Dezember 2018 müssen Tanker nicht mehr verpflichtet an jedem Tafelzeichen eine Meldung machen. „Der Funkverkehr wird abnehmen, wodurch wir mehr Zeit für andere Aufgaben haben. Jährlich passieren rund

150.000 Schiffe Dordrecht und die Revierzentrale handelt etwa 40.000 Telefonanrufe ab. In der Region Süd-Holland ereignen sich im Jahr etwa 800 nautische Vorfälle. Der Mitarbeiter am Informationsfunk ist der Back-Up für den Kollegen der Havariebekämpfung. Um diese wichtige Aufgabe wird er sich in Zukunft noch intensiver kümmern können.“

## Keine Doppelarbeit

Gerrit van Merwijk, Betriebsstellenleiter der Revierzentrale Tiel, bestätigt: „Wir merken

es sofort, wenn in der Kommunikation zwischen Rotterdam und Dordrecht etwas schiefgelaufen ist. Es passiert häufig, dass Schiffe, die sich in Rotterdam gemeldet haben, von uns im System nicht gefunden werden. In dem Fall müssen wir alle Daten erneut einführen. Das ist lästig für uns und für den Schiffsführer. In der Containerschiffahrt hat dieses Problem seit der Einführung der elektronischen Meldepflicht stark abgenommen.“

**Lesen Sie weiter auf Seite 8 >>**

# NaMIB und IVS Next werden implementiert

Zum 1. Dezember 2018 wird auf dem Rhein NaMIB eingeführt, das Nachfolgesystem des heutigen Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt (MIB). In den Niederlanden befindet sich die Entwicklung von IVS Next in der Endphase.

Die Vorteile vom NaMIB gegenüber MIB sind vielfältig. „Referenzdaten werden endlich zentral verwaltet und sind mit denen der Nutzer an Bord und anderen Behörden harmonisiert. Damit wird der Pflegeaufwand des Betriebspersonals in den Revierzentralen in Zukunft reduziert“, erläutert Mathias Polschinski, Projektleiter NaMIB bei der WSV. „Das erleichtert die Arbeit in den Revierzentralen und führt zugleich zu einer höheren Datenintegrität. Mit dem neuen Tool Unterstützung der Unfallbekämpfung im NaMIB können sich die Revierzentralen bei der Unfallbekämpfung künftig gegenseitig unterstützen. Durch die Integration der AIS Technologie werden die Positionen von meldepflichtigen Fahrzeugen und Verbänden dargestellt.“

„Auch wenn ein nicht-meldepflichtiges Schiff einen Unfall verursacht, können wir dessen Position orten und haben die entsprechenden Kaskodaten. Selbstverständlich ist der Datenschutz gewährleistet.“

## Vereinfachung

Mitarbeiter aus zehn Revierzentralen in Deutschland, Frankreich, Luxemburg und der Schweiz haben sich an einem mehrtägigen Training beteiligt, damit sie das neue System kennenlernen. Um die Nachbarländer über die Möglichkeiten und die grenzüberschreitende Skalierbarkeit der mehrsprachigen Fachanwendung NaMIB zu informieren, waren auch Kolleginnen und Kollegen aus Tschechien, Österreich und den Niederlanden eingeladen. Schichtleiter äußern sich positiv zum neuen System. Laut Uwe Deversi, Betriebsstellenleiter in der Verkehrszentrale Oberwesel, führt NaMIB zu einer Vereinfachung der Unfallbekämpfung: „Die Prozessabläufe sind besser nachvollziehbar. Wir können im Notfall mit nur ein paar Klicks die Wasserschutzpolizei und Rettungsdienste verständigen. Alle Kontaktinformationen und Adressaten werden in der Anwendung gebündelt. Das spart uns Zeit und erhöht somit die Sicherheit auf dem Rhein. Damit wir das Potenzial vom NaMIB bundesweit ausnutzen können, sollte die AIS-Infrastruktur entlang der deutschen Wasserstraßen schnell ausgebaut werden.“

Das NaMIB wird auf dem Rhein im Parallelbetrieb implementiert. „Erst wenn NaMIB

hundertprozentig funktioniert, schalten wir MIB ab“, versichert Polschinski. Zum 1. Dezember 2018 werden alle Revierzentralen am Rhein zwischen Duisburg und Basel mit NaMIB arbeiten. Anfang 2019 wird das System an der Mosel implementiert, wo am 1. Dezember 2019 die elektronische Meldepflicht eingeführt wird. Polschinski: „Danach werden wir NaMIB schrittweise bundesweit implementieren. Wir machen ferner einen Erprobungsbetrieb in den Revierzentralen Minden, Magdeburg und Gösselfthal.“

## Genauere Planung

In den Niederlanden läuft an fünf Standorten der Probetrieb mit dem neuen IVS Next. Zum Ende des Jahres werden die Tests abgeschlossen sein. Anschließend soll das System bis Ende März 2019 auf allen niederländischen Wasserstraßen implementiert werden. Dass IVS Next am 1. Dezember 2018 noch nicht überall implementiert ist, stellt keine Behinderung für das elektronische Melden in der Tankschiffahrt dar. Auch müssen Tankschiffe ab dem 1. Dezember nicht mehr verpflichtet an allen Tafelzeich-

nen eine Meldung machen. Adriën van Loon, Schifffahrtsconsultant bei Rijkswaterstaat: „Der große Vorteil gegenüber dem heutigen IVS ist, dass wir die AIS-Position der Schiffe benutzen können. Dadurch können wir im Voraus besser planen. Wir berücksichtigen die Reihenfolge und die Ankunftszeit der Schiffe an Brücken und Schleusen. Zwischenstopps für einen Besatzungswechsel oder zum Bunkern fließen automatisch in die Planung ein.“

## Datenaustausch

Für die Verkehrsleiter bedeutet das Arbeiten mit IVS Next eine Arbeitserleichterung. Die meisten Handlungen sind vereinfacht. Wenn Daten fehlen, bekommt der Operator eine Warnung und er kann die Informationen beim Schiffer abrufen. IVS Next und NaMIB wurden beide agile entwickelt, damit die Benutzeranforderungen eingebracht werden konnten. Selbstverständlich wurde der Datenaustausch zwischen den beiden Systemen ausführlich getestet. Van Loon: „Im Gegensatz zum MIB unterstützt NaMIB alle Berichte, die im BICS gesendet werden.“



Adriën van Loon



Mathias Polschinski



# e-Meldepflicht gilt für Bunkerschiffe aber nicht für Bunkerboote

Die elektronische Meldepflicht gilt auch für Bunkerschiffe in den Seehäfen, sagt Brian Vrijaldenhoven, Schifffahrtsberater in der Abteilung Schifffahrtsverkehrsmanagement von Rijkswaterstaat und Projektleiter für das elektronische Melden.

Vrijaldenhoven hat festgestellt, dass es Verwirrung gibt über die Frage, ob auch Bunkerschiffe ab dem 1. Dezember verpflichtet elektronisch melden müssen. Der Grund ist die Umschreibung in den Artikeln der Polizeiverordnungen, in denen die elektronische Meldepflicht festgelegt ist. Für die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung ist dies Artikel 12.01, für das Binnenvaartpolitieregiment (BPR) Artikel 2 der Regelung Kommunikation und Abmessungen auf den niederländischen Binnengewässern. „Darin steht, dass alle Tankerfahrzeuge ab dem 1. Dezember 2018 elek-

tronisch melden müssen, mit Ausnahme von Bunkerbooten und Bilgebooten.“

## Bunkerarm

„Das stand immer schon in den Vorschriften zur normalen Meldepflichtung. Damals gab es keine Diskussionen über dieses Thema. Da es anscheinend heute Verwirrung gibt, haben wir die Frage umgedreht: Was ist eigentlich ein Bunkerboot?“

„Es handelt sich um kleine Bunkerboote, die Binnenschiffe während der Fahrt mit Kraftstoff versorgen. Die meisten sind nicht größer als 300 Tonnen. Die Ausnahme gilt somit nicht für Bunkerschiffe, die in den Seehäfen Kraftstoff liefern an Seeschiffe. Diese sind oft viel größer und haben einen Bunkerarm.“

Rijkswaterstaat hat viele Bunkerreedereien einzeln darüber informiert. „Eine der Reak-

tionen war, dass man BICS zentral, auf den eigenen Servern im Büro benutzen wollte. Das ist kein Problem. Ich weiß, dass mindestens ein Unternehmen dies auch macht. Die Schiffer können dort die BICS-Meldung über das eigene Intranet verschicken.“

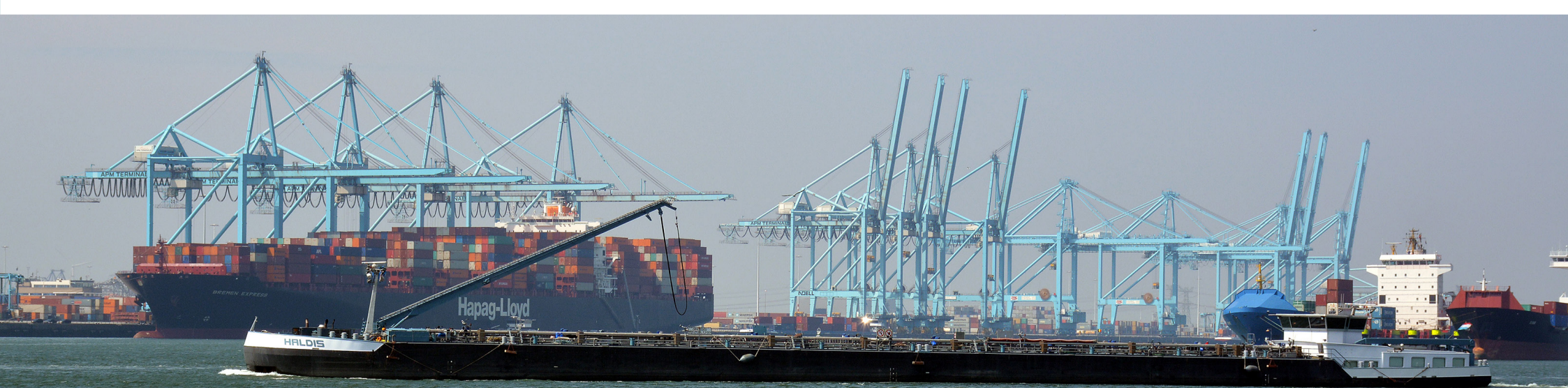
## Hafenmeister

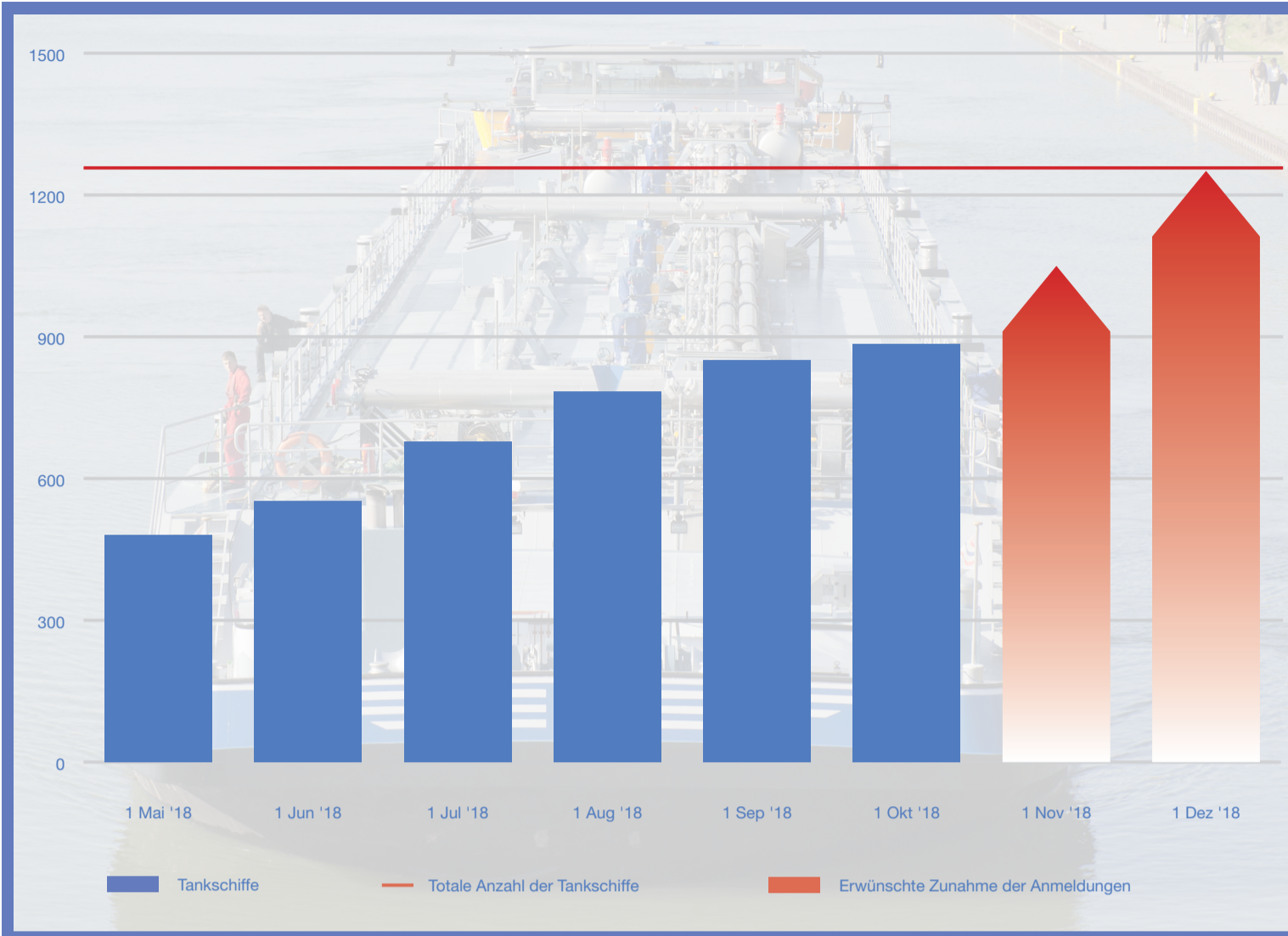
Der Hafenbetrieb Rotterdam informiert Tankerfahrzeuge im Seehafen schon seit einiger Zeit über die anstehende elektronische Meldepflicht. Karsten Seven, Berater Hafenplanung bei der Hafenmeisterei: „Der Hafenmeister steht für *safe, smooth & service*. In diesem Rahmen ist es äußerst wichtig, dass wir die vielen Informationsströme im Hafen deutlich und digital verarbeiten. Das führt zu mehr Transparenz, reduziert die Fehlerchance und erhöht die Sicherheit.“

„Bei jeder IVS90-Meldung fragen wir, ob sich

der Melder mit BICS auskennt und wir empfehlen ihm, BICS zu downloaden auf [www.bics.nl](http://www.bics.nl). Nach der Containerschifffahrt ist die Tankerfahrerei nun die zweite große Gruppe, die aufs elektronische Melden umsteigt. Wir empfehlen allen, sich darauf vorzubereiten. Wenn nötig, kann man Kontakt aufnehmen zum BICS-Helpdesk von Rijkswaterstaat.“

Brian Vrijaldenhoven freut sich über die Aufklärungsarbeit durch die Rotterdamer Hafenmeisterei. „Es ist für alle sehr wichtig, dass Schiffsinhaber und Besatzungen über die anstehende elektronische Meldepflicht informiert werden. Alle Tankerfahrzeuge müssen rechtzeitig einen Account beantragen und die BICS-Software downloaden, damit sie spätestens am 1. Dezember damit arbeiten können. Das ist nun einmal eine harte Deadline.“





## Immer mehr Tankschiffe benutzen BICS

Seit der Veröffentlichung des ersten BICSmail für die Tankschiffahrt im Mai diesen Jahres hat die Anzahl der Tankschiffe, die elektronisch melden mittels EDI und somit einen BICS-Account haben, mit mehr als 400 zugenommen. Wenn man davon ausgeht, dass alle Schiffe die 2017, eine EBIS-Inspektion hatten, ab dem 1. Dezember 2018 elektronisch melden müssen, gab es am 1. Oktober noch 366 Tanker, die noch nicht elektronisch meldeten. Ab dem 1. Dezember 2018 darf ein Tanker nicht mehr in Europa fahren, wenn er sich nicht elektronisch beim Wasserstraßenverwalter meldet.

# Havarie-bekämpfung braucht korrekte Informationen



Gerrit van Merwijk.

>> Fortsetzung von Seite 6

„Es kann höchstens noch ein Problem mit der Verbindung geben, aber dann kann man die Daten später immer noch per Knopfdruck an uns senden“, verfolgt Van Merwijk, ebenfalls Wasser-Offizier bei RWS.

### Eine Sprache

„Im verkehrsreichen Korridor Rotterdam-Deutschland hat der Wasserstraßenverwalter eine führende Rolle. Im Falle einer Havarie müssen wir die Feuerwehr und Polizei korrekt über die Ladung und die Anzahl der Personen an Bord informieren. Das Binnenschiffsgewerbe hat seinen eigenen Jargon. Eines Tages musste die Feuerwehr wegen eines mit Gas beladenen Tankers ausrücken. Großalarm, doch was stellte sich heraus? Der Tanker hatte anstelle von Gas ‚Gasöl‘ geladen. Weil wir Gasöl in der Revierzentrale Diesel nennen, haben wir den Schiffer falsch verstanden. In Zukunft brauchen wir nur noch die UN-Nummer weiterzuleiten und sprechen alle dieselbe Sprache.“

### Soziale Vorteile

Gerrit van Merwijk: „Durch die Integration mit AIS wissen wir genau, was ein Tanker innehat, was er zuvor geladen hatte und wo er sich befindet. Wenn ein Tankschiff leckt,

finden wir in der Nähe schnell einen leeren Tanker, der die Ladung übernehmen kann. Die Digitalisierung hat aber auch soziale Vorteile. Man sitzt als Schiffsführer oft eine ganze Woche an Bord. Am Freitag möchte man vielleicht die Kinder abholen oder man freut sich einfach aufs Wochenende. Wie schön ist es, wenn ausgerechnet dann eine Schleuse ausfällt und man nicht weiterfahren kann? Dank der modernen Kommunikationstechnologie können wir Schiffer frühzeitig informieren und ihnen raten, sich nach einer Liegestelle umzuschauen. Wir helfen gerne bei der Suche. Persönlich finde ich diesen Aspekt sogar die schönste Seite meines Berufs.“



## Impressum

BICSmail wird herausgegeben vom Bureau Telematica Binnenvaart (richtungweisend in der digitalen Binnenschiffahrt) 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 San Lin  
Druck: BDU, Barneveld  
Fotografie: DP Tekst, Tekst & Toebehoren, Shutterstock.com, Shiraz Olivier



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat