

BINNEN

SONDERAUSGABE

WWW.BINNENVAART.BE

VAART

ELEKTRONISCH MELDEN

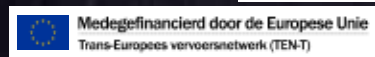
Jos van Splunder stand an der Wiege
des elektronischen Meldens

‘Verantwortung
übernehmen’

Jan Gilissen über das elektronische
Melden in Flandern

‘Weniger Verwaltung
und sicherer’

Elektronisch melden: häufig gestellte Fragen



PROMOTIE
BINNENVAART
VLAANDEREN

Liebe Leserinnen und Leser,

Die Binnenschifffahrt macht sich die Vorteile der elektronischen Datenverarbeitung und der Digitalisierung immer mehr zunutze. AIS, Inland Ecdics und weitere River Information Services: immer ein Schritt weiter in Richtung mehr Sicherheit und mehr Benutzerfreundlichkeit.

Das elektronische Melden ist ein solcher Schritt auf dem Weg zum letztendlichen Ziel: eine sicherere Binnenschifffahrt mit so wenig Papierkram und einer so effizienten Verwaltung wie möglich. Sicherer, weil Binnenschifffahrtsunternehmer nicht mehr von ihrem Schiff runter müssen, um ihre Fahrerlaubnis zu erhalten, und weil Rettungsdienste dank der elektronischen Meldung bei einem Unfall schneller und gezielter einschreiten können. Ziel ist es, dass pro Reise durch Europa nur noch eine Anmeldung nötig ist. Und damit kommen wir auch zum Thema „schneller und effizienter“, denn als fahrender Unternehmer müssen Sie sich für eine gesamte Fahrt nur noch einmal melden. Die Daten Ihrer elektronischen Meldung werden automatisch an die nötigen Stellen auf dem Wasserweg übermittelt. Das bedeutet weniger Verwaltungsaufwand an Bord, weniger Anrufe mit dem UKW-Funkgerät und weniger Faxe - und nebenbei wird für eine bessere Schleusenplanung gesorgt.

Der Vorteil im Vergleich zu manchen anderen Bestandteilen des RIS ist einsteilen, dass die Software für das elektronische Melden völlig kostenlos ist. Das BICS-Programm der niederländischen Behörde oder seine Online-Variante ERI-Net, wurde nach einem europäischen Standard entwickelt und ist (auch außerhalb der Niederlande) kostenlos erhältlich. Nur die Verbindung für die Meldung ist eventuell mit einer begrenzten Internet- oder Telefongebühr verbunden. Und auch daran wird gearbeitet, denn in Flandern werden derzeit entlang der wichtigsten Wasserwege Hotspots für schnelle und drahtlose Internetverbindungen installiert.

Für die meisten Schiffe, die Container über den Rhein transportieren, ist elektronisches Melden bereits Pflicht. Es ist zu erwarten, dass sich diese Verpflichtung schnell auf andere Ladungen und Länder ausbreiten wird. In Flandern ist das elektronische Meldesystem derzeit noch nicht Pflicht, wird aber wärmstens empfohlen. Wir können damit nur besser werden.

Förderung der Binnenschifffahrt in Flandern (Promotie Binnenvaart Vlaanderen)
www.binnenvaart.be – T 011 23 06 06

04 ELEKTRONISCH MELDEN
die Grundlagen

06 DIE VORTEILE

07 DIE ZUKUNFT

08 „VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN“

Jos van Splunder stand an der Wiege des elektronischen Meldens

10 ‘EINFACHER UND SICHERER’

Jan Gilissen über das elektronische Melden in Flandern

11 ELEKTRONISCH MELDEN
IN EUROPA

Verantwortlicher Herausgeber: Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Armand Hertzstraat 23, 3500 Hasselt, T 0032 11 23 06 06, www.binnenvaart.be. Die Darstellungen in dieser Publikation geben lediglich die Meinung des Autors wieder. Die Europäische Union und PBV lehnen jede Haftung für die eventuelle Nutzung der in dieser Publikation enthaltenen Informationen ab.



1 Elektronisch melden: die Grundlagen

Was genau umfasst das elektronische Melden und für wen ist es geeignet?
Ein Überblick in Fragen und Antworten

Elektronisch Melden in Flandern?

Es ist bereits seit langem Allgemeingut, dass Schiffe ihren Fahrweg den Behörden mitteilen und Wasserstraßengebühren entrichten. Bisher geschieht das in Papierform: Der Schiffsführer meldet sich bei der ersten Schleuse oder Kontrollposten auf seinem Fahrweg an und erledigt die Verwaltung an Ort und Stelle.

Dank dem elektronischen Melden kann diese Meldung fortan über das Internet erfolgen. Vom Schiff selbst oder einem Büro an der Anlegestelle werden dem Wasserstraßenbetreiber dann vor Reisebeginn eine Reihe von Daten übermittelt. Dieser sendet eine Empfangsbestätigung mit der Fahrerlaubnis zurück und schickt monatlich eine Rechnung zur Erhebung der Wasserstraßengebühren.

Alle Schleusen, Brücken und Verkehrsposten auf der Route werden automatisch über die Ankunft des Schiffs informiert.

Und wenn das Schiff die Grenze überquert, erhalten auch die ausländischen Behörden die Meldung (wenn sie für die elektronische Meldung eingerichtet sind).

Der Schiffsführer muss sein Schiff somit nicht mehr verlassen, um die Fahrroute durchzugeben. Es genügt, wenn er über Funk seine Europanummer oder den Schiffsnamen meldet, wenn er sich der Schleuse nähert. Die weiteren Daten fragt der Schleusenwärter dann in der elektronischen Meldung ab. Sie brauchen sich an den Landesgrenzen nicht mehr neu anzumelden: Die elektronische Meldung reist mit.

Der Schiffsführer muss sein Schiff somit nicht mehr verlassen, um die Fahrroute durchzugeben.

Welche Daten müssen (und dürfen) in der Meldung stehen?

PFLICHTANGABEN	FREIWILLIG
<ul style="list-style-type: none"> ■ Schiffstyp ■ Schiffsname ■ Europanummer (ENI / OFS / IMO) ■ Ladevermögen ■ Loshaven ■ Angaben zu Gütern und Gefahrstoffen (UN-Nummer, Name, Klasse, Klassifizierung, Verpackungsgruppe und Menge) ■ Kegelführung ■ Anzahl Container ■ Anzahl Personen an Bord ■ Art, Länge und Breite des Koppelverbands ■ Länge und Breite des Fahrzeugs ■ Ladehafen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Position und Fahrtrichtung ■ Fahrroute, Passagepunkte ■ Tiefgang (auf Anfrage der Behörde)



■ Pflicht oder nicht?

Seit Januar 2010 ist auf dem gesamten Rhein für die meisten Containerschiffe die elektronische Meldung beim Verkehrsposten in dem Gebiet, in dem man fahren will, Pflicht. Diese Pflicht besteht auch für alle befahrbaren Binnengewässer der Niederlande.

Die elektronische Meldepflicht gilt für Schiffsführer von Schiffen und Verbänden:

- mit mehr als 20 Containern an Bord,
- die Container mit Gefahrstoffen befördern, unabhängig von der Anzahl der Container.

In Flandern und den meisten anderen Ländern besteht keine elektronische Meldepflicht, die elektronische Meldung wird aber empfohlen.

Wie können Sie elektronisch melden?

Eine elektronische Meldung muss den internationalen Standard ERINOT 1.2 (Electronic Reporting International Notification) erfüllen. Dieser Standard wurde von der Europäischen Kommission verabschiedet und veröffentlicht.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Nachrichten im ERINOT-Format zu versenden. Die geräuchlichste Art ist die ces BICS-Systems. ■

BICS?

Das BICS-Programm (Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem) des niederländischen Wasserwirtschaftsamtes (Nederlandse Rijkswaterstaat) ist kostenlos auf einer CD-ROM erhältlich. Mit BICS kann in allen europäischen Binnenschiffahrtsländern bis hin zum Schwarzen Meer gemeldet werden. Das Programm ist in Niederländisch, Deutsch, Französisch und Englisch erhältlich. So ist ein reibungsloser Informationsaustausch in allen Ländern möglich.

Die meisten Fahrgegebenheiten sind im BICS-System vorprogrammiert. So enthält das Programm alle Namen von Lade- und Löschplätzen in den europäischen Binnenschiffahrtsländern, zahlreiche Güterarten sowie die genaue Bezeichnung und Gefahrenangabe für jeden Gefahrstoff, der auf



Bestandteil des RIS

Genau wie die Navigationstools von Inland Ecdis und das AIS, mit dem sich das Magazin bereits in früheren Sonderausgaben beschäftigt hat, gehört das System für elektronisches Melden zu den River Information Services (RIS). Dabei handelt es sich um eine Reihe von IT-Diensten für eine effizientere und sicherere Binnenschifffahrt.

In Übereinstimmung mit der europäischen RIS-Richtlinie aus dem Jahre 2005 wurden in den darauf folgenden Jahren immer mehr RIS-Standards von der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verabschiedet. Für Nachrichten an die Schiffsführer, elektronisches Melden und Tracking & Tracing wurden bereits Standards veröffentlicht, für Inland ECDIS steht die Publikation kurz bevor. Es wurde auch eine internationale Arbeitsgruppe Electronic Reporting International (ERI) eingerichtet, die über einen internationalen Standard für die Nachrichten wacht, die elektronisch gemeldet werden.

ERINET?

dem Wasserweg befördert werden darf.

Für diejenigen, die Probleme mit der Software haben, gibt es einen kostenlosen BICS-Helpdesk, der von Montag bis Freitag zwischen 8.00 und 23.00 Uhr erreichbar ist. An diesen Helpdesk können Sie sich rund um die Uhr und an 7 Tagen in der Woche wenden, wenn Sie meldepflichtig sind und der E-Meldepflicht mit BICS nicht nachkommen können.

(Außerhalb der angegebenen Öffnungszeiten steht der Helpdesk nur für dringende Probleme mit der E-Meldepflicht zur Verfügung).

INFO

E: info@bics.nl

T: +31 10 288 63 90 (BICS-Helpdesk)

www.bics.nl

Die Internetversion von BICS heißt ERINET. Der Vorteil dieser Version ist, dass der Binnenschifffahrtsunternehmer keine Software mehr auf dem eigenen PC oder Laptop installieren muss und nicht mehr von einem Windows-Betriebssystem abhängig ist. Es genügt, auf der Website sämtliche Daten einzugeben.

ERINET ist noch nicht so weit entwickelt wie das BICS selbst. Die Internet-Applikation ist z. B. weniger gut geeignet für Schiffe, die Container transportieren, da ERINET Beladungssoftware noch nicht unterstützt.

Wer ERINET benutzen möchte, kann über das Tab „Formulare“ auf der BICS-Website oder beim BICS-Helpdesk (siehe www.bics.nl, unter Kontakt und Adressen) eine ERINET-Anmeldung beantragen. Der Antragsteller erhält dann einen Benutzernamen und ein Passwort, womit er sich elektronisch auf <https://www.ernet.eu> melden kann.



2 Die Vorteile

Genau wie etwa Inland Ecdis das „GPS für die Binnenschifffahrt“, ist auch das elektronische Melden ein neuer Schritt auf dem Weg zu einer modernen Binnenschifffahrt. Das System hat einiges an Vorteilen zu bieten, sowohl für die Schiffsführer selbst als auch für die Behörden.

Für die Binnenschifffahrtsunternehmer ist das System vor allem eine Verwaltungsvereinfachung. Reisedaten müssen nur noch ein einziges Mal gemeldet werden und reisen dann mit dem Schiff über Landesgrenzen hinweg mit (es sei denn, diese Länder haben noch kein betriebsfähiges System für elektronisches Melden - siehe Tabelle auf S. 11). Der Schiffsführer muss an einer Schleuse oder einem Kontrollposten auch nicht mehr von Bord gehen, um seine Fahrerlaubnis abzuholen und die Wasserstraßengebühren zu bezahlen. Alle Wasserstraßengebühren können monatlich über eine einzige Rechnung bezahlt werden.

Nach der elektronischen Meldung zu Beginn der Reise müssen Schiffsführer, wenn sie an einen Meldepunkt kommen, ihr Kommen nur noch kurz per Funk unter Angabe ihres Schiffsnamens oder ihrer Europaummer ankündigen. Eventuelle sensible Daten geschäftlicher oder privater Art gehen somit nicht mehr über das öffentliche UKW-Funknetz.

Auch das Neuversenden von Reisedaten ist einfach. Die Software für die elektronische Meldung speichert die früheren Reisen.

Mit einem Klick werden die Daten neu versendet. Der Anwender kann so selbst ein einfaches Fahrten- und Ladungstagebuch führen, ein Betriebsarchiv aufbauen und ein komplettes Frachtpapier erstellen.

Containerschiffe können über die Software für die elektronische Meldung eine Verbindung mit der Beladungssoftware von externen Schiffssoftware-Anbietern erstellen, um so pro Reise einen optimalen Ladungsplan für die Stabilität des Schiffes und die Löschreihenfolge an den von dem Schiff nacheinander angelaufenen Terminals erstellen zu können.

Reeder oder Befrachter können das System benutzen, um anstelle des Schiffsführers an Bord die Daten zu übermitteln. So können sie die Verwaltung der Fahrerlaubnisse und Wasserstraßengebühren für ihre Flotte bündeln. Terminals können die Informationen, die mit BICS versendet wurden, für eine bessere Terminplanung nutzen.

Die Wasserstraßen- und Hafenbetreiber können das elektronische Melden für eine bessere Schleusenplanung einsetzen. Aber vor allem kommt die Information, die die Schiffsführer mit

elektronischen Meldungen durchgeben, genau dann recht, wenn es einen Zwischenfall auf den Wasserstraßen gibt. Besonders bei Schiffen von bestimmten Zielgruppen (wie z. B. Schiffe mit einer Länge von mehr als 110 Metern, Hotelschiffe, Schiffe, die Gefahrgüter transportieren - vgl. RPR Art. 12.01) müssen die Behörden und die Rettungsdienste schnell wissen, ob und welche gefährlichen Güter eventuell an Bord sind und wie viele Personen bei einem Unfall betroffen sind. So können sie sofort die richtigen Maßnahmen treffen, um Mensch und Umwelt zu schützen.

Ein großer Vorteil der elektronischen Meldung ist die sehr viel geringere Fehlerrate bei der Übermittlung der Information. Wer Daten selbst eintippen oder unleserliche Faxe entziffern muss, kann durchaus Fehler machen. Da die meisten Daten in der Software für die elektronische Meldung vorprogrammiert sind, wird die Fehlerrate drastisch gesenkt. ■

Der Schiffsführer muss an einer Schleuse oder einem Kontrollposten nicht mehr von Bord gehen.



3 Die Zukunft

Elektronisches Melden ist derzeit bereits auf dem Rhein und in einigen anderen Regionen komplett betriebsfähig. In den meisten Regionen - darunter Flandern - sind die Pilotprojekte jetzt abgeschlossen und kann das System voll implementiert werden.

In den kommenden Jahren wird das elektronische Melden auf allen europäischen Wasserstraßen mehr und mehr zum Einsatz kommen. Das ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum letztendlichen Ziel: keine Papiere mehr während einer Frachtfahrt oder „paperless sailing“. Während einer Fahrt wird die gesamte Verwaltung elektronisch abgewickelt, wobei so wenige Daten wie möglich doppelt eingegeben werden.

Single window

Ein wichtiger Schritt in dieser Entwicklung ist auch das „single window“, welches Europa 2015 für alle Häfen der EU vorschreibt. Auch hier ist das Ziel, ein rationelles System für alle Meldeformalitäten in den Europäischen Häfen einzurichten. Das muss letztendlich auch dazu führen, dass die Informationen von Schiffen im Hafengebiet einfacher austauschbar werden, auch mit der Binnenschifffahrt. Darum wird auch der Informationsfluss von Schiffen auf den Binnenwasserstraßen bis 2015 verbindlich elektronisch. Alle zugrundeliegenden Systeme werden aufeinander abgestimmt, sodass eine einzige Meldung

ausreicht, um alle Wasserstraßenbetreiber zu erreichen. Die Behörden müssen ihre Dienste auf diese Entwicklung vorbereiten.

Derartige Effizienzgewinne sind unter anderem nötig, um die Sicherheit auf unseren Binnengewässern und in den Häfen weiter überwachen zu können. Mit der erwarteten Zunahme des Transports zu Wasser und immer größeren Schiffen, nimmt die Unfallwahrscheinlichkeit zu. Umso effizienter die Fahrt organisiert wird - unter anderem auf dem Gebiet der Schleusenplanung oder der optimalen Auslastung der Wasserstraßen - und umso genauer die verfügbaren Daten sind, wenn dann doch einmal ein Unfall stattfindet, umso sicherer kann die Binnenschifffahrt sein.

Die Binnenschifffahrt kontrollierbar halten

Unter anderem aus diesen Gründen ist zu erwarten, dass das elektronische Melden sich immer mehr verbreiten und immer öfter zur Pflicht werden wird. Allein durch derartige Verwaltungsvereinfachungen wird der Verkehr auf den europäischen Binnengewässern kontrollierbar bleiben können. ■

Das elektronische Melden nahm vor 15 Jahren in den Niederlanden seinen Anfang. Jos Van Splunder, Senior Advisor beim niederländischen Wasserwirtschaftsamt, stand mit an der Wiege des Systems und ist heute Vorsitzender der europäischen ERI-Expertengruppe, die über einen ERI-Standard wacht. „Beim elektronischen Melden geht es vor allem darum, Verantwortung zu übernehmen“, sagt er.



Jos van Splunder



„Verantwortung überne

Jos van Splunder stand an der Wiege des elektronischen

Das Kernstück des elektronischen Meldens wurde mit dem IVS90, dem Informations- und Verfolgungssystem für die Schifffahrt (siehe Kasten) geschaffen. „IVS90 wurde entwickelt, als die ersten Computer auftauchten“, erzählt Jos van Splunder. „Wir haben damals vorsichtig Tuchfühlung mit diesen neuen Möglichkeiten aufgenommen.“

Schon bald wurde deutlich, dass der enorme Datenfluss auf dem stark befahrenen Rhein eine ausgeklügelte Automatisierung der Informationsströme erforderlich macht. „Darum beschloss die niederländische Behörde, ein Stimulierungsprogramm zu starten. So entstand unser BICS-System für elektronisches Melden.“

Excelsior-Waldorf

Die Einführung des elektronischen Meldens fiel übrigens nicht aus heiterem Himmel, erklärt Jos Van Splunder. „Auch die petrochemische Industrie, insbesondere in

Deutschland, betonte nachdrücklich, dass sie ihre gesellschaftliche Verantwortung übernehmen wolle, um die Sicherheit auf den Binnenwasserstraßen zu erhöhen. Das hat sicher den nötigen Druck geschaffen, um die Sache voranzubringen.“

Ein wichtiger Auslöser war der Unfall mit dem Containerschiff Excelsior im Jahre 2007: der größte Unfall mit einem Containerschiff seit 25 Jahren, der den Rhein bei Köln tagelang unbefahrbar machte. „Damals wurde beschlossen, auch Containerschiffe zu verpflichten, Gefahrstoffe an Bord zu melden, wie es bei Tankern bereits der Fall war. Und da es um eine große Zahl von Schiffen geht, wurde beschlossen, die Meldungen elektronisch durchzuführen.“

Seit 2010 ist elektronisches Melden auf dem gesamten Rhein für Schiffe mit mehr als 20 Containern an Bord und für Containerschiffe, die Gefahrgüter transportieren, Pflicht. Auch andere Zielgruppenschif-

fe, wie die Tank- und Schubschifffahrt, stellen immer mehr auf elektronisches Melden um. „Die Vorteile des Systems haben sich unlängst bei dem Unfall mit dem Schwefelsäurentanker Waldorf in der Nähe von Mainz gezeigt, der im März dieses Jahres stattfand. Dank dem elektronischen Melden hatten alle Rettungsdienste und Behörden schnell die richtigen Informationen.“

Paperless sailing

Inzwischen bieten immer mehr Länder die Möglichkeit, elektronisch zu melden. Allein in diesem Jahr wurden verschiedene Pilotprojekte abgeschlossen. So gut wie alle Länder verwenden die BICS-Software. „Das System besteht bereits und kann einfach implementiert werden. Das geht noch immer nicht so schnell, wie wir uns das manchmal vielleicht wünschen würden, aber die Entwicklung hin zu einem einheitlichen System für das elektronische Melden ist deutlich erkennbar.“



Jos van Splunder: „In der Zukunft wird auch die Logistikplanung vom elektronischen Melden profitieren können.“

ehmen“ Meldens

Das oberste Erfordernis ist nach wie vor die Sicherheit, aber elektronisches Melden kann auch auf anderen Gebieten Fortschritte anregen, sagt Jos Van Splunder. „Umso mehr Länder das System einführen, umso größer die Vorteile. Denn dann nähert man sich dem Ideal des *paperless sailing*: eine einzige elektronische Meldung zu Beginn der Fahrt, die dann automatisch an alle nötigen Stellen auf der Route übermittelt wird. In den Ländern, die dafür vorbereitet sind, ist dies bereits der Fall. So tauschen die Niederlande z. B. Daten mit Flandern und Deutschland aus.“

In Zukunft wird auch die Logistikplanung vom elektronischen Melden profitieren können. „Früher oder später kommen wir bestimmt zum Zweirichtungsverkehr. Dann kann der Wasserstraßenbetreiber z. B. melden, dass auf der geplanten Strecke eine bestimmte Wartezeit zu erwarten ist, und eine schnellere Alternativroute vorschlagen. Flandern und die Niederlande haben dafür gerade ein Pilotprojekt auf die Beine gestellt.“

Single window

Die nächste große Herausforderung ist die europäische Verpflichtung, bis 2015 in den großen Häfen ein maritimes „single window“ für alle administrativen Anmeldungen einzurichten (siehe S. 7). „Auf diese Weise wird wieder ein Stück Verwaltung elektronisch und somit einfacher. So werden wir bald noch mehr Einheitlichkeit erreichen.“

Darum ist auch zu erwarten und sollte angeregt werden, dass die elektronische Meldepflicht Schritt für Schritt ausgeweitet wird. „Wir haben ganz vorsichtig mit den Containerschiffen angefangen. Es ist ein logischer Schritt, inzwischen auch für andere Zielgruppenschiffe auf dem Rhein die elektronische Meldung verbindlich zu machen: Tankschifffahrt, Seeschiffe und Passagierschifffahrt. Und natürlich regen wir auch an, dass Schiffsführer aus eigener Veranlassung auf elektronisches Melden umstellen. Die Vorteile sind unverkennbar!“ ■

Die Systeme wachsen aufeinander zu

Anfang der 90er Jahre startete Deutschland das MIB (Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt), das von Frankreich und der Schweiz übernommen wurde. Die Niederlande richteten IVS90 ein, das Informations- und Verfolgungssystem für die Schifffahrt. Bei einem Unfall sorgen diese Systeme dafür, dass die Behörden schnell die richtigen Informationen erhalten und somit auch mit der richtigen Ausrüstung ausrücken.

Die Meldungen, die in diese Systeme eingegeben werden, erfolgten anfangs noch in Papierform. Das sorgte für viel zusätzliche Arbeit, da sie letztendlich doch in eine Datenbank eingetippt werden mussten. Darum entwickelten die Niederlande 1996 die BICS-Applikation, womit Meldungen fortan elektronisch erledigt werden konnten.

Inzwischen wurde BICS von den anderen Rheinschifffahrtsländern übernommen. Vorher mussten IVS90 und das MIB besser aufeinander abgestimmt werden, da es zwischen den beiden Systemen viele Unterschiede gab. Inzwischen ist das geschehen und auch andere Länder haben sich an den Standard angepasst, der sich dadurch wiederum verbreitet hat.

Anders als bei der Rheinschifffahrt ist das elektronische Melden in Flandern keine Pflicht. „Allerdings gehen wir davon aus, dass viele Schiffsführer darauf umstellen werden“, sagt Jan Gilissen von nv De Scheepvaart. „Die Mund-zu-Ohr-Werbung läuft schon fleißig.“

„Einfac



In Flandern ist das elektronische Melden in erster Linie das Kernstück des vereinfachten Verfahrens zur Innung der Wasserstraßengebühren, erläutert Jan Gilissen. „Wie allgemein bekannt, hat jeder Schiffsführer Meldepflicht und muss für jede Fahrt eine Fahrerlaubnis eingeholt werden. Bis vor Kurzem musste man sich dafür entweder bei uns oder bei Waterwegen en Zeekaand NV melden, oder bei beiden – je nachdem, welche Flüsse oder Kanäle man genau anfahren wollte.“

„Seit Kurzem ist das nicht mehr so. Wir haben gemeinsam eine neue Anwendung entwickelt, sodass man sich nur noch ein Mal für alle befahrbaren Gewässer in Flandern anmelden muss. Neu ist auch, dass die Wasserstraßengebühren fortan pro Kilometer berechnet werden, von Kaimauer zu Kaimauer, und nicht mehr nach Gewichtspunkten. Kurzum, ein einfacheres und logischeres System für die Binnenschifffahrtsunternehmer.“

Hotspots für die Binnenschifffahrt

Die elektronischen Meldungen der Binnenschiffe werden in Flandern über eine Datenverbindung an das RIS weitergeleitet. In der Praxis handelt es sich oft um eine Datenverbindung via Modem oder GSM. „In den Häfen gibt es auch bereits Hotspots, wo man sich in ein drahtloses Netz einloggen kann“, erläutert Jan Gilissen, „aber entlang der Wasserstraßen meistens nicht.“ Das wollen wir ändern: Wir arbeiten jetzt an dem Ausbau von Hotspots entlang der wichtigsten flämischen Wasserstraßen.

Jan Gilissen über das elektronische Melden in Flandern

„Einfacher und sicherer“

Einfacher

Das Kernstück dieser Herangehensweise ist, wie bereits gesagt, die elektronische Meldung. „Das herkömmliche System bleibt bestehen: Man kann seine Fahrerlaubnis noch immer an der ersten Schleuse auf der Route persönlich einholen. Aber es geht viel einfacher, wenn man elektronisch meldet. Sie müssen nicht mehr von Bord gehen, um eine Fahrerlaubnis einzuholen: Sie senden Ihren Antrag zu Beginn der Fahrt an das RIS-Zentrum und erhalten ihre Fahrerlaubnis umgehend per Mail zurück. Und für die Wasserstraßengebühren erhal-

Die Teilnehmer an dem Pilotprojekt sind besonders begeistert.

ten Sie eine monatliche Rechnung, die Sie einfach per Überweisung bezahlen können.

Für diejenigen, die außerhalb von Flandern unterwegs sind, besteht ein zusätzlicher Vorteil darin, dass die elektronische Meldung mit dem Schiff „mitreist“: Die Daten werden automatisch an die Wasserstraßenbetreiber der gesamten Route weitergeleitet. Dadurch sind die Daten bereits automatisch an der nächsten Schleuse oder dem nächsten Verkehrsposten bekannt, der Schiffsführer muss sich nur noch per UKW-Funk identifizieren.

Für die elektronischen Meldungen wird auch in Flandern das BICS-Programm der niederländischen Behörde verwendet. „Wir

hätten natürlich ein eigenes Programm entwickeln können, aber BICS hat sich bereits bewährt und ist kostenlos erhältlich. Und warum sollten wir da das Rad neu erfinden, um ein paar kommerzielle Firmen glücklich zu machen? Darüber hinaus ist BICS in immer mehr Ländern in Gebrauch.“

Basisinformationen

Was muss alles in der Meldung stehen? „Vor allem Basisinformationen: der Name des Schiffs, die Ladung, die Anzahl Personen an Bord, die Bestimmung, usw. Und anders als die Leute offensichtlich denken, muss nicht für jedes Element eines Schubverbands eine eigene Anmeldung über BICS vorgenommen werden. Man registriert das Schubboot und fügt bei der Routenerstellung die mitfahrenden Leichter mithilfe der Europanummer der Meldung hinzu.“

Das elektronische Melden bietet eine ganze Reihe praktischer Vorteile. „Es ist sicherer: Sie müssen keine Treppen mehr hinauf, um Ihre Fahrerlaubnis einzuholen, was sicher im Winter oder bei Regen eine willkommene Sache ist. Und als Schiffsführer können Sie Ihre Verwaltung über Ihren PC erledigen.“

„Für die Behörden selbst ist interessant, dass wir die richtigen Daten erhalten und diese einfach in unsere Datenbank übertragen werden können. Und angenommen, es passiert etwas, dann wissen wir wenigstens, nach wie vielen Personen wir suchen müssen. Und weil wir im Voraus wissen, wer wann welche Schleusen passiert, kön-

RIS-Zentrum

Flandern hat zwei RIS-Zentren, an die sich die Binnenschiffahrtsunternehmer wenden können, um z. B. Unfälle oder defekte Signale zu melden, oder auch um Auskünfte über den Schiffsverkehrsverkehr zu erfragen. Auch wenn Sie z. B. einen Arzt brauchen, kann das RIS Ihnen weiterhelfen.

Das RIS ist jetzt für alle Fragen oder Meldungen über eine zentrale Rufnummer erreichbar: 0800 30 440. Per E-Mail erreichen Sie das RIS unter den Adressen:
ris.hasselt@descheepvaart.be,
ris.evergem@wenz.be.

nen wir unsere Schleusenplanung effizienter gestalten.

Pilotprojekt

Es ist nun ungefähr anderthalb Jahre her, dass nv De Scheepvaart mit dem Pilotprojekt Elektronisch Melden für sieben Schiffsführer auf dem Albertkanal erste Gehversuche unternommen hat. „Die Testperiode ist vorbei und ausgesprochen gut verlaufen“, erklärt Jan Gilissen. Und jetzt können alle Schiffsführer elektronisch melden, wenn sie möchten. „Wir gehen davon aus, dass viele das auch tatsächlich tun werden. Ganz bestimmt, da nun die Mund-zu-Ohr-Werbung ihre Arbeit tut: Die Teilnehmer an dem Pilotprojekt sind besonders begeistert.“ ■



Sammy Van Perre über das Pilotprojekt Elektronisch Melden

„Besonders nützlich, wenn man über Grenzen fährt“

Als die flämische Behörde vor anderthalb Jahren das Pilotprojekt Elektronisch Melden vom Stapel ließ, war Sammy Van Perre sofort dabei. „Ich gehörte zu den ersten drei Projektteilnehmern, die mit dem elektronischen Melden angefangen haben“, erzählt er.

Das Pilotprojekt, an dem insgesamt sieben Schiffe teilnahmen, ist inzwischen abgeschlossen. Von nun an kann sich jeder, der möchte, für das elektronische Melden entscheiden. Das ist eine gute Sache, sagt Sammy. „Es ist wirklich einfach. Man muss nicht länger von seinem Schiff runter, um seine Fahrerlaubnis zu erhalten. Ein Druck auf den Knopf genügt.

Sammy fährt mit der MS Prestige, ein 135 m langes Frachtschiff, das vor allem Kohle und Erze transportiert. „Bis vor Kurzem waren wir meistens auf dem Albertkanal, in den Niederlanden und in Deutschland unterwegs. Vor allem dann ist das elektro-

nische Melden ein echter Fortschritt, denn man muss sich nicht mehr an jeder Grenze neu anmelden. Wenn man in Flandern bleibt, ist das System eine Vereinfachung, aber mehr auch nicht. Aber sobald man über ein paar Grenzen fährt, zeigt es seinen ganzen Nutzen.“

Auch für die BICS-Software, die er benutzt, um die elektronischen Meldungen zu versenden, hat Sammy nur Lob. „Einfach zu benutzen und schneller Service: Ich habe die CD-ROM praktisch sofort bekommen. Das Programm ist von selbsterklärend. Und andernfalls gibt es ja immer noch den Helpdesk. Kurz gesagt: keine Klagen.“