



- 1** Elektronisches Melden erweitert auf Rhein, Mosel und in Flandern
- 2** „Schritt für Schritt zu mehr Sicherheit auf den Wasserstraßen“
- 3** Viking Cruises testet BICS
- 3** Elektronische Meldepflicht erhöht die Sicherheit in der Moselschifffahrt
- 4** Flandern schafft Einfachheit mittels eRIBA
- 5** Alle Binnenschiffe melden sich ab 2022 elektronisch in Flandern
- 6** Betriebsaccount für BICS wird untersucht
- 6** Die Zukunft von BICS: “Wir hören auf die Schiffer“
- 7** “Ich denke gerne mit über Verbesserungsmöglichkeiten“
- 7** Problemloser Umstieg auf Nachrichtendienst HERMES
- 7** Änderung der Meldepflicht auf der Mosel

Elektronisches Melden erweitert auf Rhein, Mosel und in Flandern

Ab dem 1. Dezember 2021 müssen sich auf dem Rhein außer Container- und Tankschiffen auch viele andere Schiffe verpflichtend elektronisch melden. Auf der Mosel wurde das elektronische Melden Anfang Juli für einen Teil der Flotte eingeführt. Flandern wird Anfang 2022 die elektronische Meldepflicht für die gesamte Binnenschifffahrtsflotte einführen.

Auf dem Rhein müssen sich ab dem 1. Dezember 2021 auch Fahrgastschiffe, Fahrzeuge länger als 110 Meter, Seeschiffe, Schiffe mit LNG-Antrieb und Sondertransporte elektronisch melden. Party- und Tagesausflugsschiffe haben keine elektronische Meldepflicht. Auf der Mosel melden sich seit dem 1. Juli 2021 Schiffe und Verbände elektronisch, die Container an Bord haben

oder, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist.

BICS-Account beantragen

Damit man sich elektronisch melden kann, braucht man die richtige Software. Manche Hardware-Lieferanten integrieren diese in ihre Produkte. Rijkswaterstaat bietet kosten-

los die BICS-Software an. Schiffer können beim BICS-Helpdesk einen Account beantragen. Anschließend muss man die Software nur noch downloaden und installieren. Mit BICS kann man die Reisedaten schnell und einfach an die Wasserstraßenverwalter weiterleiten.

Lesen Sie weiter auf Seite 2 >>



(Foto Fotolyse)

„Schritt für Schritt zu mehr Sicherheit auf den Wasserstraßen“

„Wir sind auf einem guten Weg und freuen uns, dass es klappt“, sagt Manuel Weber über die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein und der Mosel. „Gemeinsam bringen wir ein Stück mehr Sicherheit auf die Wasserstraßen.“

Für die GDWS war Manuel Weber die letzten Monate kreuz und quer durch Deutschland unterwegs um Patentprüfungen abzunehmen. Er hat die Zeit auch genutzt, um Binnenschiffer sowie Reedereien an die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember auf dem Rhein sowie an die Einführung der erweiterten Meldepflicht auf der Mosel zum 1. Juli zu erinnern und zu informieren. Viele Reedereien der Flusskreuzschiffahrt sowie der Frachtschiffahrt scheinen sich noch nicht dieser Tatsache bewusst zu sein.

Weber: „Die in der Binnenschiffahrt inzwischen verbreitet genutzte BICS-Software unterstützt das elektronische Melden. Die Installation einer Software braucht Zeit. Es werden nicht sofort alle Fahrzeuge damit ausgerüstet werden können. Das geht nicht von heute auf morgen.“

Banner und Flyer

Die GDWS sowie die Flusskommissionen haben die Binnenschiffahrtsverbände frühzeitig über die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht informiert, damit sie die Informationen an ihre Mitglieder weitergeben können. Der Informationsflyer der Moselkommission über das elektronische Melden auf der

Mosel wurde auf ELWIS veröffentlicht. Darüber hinaus hat die ZKR wieder eine Banner-Aktion gestartet. An der Revierzentrale Oberwesel sowie an den Schleusen Iffezheim und Friedrichfeld erinnern Banner an die Meldepflicht. Das hat 2018 gut geholfen, als auf dem Rhein die elektronische Meldepflicht für die Tankschiffahrt eingeführt wurde. Auf der Website der ZKR wurden viele FAQ's zum elektronischen Melden zusammengetragen.

Mehr Sicherheit

Man kann es nicht oft genug betonen: Das elektronische Melden schafft mehr Sicherheit in der Binnenschiffahrt. „Auf Rhein und Mosel sind verschiedenste gefährliche Güter unterwegs. Das elektronische Melden vereinfacht die Vorgänge und erhöht somit die Sicherheit. Sollte es zu einer Havarie kom-



Manuel Weber: Nur gemeinsam können wir das schaffen.“

men, was wir nicht hoffen, dann können die Rettungsdienste schnell und vollständig informiert werden. Elektronische Meldungen sind eindeutiger als Funkmeldungen. Vor allem in der Flusskreuzfahrt ist es wesentlich für die Rettungsdienste, die genaue Anzahl der Menschen an Bord zu wissen.“

Benutzer mitgenommen

In den Revierzentralen kommt man mit dem neuen Meldesystem NaMIB, dem Nachfolger der Fachanwendung MIB II, gut klar. „Nach der Einführung von NaMIB mussten sich die Mitarbeiter umstellen“, so Weber, der acht Jahre in der Revierzentrale Oberwesel tätig war. „Immerhin haben sie 20 Jahre mit MIB gearbeitet. Wir haben versucht, möglichst viele Wünsche der Mitarbeiter in den Revierzentralen und der Schiffahrt umzusetzen. Das war leider nicht immer möglich, weil es auch eine Kostenfrage ist und wir viele Richtlinien zu beachten haben. Aus meiner Zeit in der Revierzentrale habe ich aber gesehen, dass man die Menschen mitnehmen muss. Nur gemeinsam kann man das schaffen.“ „Deshalb haben wir im letzten Jahr in Mainz mehrere internationale Sitzungen abgehalten. Dabei waren Vertreter der Revierzentralen aus der Schweiz (Basel), Frankreich (Gambenheim) und Deutschland (Oberwesel und Duisburg). Auch die Schichtleiter auf der Mosel wurden gründlich in das elektronische Melden und die Abwicklung von Notfällen eingeführt.“

Größere Anpassungen werden im NaMIB wohl nicht mehr durchgeführt werden, denn das System steht. „Wir werden aber stetig kleine Verbesserungen und Software-Änderungen vornehmen. Selbstverständlich halten wir dabei die Sicherheit auf dem höchsten Niveau, denn wir arbeiten mit sensiblen Daten aus der Binnenschiffahrt. Diese Daten werden nur im allergrößten Notfall an Dritte gegeben: nur an die Polizei und Feuerwehr zur Hilfeleistung. Keineswegs für Sanktionen.“

Ausweitung

Die Planungen der ZKR, bis 2025-26 für alle Fahrzeuge auf dem Rhein die elektronische Meldepflicht einzuführen, sind im Gange. Auch auf der Mosel wird man schrittweise die Meldepflicht ausweiten. Auf der Saar werden Fahrzeuge noch durch die Schleuse erfasst. In einigen Jahren soll auch die Saarschiffahrt auf das elektronische Melden umsteigen.

„Danach werden wir auf die anderen Wasserstraßen übergehen. Vom Rhein gehen wir langsam gen Osten. Somit sind wir dabei ein Stück mehr Sicherheit für die Schiffahrt zu bringen. Wir sind auf dem besten Weg und freuen uns, dass es klappt.“

Übergangsperiode

Wenn es mit dem elektronischen Melden auf der Mosel nicht gleich klappt, müssen sich Schiffsführer vorerst keine Sorgen machen. „Zwei bis drei Monate werden wir Meldeverstöße nicht ahnden. Schließlich muss jeder sich erst einmal daran gewöhnen.“



(Foto Fokke)

Elektronisches Melden ist bereits möglich

>> Fortsetzung von Seite 1

Schiffer tun gut daran, so schnell wie möglich einen BICS-Account zu beantragen, damit das Helpdesk alles rechtzeitig verarbeiten kann. Man kann sich bereits heute elektronisch melden. Wer also schon einen BICS-Account hat, kann noch ein halbes Jahr mit der Software üben, bevor die elektronische Meldepflicht am 1. Dezember 2021 in Kraft tritt.

Was und wann elektronisch melden?

Schiffe müssen sich elektronisch melden am Anfang der Reise und am Ende, bei Änderungen der gemeldeten Daten während der Fahrt, sowie bei Unterbrechungen der Fahrt von mehr als zwei Stunden. Dies gilt unab-

hängig davon, ob ein Schiff geladen ist oder nicht (für die Passagierschiffahrt: ob Gäste an Bord sind).

Welche Daten elektronisch gemeldet werden müssen, kann man nachschlagen im Artikel 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung oder Artikel 9.05 der Moselschiffahrtspolizeiverordnung. Für Personen gilt, dass nur die Anzahl der Passagiere oder Besatzungsmitglieder an Bord gemeldet werden muss. Personengebundene Daten müssen nicht gemeldet werden. Die Meldung erfolgt durch den Schiffsführer. Bis auf die Daten zu Standort, Fahrtrichtung und Tiefgang kann die Meldung aber auch durch eine andere Stelle erfolgen, zum Beispiel den Verloader. Aber auch in diesem Fall bleibt der Schiffsführer für die Meldung verantwortlich.

Funkmeldungen

Man braucht sich nur einmal zu melden, vorausgesetzt, dass sich die gemeldeten Daten während der Reise nicht ändern. Die Daten reisen mit dem Schiff mit. Alle Wasserstraßenverwalter bekommen sie automatisch. In einigen Fällen muss man sich zusätzlich über Funk melden: Bei der Einfahrt in eine meldepflichtige Strecke vor Antritt einer Fahrt, innerhalb der meldepflichtigen Strecken bei Vorbeifahrt an den mit Tafelzeichen B.11 bezeichneten Meldepunkten, bei Fahrtunterbrechung von mehr als zwei Stunden, bei Änderungen der gemeldeten Daten während der Reise.

Flandern

Flandern wird Anfang 2022 die elektronische Meldepflicht für alle Binnenschiffe auf der

Westerschelde und den flämischen Wasserstraßen einführen. In Flandern muss man außer den regulären Daten auch sogenannte Routenpunkte melden. Bei internationalen Transporten reisen die Daten mit dem Schiff über die Grenze. Die unterliegenden Meldesysteme der Wasserstraßenverwalter sind miteinander integriert: IVS Next (Rijkswaterstaat), NaMIB (Wasser- und Schiffahrtsverwaltung) und eRIBa (De Vlaamse Waterweg).

Mehr Informationen

Auf der Internetseite der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt findet man mehr Informationen sowie eine FAQ-Liste: www.ccr-zkr.org. Auf der Internetseite der Moselkommission wurde ein Flyer über das elektronische Melden auf der Mosel veröffentlicht: www.moselkommission.org.

Viking Cruises testet BICS



Viking hat schon früh angefangen das Melden mittels BICS zu testen. (Foto Viking Cruises)

Reederei Viking Cruises bereitet die Viking Kara vor auf das elektronische Melden. Die Besatzung wird in den kommenden Wochen das Melden mittels BICS testen.

Wenn alles gut läuft, werden auch die restlichen meldepflichtigen Viking-Schiffe vorbereitet. Michel Sweers, Manager Nautical Operations, hofft, dass er nicht für jedes Schiff einzeln einen BICS-Account braucht. „Für größere Reedereien mit mehreren Schiffen wäre es praktisch, wenn man einen einzigen Account erstellen kann, unter dem alle Schiffe hängen. Es kostet einfach weniger Zeit, die Accounts einzurichten.“

Ein Mitarbeiter vom Hafenbetrieb Port of Switzerland hat bei Viking Cruises eine Einführung in das Arbeiten mit BICS

abgehalten. Gemeinsam mit dem BICS Helpdesk wird die Reederei noch ein online Training für ihre Kapitäne veranstalten. „Einige unserer Kapitäne kommen aus der Frachtschiffahrt und kennen BICS bereits. Das gilt aber nicht für alle Kapitäne. Deshalb planen wir dieses Training nach dem Ende der Saison, in der Winterpause.“

Wie bereits im letzten Jahr erlebt die Viking Cruises Corona-bedingt eine kurze Saison. Es fahren momentan etwa 11 Schiffe. „Der Plan ist, im September komplett durchzustarten, aber das hängt von verschiedenen Faktoren ab. So muss die Anfahrt zu den Schiffen für Passagiere sicher sein. Wir hoffen, 2022 wieder eine normale Saison zu haben.“ Sweers rät anderen Reedereien, das Beantragen eines BICS-Accounts nicht zu lange vor sich hin zu schieben. „Es dauert eine Weile, bis man seine Passwörter hat, die Software heruntergeladen und installiert werden kann. Wir haben uns entschieden, rechtzeitig zu beginnen. Diese Zeit haben wir jetzt wegen dem späten Saisonanfang.“

Elektronische Meldepflicht erhöht die Sicherheit in der Moselschiffahrt

Die Fachstelle für Verkehrstechniken (FVT) in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat in den letzten Monaten dem NaMIB-Meldesystem den letzten Schliff versetzt. Mit dem Livegang von NaMIB an der Mosel hat Fachstellenleiter Mathias Polschinski die technische Verantwortung für das System an seinen jüngeren Kollegen Jonas Lorenz übertragen.

Elektroingenieur Jonas Lorenz unterstützt die FVT seit Dezember 2020 im Bereich NaMIB. Er wechselte vom Eisenbahn Bundesamt in die WSV, weil er dort eine zweijährige Ausbildung zum höheren Dienst machen konnte. Mathias Polschinski freut sich über den neuen Kollegen: „Jonas kennt unsere Verwaltung und unsere Prozeduren und ist voller Tatendrang. Es ist ihm innerhalb von einem halben Jahr gelungen, sich in NaMIB einzuarbeiten. Er ist mehr als eine Stütze geworden und leitet auch schon Projekte. Mit dem Livegang an der Mosel habe ich ihm den Staffelstab für NaMIB übergeben.“

Kleine Verbesserungen

Auf die Frage, wie er seine Einarbeitungszeit erfahren hat, antwortet Lorenz: „Das war eine Herausforderung! An NaMIB wird seit vielen Jahren gearbeitet. Ich musste in kurzer Zeit in Erfahrung bringen, was in den vergangenen Jahren passiert ist und abgesprochen wurde. Es macht aber Spaß. Im Hintergrund sind wir immer noch dabei kleine Sachen zu optimieren. Schiffsführer merken davon oftmals wenig. In der Revierzentrale Oberwesel haben wir den Umgang mit dem System erleichtert.“

Der Livegang von NaMIB auf der Mosel zum 1. Juli war somit gut vorbereitet. Die elektronische Meldepflicht auf der Mosel gilt für Verbände und Fahrzeuge, die Container an Bord haben, sowie für Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist. Ausgenommen sind Bunkerboote und Bilgenentölungsboote. Die Meldung erfolgt durch den Schiffsführer z.B. mittels BICS. Bis auf die Daten zu Standort, Fahrtrichtung und Tiefgang kann die Meldung auch durch den Verloader oder eine andere Person erfolgen. Aber auch in diesem Fall bleibt der Schiffsführer für die Meldung verantwortlich.

Es muss elektronisch gemeldet werden vor Einfahrt in die Mosel, vor Antritt einer Fahrt innerhalb einer meldepflichtigen Mosel-Strecke und bei Änderung der gemeldeten Daten während der Fahrt in der meldepflichtigen Strecke.

Anruffilter

In den oben genannten Situationen, aber auch bei Vorbeifahrt an den mit Tafelzeichen B.11 bezeichneten Meldepunkten und bei Fahrtunterbrechung von mehr als 2 Stunden müssen Schiffsführer sich zusätzlich über Funk melden. Für die Strecke zwischen Koblenz und der Saueremündung muss man sich bei der Revierzentrale Oberwesel melden.

Die FVT hat gewährleistet, dass der Informationsfluss zwischen den Moselschleusen und der Revierzentrale gut vonstattengeht. Lorenz: „Schiffer auf der Mosel müssen sich über den Schleusenfunk bei der Revierzentrale melden. Damit diese Anrufe an die Revierzentrale weitergeleitet werden, haben wir einen Anruffilter eingebaut, der auf Oberwesel reagiert. Der Funkspruch muss also mit dem Ruf Oberwesel Revierzentrale eingeleitet werden, damit sich in der Revierzentrale automatisch der Lautsprecher einschaltet. Sogar mit ausländischen Akzenten funktioniert das gut.“

„Damit im Ernstfall die Rettungskette verkürzt wird, müssen Notfälle immer bei den

Schleusen gemeldet werden. Die Schichtleiter sind für die Abwicklung zuständig, denn sie haben vertiefte Ortskenntnisse.“

Testumgebung

Um die Kommunikation zu erproben, hat die Praktikantin Josianne Zeyer zwei Monate lang jeden Tag mehrere Meldungen an die Betriebsstellen im Kondominium (Grenzmacher, Stadtbredimus) und Frankreich (Königsmacker) generiert, damit auch dort bekannt ist, wie eine elektronische Meldung aussieht und wie man damit umgehen muss. Darüber hinaus hat Lucas Braunschädel monatelang die Technik getestet und technische Anpassungen durchgeführt. Polschinski: „Mit Unterstützung der Moselkommission haben wir eine technisch betriebliche Verwaltungsvereinbarung mit Frankreich, Luxemburg und der Schweiz gemacht, um festzulegen, wie dort der Betrieb läuft.“ In diesem Verwaltungsabkommen ist auch bereits die zukünftige Verknüpfung von NaMIB mit AIS abgearbeitet.

Saar

Die Meldeverpflichtung an der Saar wurde noch nicht angepasst. Auf der Saar muss man sich bei der Schleuse Kanzem melden und wenn man von der Saar in die Mosel fährt bei der Revierzentrale Oberwesel. In einem bis zwei Jahren soll auch auf der Saar die elektronische Meldepflicht eingeführt werden.

Tiefgang

Mittels BICS kann man ohne Angabe des Tiefgangs keine elektronische Meldung verschicken. Laut Rhein- und Moselschiffahrtspolizeiverordnung muss aber der Tiefgang nur auf besondere Aufforderung angegeben werden. Der Tiefgang wird im NaMIB nicht gespeichert. Lorenz: „Wir dürfen den Tiefgang nicht ungefragt an die Schleusen schicken. An der Mosel ist aber zu messen, ob die Drempeelhöhe entsprechend eingehalten wird. Daher kann man dort aufgefördert werden, den Tiefgang per Funk an die Schichtleiter auf den Schleusen weiterzugeben.“

Mehr Sicherheit

Mit der Einführung der elektronischen Meldepflicht auf der Mosel steigt die Sicherheit im Binnenschiffsverkehr. Polschinski: „Es gibt jetzt eine klare Trennung zwischen der deutschen Mosel und der von Deutschland und Luxemburg gemeinsam verwalteten Grenzmosel. Wenn etwas passiert, wissen wir genau, wo sich das Schiff befindet und von wo die Rettungskräfte herbeigerufen werden müssen. Früher hat man hin und her telefonieren müssen.“

Aussichten

In den kommenden Monaten sieht Polschinski Abstimmungsbedarf bei den Referenzdaten, damit diese länderübergreifend mehrsprachig aktuell zur Verfügung stehen. An diesen Gesprächen wird sich auch Jonas Lorenz beteiligen. „Ich habe die niederländischen Kollegen bereits per Videokonferenz kennengelernt und hoffe, sie demnächst auch persönlich zu treffen.“



Von links nach rechts: Jonas Lorenz, Jürgen Nitzer, Josianne Zeyer und Lucas Braunschädel. (Foto WSV)

Flandern schafft Einfachheit mittels eRIBA

In Flandern arbeiten De Vlaamse Waterweg, die flämischen Seehäfen (Hafen Antwerpen, Hafen Zeebrugge, North Sea Port und Hafen Ostende) und der Dienst Gemeinsame Nautische Verwaltung seit 2018 zusammen, damit das elektronische Melden in der Zukunft noch reibungsloser funktioniert. Verschiedene technische Anwendungen wurden in einer eRIBA-Plattform integriert: electronic Reporting for Inland Barges.



Ein Schiff auf der Schelde. (foto Adobe Stock)

Ziel der Zusammenarbeit war es, dass Schiffer ihre Ladungs-, Reise- und Schiffsdaten nur noch einmal an die eRIBA-Plattform schicken müssen. Von dort aus werden die Daten automatisch an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Ganz einfach. Schiffer können dafür die bereits existierende Meldesoftware BICS verwenden. Die eRIBA-Plattform macht den Rest.

Transparenz

„Am einfachsten war die Entwicklung der technischen Lösung“, sagt Jef Bauwens von De Vlaamse Waterweg. „Die Plattform ist der Leim, der die unterschiedlichen Anwendungen integriert. Damit ist das eRIBA-Projekt aber noch nicht zu Ende. In diesem Jahr richten wir uns darauf, den Binnenschiffern ganz transparent zu erklären, welche Daten sie wo melden müssen. Das hört sich einfach an, ist es aber nicht. In Flandern gibt es eine Vielzahl an Vorschriften. Aus der Historie heraus hat jeder Kanal- oder Flussabschnitt und jeder Hafen für die Binnenschifffahrt seine eigenen Regeln. Wir wollen nun Transparenz schaffen und eine Verordnung einführen, die für ganz Flandern gilt.“

Harmonisierung

„Der Weg dorthin ist weniger technisch. Wir arbeiten an einer Verordnung, die nach aller Wahrscheinlichkeit Anfang 2022 in Kraft treten wird. Die Rechtsgrundlage ist das Flämische Schifffahrtsdekret, das erwartungsgemäß im November 2021 in Kraft treten

wird. Damit schaffen wir eine Harmonisierung der Regeln und somit Transparenz für das Gewerbe.“

„Was die elektronische Meldepflicht angeht, so schließt Flandern sich der ZKR an. Die zu meldenden Daten stimmen größtenteils mit den Daten in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung überein. Dabei handelt es sich unter anderem um Schiffs-, Ladungs- und Reisedaten. Allerdings brauchen wir in Flandern mehr Details über die Route und eine genauere Andeutung der Lade- oder Löschstelle. Man muss nicht nur den Hafen, sondern auch den Kai oder das Terminal melden.“

„Wir werden aber pragmatisch damit umgehen“, versichert Jef Bauwens. „Die Daten müssen nur an uns geschickt werden, wenn sie relevant sind und der Schiffer sie hat. Ganz einfach. Wenn man weiß, dass man in Antwerpen löschen muss, aber man weiß noch nicht an welchem Kai, dann kann man das ja auch nicht melden.“

Die ganze Flotte

Wie bekannt, müssen Containerschiffe, Gefahrgutschiffe und Tankschiffe heute bereits verpflichtet elektronisch melden. Ab 1. Dezember 2021 gilt dies auf dem Rhein auch für Hotelschiffe, Schiffe länger als 110 Meter, Schiffe mit LNG-Antrieb und Sondertransporte. In Flandern wird dies erwartungsgemäß erst ab Anfang 2022 gelten. Außerdem wird Flandern die elektronische

Meldepflicht für alle Binnenschiffe einführen. Also auch für Trockengutschiffe kürzer als 110 Meter, die auf dem Rhein noch nicht verpflichtet elektronisch melden müssen. Jef Bauwens erläutert: „Etwa die Hälfte der flämischen Wasserstraßen ist für solche Schiffe befahrbar. Wir haben ein schönes, feinmaschiges Netzwerk von Wasserstraßen mit vielen Brücken und Schleusen. Aus Sicherheitsgründen müssen wir als Wasserstraßenverwalter jederzeit wissen, welche Ladungen die Schiffe befördern. Im Notfall können wir besser und schneller eingreifen, wenn wir genau wissen, welche Ladung an Bord ist.“

„Auch das Gewerbe wird davon profitieren. Indem auch kleinere Schiffe elektronisch melden, können wir unser Korridormanagement verbessern und eine reibungslose Schifffahrt möglich machen. Wir brauchen diese Informationen, damit wir unsere Dienstleistung optimieren können. Wenn man die Schifffahrt gut bedienen will, muss man alle Schiffe im Blick haben.“

Nur einmal melden

„Das Ziel des elektronischen Meldens ist es, die Schiffer zu entlasten. Sie müssen die relevanten Daten nur noch ein einziges Mal melden. Über die eRIBA-Plattform werden die Daten an alle Wasserstraßenverwalter und Hafenaufgaben auf der Route weitergeleitet.“ Man kann kostenlos elektronisch melden

über BICS. Darüber hinaus kann man die Containerplanungssoftware von Autena oder die Inland ECDIS-Viewer von Periskal und Tresco benutzen, die eine Schnittstelle mit BICS anbieten.

Früher mussten sich Schiffer, auch für die Abrechnung der Gebühren, an der Schleuse melden. „Wegen Corona wurden die Schalter auf den Schleusen geschlossen und man muss sich per Funk melden. Auch das wird in Zukunft nicht mehr nötig sein. Die Schifffahrtsgebühren werden dann monatlich automatisch abgerechnet.“

Toleranz

„Die Anfangskosten für das elektronische Melden sind niedrig. Dennoch sind wir uns dessen bewusst, dass der Umstieg auf das elektronische Melden für einige nicht einfach sein wird. Wir werden nach der Einführung der elektronischen Meldepflicht in Flandern eine Übergangsperiode einhalten, damit sich die Schiffer daran gewöhnen können“, verspricht Jef Bauwens. „Wir wollen schauen, ob wir vorübergehend eine zentrale Telefonnummer einrichten können, wo man sich melden kann, wenn es elektronisch nicht klappt.“

„Wir wollen das sehr zugänglich gestalten. Daher schauen wir gemeinsam mit den niederländischen Kollegen nach eventuellen Alternativlösungen. Etwa nach einer Smartphone-App zum Verschicken der Daten.“

Alle Binnenschiffe melden sich ab 2022 elektronisch in Flandern

Auf den flämischen Wasserstraßen wird Anfang 2022 für alle Binnenschiffe die elektronische Meldepflicht eingeführt. Jan Gilissen, RIS-Koordinator bei De Vlaamse Waterweg, erläutert, worauf man achten muss.

eRIBa

Das elektronische Melden macht es für Wasserstraßenverwalter einfacher, effizient zu planen, und erleichtert gleichzeitig die Arbeit im Steuerhaus. De Vlaamse Waterweg entwickelte gemeinsam mit den flämischen Seehäfen sowie dem Dienst Gemeinsame Nautische Verwaltung die Meldeplattform eRIBa (electronic Reporting for Inland Barges).

Über eRIBa werden die einkommenden Meldungen an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Man muss die Daten nur noch ein einziges Mal verschicken, wenn sich zwischenzeitlich keine Änderungen der Ladung, der Route oder der Anzahl Personen an Bord ergeben.

BICS

Technisch wird alles so vorbereitet, dass die Daten mit dem Schiff über die niederländische Grenze mitreisen können. Schiffer, die bereits heute elektronisch melden, brauchen keine neue Software anzuschaffen. Gilissen: „Wir schließen uns der Art und Weise an, wie in den Niederlanden und auf dem Rhein gemeldet wird. Das bedeutet, dass die Daten über BICS oder über den Containerplaner von Autena verschickt werden können. Man kann aber auch über den ECDIS-Viewer melden, oder mit jeder anderen Software-Anwendung, die Berichte im richtigen Standard verschicken kann. Man muss dann weniger Daten manuell einführen.“

„Auch wenn man über den ECDIS-Viewer meldet, braucht man aber einen BICS-Account. Wir raten Schiffseignern, diesen Account frühzeitig zu beantragen und damit nicht bis zum Ende des Jahres zu warten. Wenn man einen BICS-Account hat, kann man bereits heute Erfahrungen sammeln mit dem elektronischen Melden und die Vorteile

genießen. Damit beugen wir auch vor, dass zum Ende des Jahres Wartezeiten beim BICS-Helpdesk entstehen.“

Routenpunkte

Außer dem Startpunkt, dem Ziel, Ladungs- und Schiffsdaten muss man in Flandern auch Routenpunkte melden. Das hängt damit zusammen, dass es in Flandern einige parallele Korridore und viele kleine Wasserstraßen gibt.

„Sogar wenn man von Holland nach Frankreich fährt, kann man unterschiedliche Routen nehmen. Von Rotterdam nach Paris oder Le Havre über die Leie oder die Boven-schelde. Von Lüttich nach Rotterdam über den Albertkanal oder die Schleuse Ternaaien.“

„Wir möchten wissen, welche Route die Schiffer fahren, damit wir die Hafenbehörden und das Schleusenpersonal richtig informieren können. Wenn man weiß, dass ein Schiff kommt, kann man es für die nächste Schleusung einplanen. Als Wasserstraßenverwalter brauchen wir diese

Routeninformationen aber auch, damit wir die Gebühren korrekt berechnen können. Wenn Schiffer keine Routenpunkte einführen, können wir nur spekulieren, welche Route sie fahren. Dann kann es passieren, dass man fälschlicherweise eine Gebührena-brechnung bekommt. Das Einführen von Routenpunkten erhöht die Qualität der Daten und somit auch die Qualität unserer Dienstleistung.“

Rechtzeitig melden

De Vlaamse Waterweg bittet Schiffer darum, sich rechtzeitig zu melden. Also nicht erst, wenn man sich schon auf dem flämischen Wasserstraßennetz befindet oder kurz vor der ersten Schleuse in Flandern. „Somit können wir die Daten rechtzeitig verarbeiten und an die zuständigen Behörden weiterleiten. Wichtig ist außerdem, dass Schiffer über BICS angeben, an welche Adresse wir die Rechnung für Wasserstraßengebühren schicken müssen. Seit Corona kann man nicht mehr bar bezahlen an den Schleusen und das wird in Zukunft so bleiben.“ Wenn man sich zum ersten Mal elektronisch meldet in Flandern, kann man darum gebeten werden, zu überprüfen, ob der Wasserstraßenverwalter die richtige e-Mailadresse hat. „Das ist aber nur einmalig, damit wir sicherstellen können, dass wir alle Fakturierungsdaten, wie etwa die Umsatzsteuernummer, richtig in unseren Systemen erfasst haben.“



Das Melden der Routenpunkte ist wichtig: Es macht einen Unterschied, ob man von Lüttich in die Niederlande über den Albertkanal oder die Schleuse von Ternaaien (Foto) fährt. (foto Paul Hermans)



(Foto Björn Wylezich)

Betriebsaccount für BICS wird untersucht

Rijkswaterstaat untersucht gemeinsam mit Fahrgastreedereien die Möglichkeit, einen Betriebsaccount für das elektronische Melden einzurichten. „Wir schauen, wie ein solcher Betriebsaccount am praktischsten benutzt werden könnte“, so Peter Oudenes von Rijkswaterstaat.

Die Fahrgastschiffahrt wünscht sich einen allgemeinen RWS-Account, der mit den BICS-Accounts der einzelnen Schiffe verknüpft werden könnte. Dafür zeigt Rijkswaterstaat Verständnis.

„Wir untersuchen derzeit, was sich die Reedereien wünschen und was in BICS bereits möglich ist“, so Oudenes. „Wir setzen alles daran, das elektronische Melden so einfach wie möglich zu machen, damit es nicht zu Mehrarbeit für die Schiffer kommt. Dabei schauen wir auch nach Schnittstellen mit Softwareanwendungen, die bereits von den Reedereien eingesetzt werden. In BICS ist mehr möglich, als die meisten Anwender wissen.“

„Wir untersuchen, wie wir BICS entsprechend ihrer Wünsche einsetzen können. Wenn dafür Änderungen in der Software vorgenommen werden müssen, werden wir schauen, was möglich und für möglichst viele Reedereien interessant ist.“

Oudenes erwartet, dass noch vor der Einführung der elektronischen Meldepflicht für Hotelschiffe am 1. Dezember 2021 eine Lösung verfügbar sein wird.



Karin Valkenier. (Foto Tekst & Toebehoren)

Die Zukunft von BICS: „Wir hören auf die Schiffer“

„Bei der Weiterentwicklung von BICS hören wir auf die Wünsche der Schiffer. Damit machen wir das System noch leistungs- und zukunftsfähiger“, sagt Karin Valkenier, Beraterin Entwicklung Schiffsverkehrsmanagement. Valkenier ist beim niederländischen Wasserstraßenverwalter Rijkswaterstaat für BICS zuständig.

Karin Valkenier ist die für das Binnenschiffahrtsgewerbe zuständige Kontaktperson. Sie ist die Nachfolgerin von Brian Vrijaldenhoven, der Ende 2020 eine neue Position innerhalb von Rijkswaterstaat übernommen hat.

Valkenier hat nach ihrer Ausbildung zum Marineoffizier bei Rijkswaterstaat zu arbeiten angefangen. Zuvor hatte sie bereits im Rahmen ihrer Diplomarbeit für Rijkswaterstaat die Kommunikation zwischen den VTS (Vessel Traffic Systeme) und automatisierten Binnenschiffen untersucht.

„In den kommenden Jahren soll BICS noch benutzerfreundlicher werden“, erklärt

Valkenier. „Man kann heute schon sehr gut mit der Software arbeiten, aber wir wollen sie weiter verbessern. Am besten wäre es, wenn man über unterschiedliche Plattformen eine elektronische Meldung machen könnte. Zum Beispiel übers Smartphone. Die Binnenschiffahrt wünscht sich diese Möglichkeit, und darüber denken wir momentan nach.“

Untersuchung

Eine Vielfalt an Meldemöglichkeiten war eines der Ergebnisse der *Stakeholder-Untersuchung Zukunft von BICS*, die Anfang 2021 vom Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) präsentiert wurde. Eine online Version von

BICS würde das elektronische Melden noch attraktiver machen. Diese Website könnte auch die Basis für die Nutzung mit Smartphones bilden.

Es wäre gut, wenn bereits existierende und zukünftige Softwareanwendungen für die Binnenschiffahrt einfacher mit BICS kommunizieren könnten. Das würde die Digitalisierung der Binnenschiffahrt vorantreiben, indem verwaltungstechnische Arbeiten im Steuerhaus schneller und einfacher erledigt werden könnten. Eine weitere Empfehlung aus der Untersuchung ist es, die Schiffsfahrtsnachrichten und die

Schleusenplanung automatisch zur Verfügung zu stellen, und zwar zugeschnitten auf die vom Schiffer gemeldete Route.

Dies passt zur Ambition von Rijkswaterstaat, BICS kontinuierlich zu verbessern, damit man die Software noch einfacher benutzen kann. Valkenier: „Wenn man mit BICS arbeitet, muss man weniger Funkmeldungen machen. Dafür wurde BICS in erster Linie entwickelt. Das System erhöht die Sicherheit auf den Wasserstraßen und entlastet Schiffer bei der Arbeit.“

www.bics.nl
BICS-Helpdesk: +31 (0)88 20 22 600

“Ich denke gerne mit über Verbesserungsmöglichkeiten”



Marten Kombrink im Steuerhaus des MS Tolé.

Marten Kombrink kennt sich bereits gut aus mit dem elektronischen Melden. Der Schiffer des niederländischen MS Tolé ist kritisch und wurde deshalb darum gebeten, als Vorlaufschiffer neue Softwareversionen auszutesten.

“Wenn der Staat will, dass wir elektronisch melden, dann muss man auch dafür sorgen, dass es funktioniert. Darüber will ich gerne mitdenken, damit das System verbessert werden kann und meine Kollegen es ganz einfach benutzen können.“

Erfahrungen teilen

Martin und seine Frau Gerrie verfrachten mit dem 53 Meter langen Binnenschiff Tolé Zement. Ihr Schiff hat eine Ladekapazität von 553 Tonnen. Regelmäßig transportieren sie Zementladungen vom wallonischen Lixhe in die niederländische Provinz Nord-Brabant.

Obwohl sie keine elektronische Meldepflicht haben, melden sie sich trotzdem, freiwillig, elektronisch. Ihre Erfahrungen – was gut

läuft und was besser kann – teilen sie mit Rijkswaterstaat und Bureau Telematica Binnenvaart. „Von der Logik beim Einführen der Daten bis hin zur Schirmeinteilung in BICS. Wir geben praktische Tipps, die das elektronische Melden logischer und einfacher machen.“

Anfang 2021 hat Kombrink auch regelmäßig mit den Verkehrsleitern diskutiert. „Bei der Schleuse Born hat man mich um Daten gebeten, die ich beim Losfahren in Lixhe bereits über BICS gesendet hatte. Die Kommunikation zwischen Wallonien und den Niederlanden funktioniert nicht. Die Daten werden noch nicht weitergeleitet, wenn man die Grenze passiert. Auch wenn man über die Kreekrak-Schleusen und Antwerpen nach Lixhe fährt, muss man bei der Einfahrt in den Albertkanal immer noch eine Funkmeldung machen.“

Routenpunkte

An die Routenpunkte musste sich Kombrink anfangs gewöhnen. „Wir fahren oft von Wallonien über die Maas in die Niederlande. Wenn wir vergessen, Klein Ternaaen als Zwischenpunkt einzuführen, denkt das System, dass wir über den Albertkanal fahren. Beim ersten Mal sind meine Daten an die flämische Wasserstraßenverwaltung weitergeleitet worden. Prompt habe ich eine Gebührenabrechnung bekommen! Wenn man die Routenpunkte aber korrekt einführt, klappt es einwandfrei.“



Problemloser Umstieg auf Nachrichtendienst HERMES

Seit dem 12. Januar 2021 werden die elektronischen Meldungen über HERMES verarbeitet: Harmonized European RIS Message Exchange Service. Der Übergang zum neuen Nachrichtendienst, der fortan von Rijkswaterstaat selbst verwaltet wird, ist reibungslos verlaufen.

Für Schiffer, die noch keinen neuen Account hatten, blieb der alte Nachrichtendienst noch eine Weile aktiv. Er konnte am 1. Juni definitiv geschlossen werden.

“Schiffer haben von diesem Umstieg nichts gemerkt“, so Collin Veldhuis, der für Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) beim BICS-Helpdesk arbeitet. “Es handelte sich um eine technische Einstellung im Hintergrund. Das Arbeiten mit BICS hat sich nicht verändert.“

Jedem wurde geholfen

Schiffer brauchten einen neuen Account wegen der Kupplung mit dem allgemeinen SIAM-Account, der für mehrere Dienste von Rijkswaterstaat eingesetzt wird. Zum Beispiel für Sluisplanning.nl. “Dazu haben wir beim BICS-Helpdesk viele Fragen bekommen“, so Veldhuis. “Hauptsächlich weil die Einführung des neuen Accounts noch nicht ganz beendet war. Dadurch hat man beim Versenden von Reisen eine Fehlermeldung bekommen. Wir haben glücklicherweise jedem helfen können. Das ist ja unsere Aufgabe.“

Man kann das BICS-Helpdesk unter der Woche von 9 bis 17 Uhr erreichen. “Außerhalb von diesen Zeiten kann man bei Meldeproblemen mit BICS unseren Bereitschaftsdienst erreichen“, so Veldhuis. “Unter der Woche zwischen 6 und 9 Uhr und zwischen 17 und 23 Uhr, am Wochenende von 9 bis 17 Uhr.“

Umfangreiche Migration

Innerhalb weniger Monate mussten etwa 2.200 BICS-Anwender auf den neuen Nachrichtendienst HERMES umsteigen. Die Migration war eine große Aufgabe, für die Rijkswaterstaat-Mitarbeiter Steven van Dongen zuständig war. Außer dem technischen Umstieg hat Rijkswaterstaat gemeinsam mit dem BTB viel Zeit und Energie darauf verwendet, die Schiffer zu informieren. „Wir haben versucht, möglichst viele Personen zu erreichen. Über verschiedene Kanäle haben wir Anweisungen und Informationen verbreitet. Dies geschah in mehreren Phasen. Angefangen bei E-Mails in

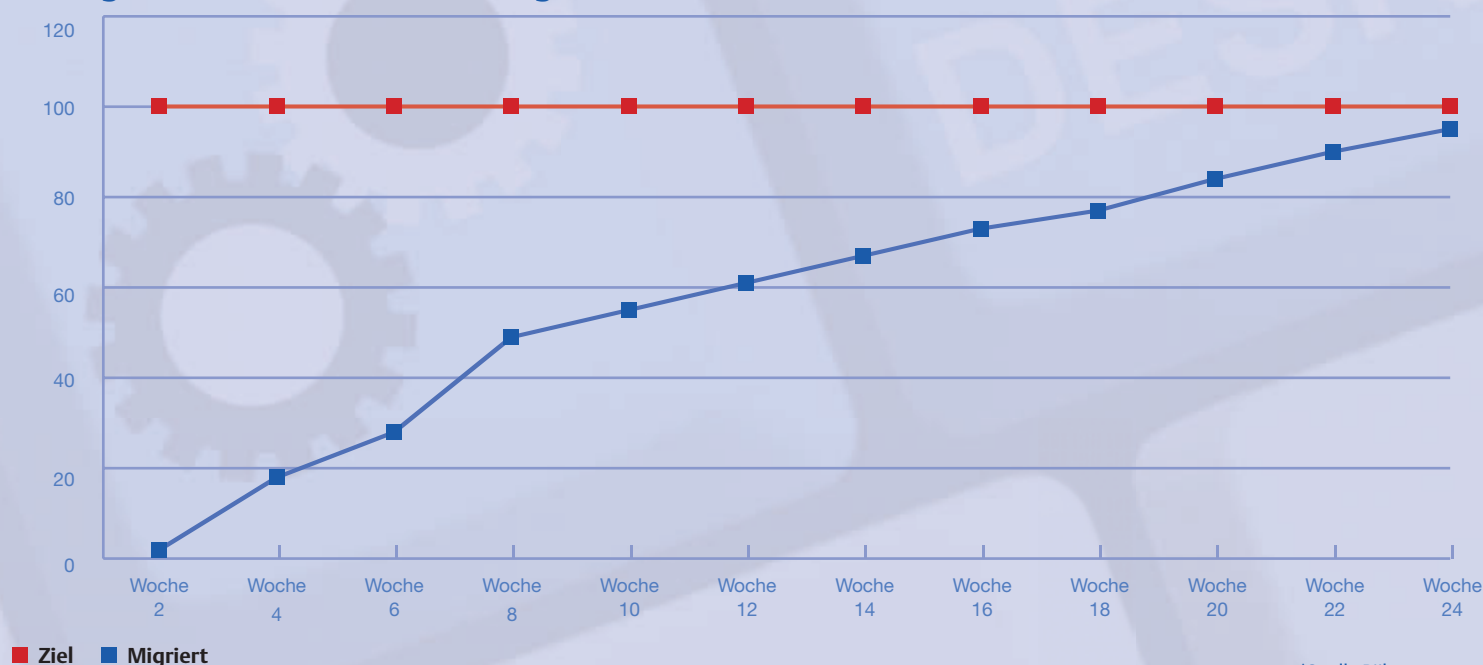
großen Mengen bis hin zur Veröffentlichung der Infografik auf Internetseiten für die Binnenschifffahrt. Anschließend haben wir Nachrichten über BICS verschickt und eine BICSmail veröffentlicht. Ganz zum Schluss, als sich das Enddatum näherte, haben wir Schiffer telefonisch kontaktiert. So konnten alle Accounts beim alten Nachrichtendienst phasenweise geschlossen werden.

Haben wirklich alle Schiffe den Umstieg gemacht? „Auf jeden Fall alle Schiffe, die sich verpflichtend elektronisch melden müssen, und alle Schiffe, die sich aktiv elektronisch melden. Es gibt noch einige Schiffe, die nicht

umgestiegen sind. Diese fahren aber wahrscheinlich nicht mehr, oder sie haben (noch) keine elektronisch Meldepflicht.“

Nach Abschluss der Migration wurde Van Dongen zum Product Owner von BICS ernannt. „Jetzt liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung und der Verbesserung von BICS. Dazu gehört auch, dass wir BICS vorbereiten auf die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ab 1. Dezember 2021.“

Die Migration wurde in Phasen vollzogen.



Änderung der Meldepflicht auf der Mosel



Auf der Mosel gilt die Meldepflicht u.a. für Verbände. (foto Eric)

Am 1. Juli wurde auf der Mosel die Meldepflicht für alle Verbände und zahlreiche Schiffe eingeführt, die bisher noch nicht meldepflichtig waren." Für einige Schiffe und Verbände gilt die elektronische Meldepflicht.

Die normale Meldepflicht gilt für alle Verbände, Schiffe mit einem LNG-System an Bord und Schiffe, die Länger als 110 m sind. Die elektronische Meldepflicht gilt für Verbände und Fahrzeuge, die Container an Bord haben sowie für Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist. Ausgenommen sind Bunkerboote und Bilgenentölungsboote. Für die elektronische Meldung kann man, wie auf dem Rhein, BICS anwenden. Bis auf die Daten zu Standort, Fahrtrichtung und

Tiefgang kann die Meldung auch durch den Verloader oder eine andere Person erfolgen. Auch bei diesen Meldungen bleibt aber der Schiffsführer für die Meldung verantwortlich.

Wo muss man sich melden?

Zwischen Koblenz (Wechselverkehr Rhein-Mosel und Mosel-Saar) und der Sauer- mündung muss man sich bei der Verkehrszentrale Oberwesel melden. Ab der Sauer- mündung bis Apach muss sich die Bergfahrt bei der Leitzentrale der Schleuse Grevenmacher melden, während sich die Talfahrt bei der Leitzentrale der Schleuse Stadtbredimus meldet. Zwischen Apach und Metz muss man sich bei der Verkehrszentrale Königsmacker melden.

Uwe Deversi, Betriebsleiter in der Verkehrs- zentrale Oberwesel, erläutert die Vorteile

des elektronischen Meldens: „Für uns ist die Datensicherheit wichtig. Alle elektronisch übermittelten Daten liegen im NaMIB fest. Im Notfall können wir mit einem Klick die zuständigen Rettungsdienste einschalten. Für Schiffer ist es einfacher, dass sie sich nur einmal melden müssen. Für die Abwicklung von Notfällen auf der Mosel bleibt allerdings das Schleusenpersonal zuständig. Die Mitarbeiter auf den Schleusen haben die besten Melde- wege und kennen sich seit Jahren aus. Wenn etwas passiert, bekommen sie innerhalb kürzester Zeit die Daten von uns.“

Kurze Funkmeldung

Deversi möchte Schiffsführer daran erinnern, dass sie nach dem Versenden der BICS- Meldung auch die dazugehörige Funk- meldung machen sollten. „Sonst wissen wir nicht, dass das Schiff unterwegs ist. Eine

BICS-Meldung heißt nicht automatisch, dass das Schiff losfährt. NaMIB gleicht sich noch nicht mit AIS ab. Ohne die dazugehörigen Funkmeldungen steht das Schiff noch nicht als fahrend im System.“

Gut akzeptiert

Die Mitarbeiter in den Revierzentralen freuen sich, dass ab Ende dieses Jahres mehr Schiffe auf dem Rhein elektronisch melden müssen. „Hauptsächlich in der Fahrgastschiffahrt haben wir Sprachbarrieren. Über Funk ist es manchmal schwer zu verstehen, wie viele Personen an Bord sind. Das kann im Notfall ernsthafte Folgen haben. Dagegen ist eine BICS-Meldung eindeutig. Die Schifffahrt hat die Meldesysteme mittlerweile gut akzeptiert und NaMIB läuft konstant. Die Kinderkrankheiten sind aufgehoben. Wir können sehr gut damit arbeiten.“



Impressum

Herausgeber

Bureau Telematica Binnenvaart
(Wegwijzer in de digitale binnenvaart)
Vasteland 78/A2.06
3011 BN Rotterdam
+31 (0)10 2060606

Auftraggeber

- De Vlaamse Waterweg nv
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Produktion

MGR BV

Texte

Sarah De Preter & Martin Dekker

Lay-Out

Studio Colinda van Iperen

Druck

BDU, Barneveld

Bureau
Telematica
Binnenvaart

