

Wir machen Schifffahrt möglich.

Die Praxis des elektronischen Meldens bei Gefahrguttransporten mit Tankschiffen



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes



Bilder: WSV

Gliederung

- **Zielsetzung und Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)**
- **Meldepflichten aus Schifffahrtspolizeiverordnungen**
- **Ablauf eines elektronischen Meldevorgangs**
- **Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein**
- **Fragen?**

Gliederung

- **Zielsetzung und Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)**
- **Meldepflichten aus Schifffahrtspolizeiverordnungen**
- **Ablauf eines elektronischen Meldevorgangs**
- **Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein**
- **Fragen?**

Zielsetzung des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)

- **MIB dient zur Unterstützung des Unfallmanagements auf Wasserstraßen** (in Deutschland, in Frankreich am Rhein, in der Schweiz und in Luxemburg)
- Schutz der Bevölkerung, der Schiffsbesatzungen, und der Umwelt durch **zügiges und zielorientiertes Handeln.**



Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB) (1)

- **Schifffahrt muss Transportdaten** über Schiffsfunk und/ oder elektronische Kommunikationssysteme **melden.**
- **Angaben** der Schiffsführer oder anderer Personen werden grundsätzlich **als richtig akzeptiert.**
- **Revierzentralen** erfassen und **halten** die gemeldeten **Daten vor.**
- **Weitergabe der Daten** an Rettungsdienste und zuständige Stellen zur **Gefahrenabwehr**



Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB) (2)

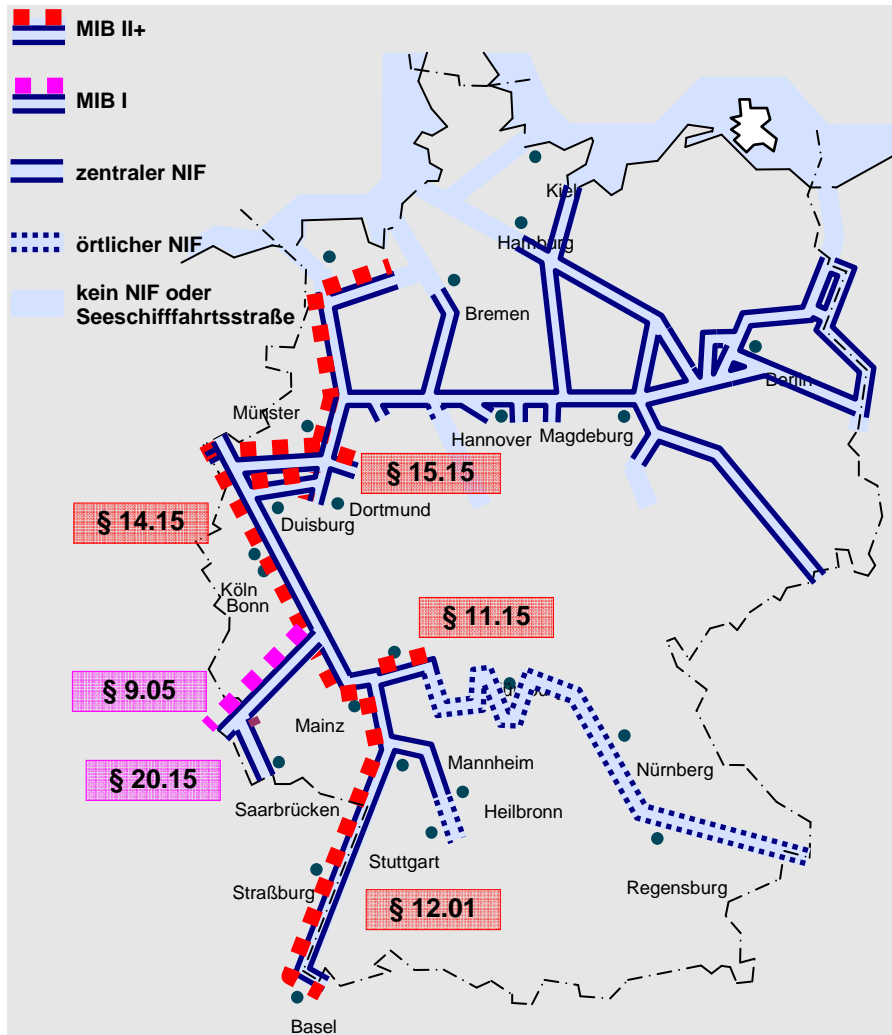
- **Datenaustausch zwischen benachbarten Revierzentralen** auf Basis des technischen Standards für elektronische Meldungen (**ERINOT 1.2**)
- **Internationaler Datenaustausch auf Basis von Vereinbarungen** (NL, FR, CH, LU)



Gliederung

- Zielsetzung und Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)
- **Meldepflichten aus Schifffahrtspolizeiverordnungen**
- Ablauf eines elektronischen Meldevorgangs
- Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein
- Fragen?

Geltungsbereich des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)



- § 12.01 RheinSchPV
- § 11.15 BinSchStrO (Untermain)
- § 14.15 BinSchStrO (Rhein-Kleve)
- § 15.15 BinSchStrO (Ruhr, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal von Papenburg (km 225,82) bis Hafen Dortmund (km 1,44), Küstenkanal)
- § 9.05 MoselSchPV
- § 20.15 BinSchStrO (Staustufe Kanzem)

Meldepflichtige Tankfahrzeuge und -verbände

Fahrzeuge und Verbände	§12.01, 6a Rhein SchPV	§12.01, 6a Rhein SchPV	§12.01, 6a Rhein SchPV	§ 11.15 BinSch StrO	§ 14.15 BinSch StrO	§ 15.15 BinSch StrO	§ 20.15 BinSch StrO	§ 9.05 Mosel SchPV
	Strecken							
	<u>Rhein:</u> Basel bis Lauterburg	<u>Rhein:</u> Lauterburg bis Gorinchem	<u>Rhein:</u> Pannerden bis Krimpen am Lek	Untermain	Schiffahrtsweg Rhein-Kleve	Ruhr, RHK, WDK, DHK, DEK, KK	Saar Schleuse Kanzem	Mosel
alle Fahrzeuge und Verbände, die dem ADNR unterliegen	•	•	•	•	•	•	•	•
Tankschiffe (auch solche, die nicht dem ADNR unterliegen)	•	•	•	•	•	•	•	•

Was sind die Meldedaten gemäß der Schifffahrtspolizeiverordnungen?

- a) Schiffsgattung
- b) Schiffsname
- c) Standort, Fahrtrichtung
- d) Einheitliche europäische oder amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer
- e) Tragfähigkeit
- f) Länge und Breite des Fahrzeugs
- g) Art, Länge und Breite des Verbandes
- h) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung)
- i) Fahrtroute
- j) Beladehafen
- k) Entladehafen
- l) Angaben zum Gefahrgut (u. a. UN-Nummer)
- m) 0, 1, 2, 3 blaue Lichter / blaue Kegel
- n) Anzahl der an Bord befindlichen Personen
- o) Anzahl der an Bord befindlichen Container

**Gilt für alle
Polizeiverordnungen**

Gilt nur am Rhein

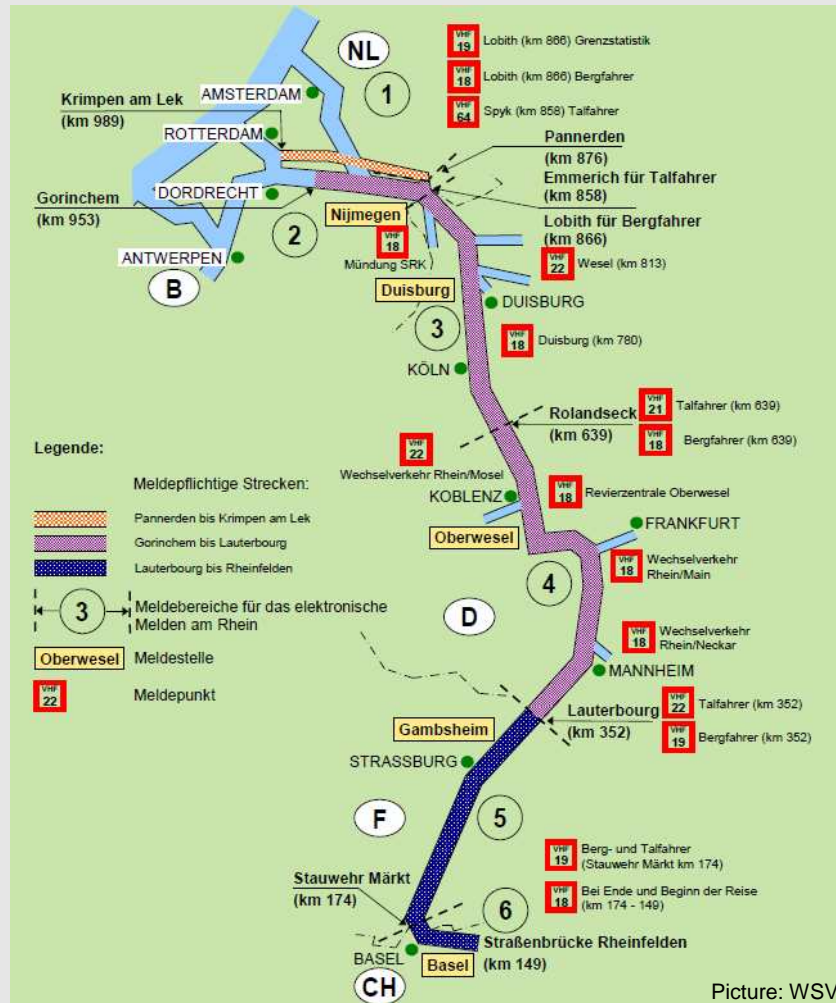
Elektronisches Melden am Rhein



Wer **muss** und wer **kann** sich elektronisch am Rhein seit dem 01.01.2010 melden?

- alle Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, deren Beförderung dem ADNR unterliegt (ab dem 1. Container)
- Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container an Bord haben
- **Alle übrigen meldepflichtigen Fahrzeuge und Verbände können sich auch elektronisch melden (d. h. auch Tankfahrzeuge und -verbände).**

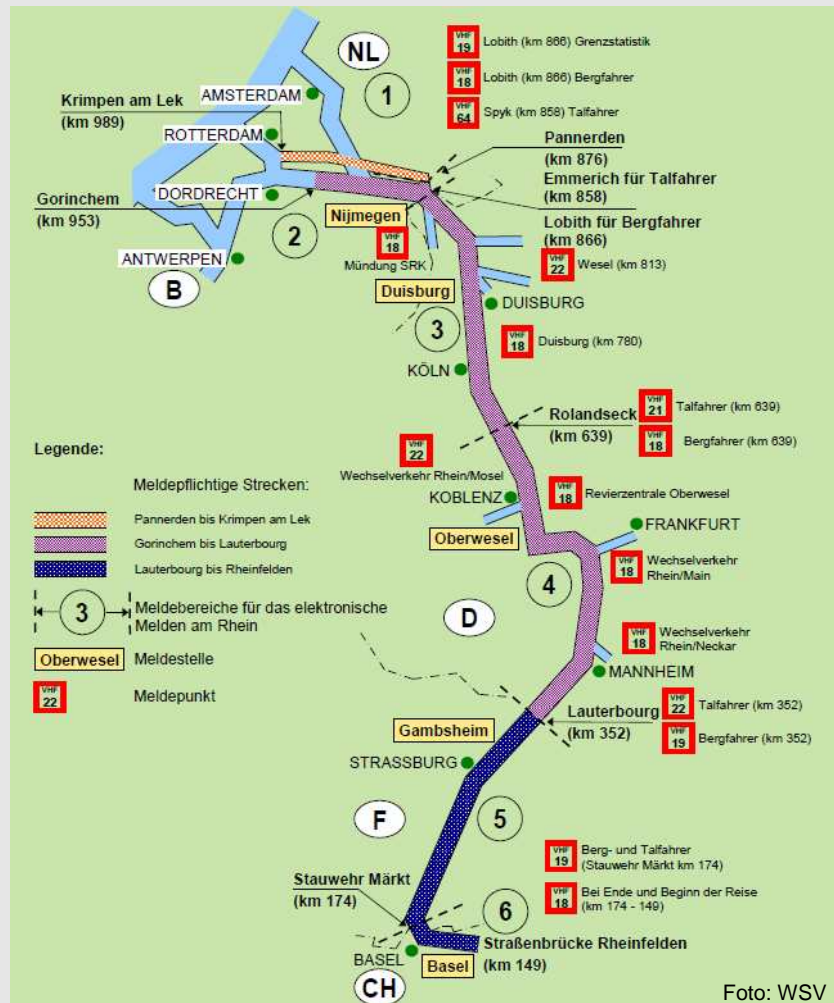
Wann **muß** elektronisch gemeldet werden?



- Vor Einfahrt in die erste meldepflichtige Strecke
- Vor Antritt einer Fahrt innerhalb der meldepflichtigen Strecken.
- Bei Änderungen der elektronisch gemeldeten Daten während der Reise.

Wir machen Schifffahrt möglich.

Wann **muss** der Schiffsführer sich **zusätzlich** über Funk melden?



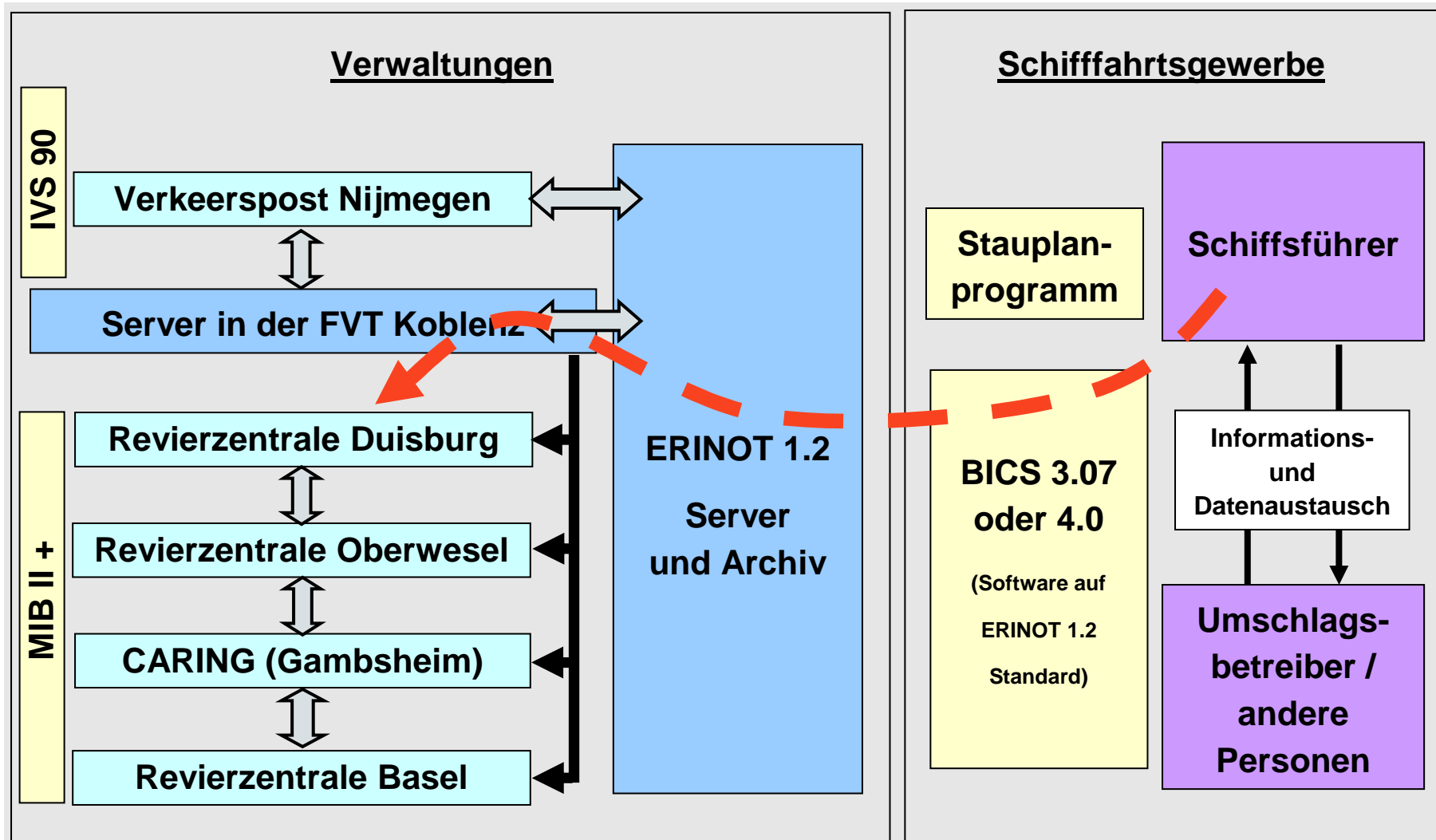
Wie immer (Standort, Fahrtrichtung und Tiefgang bei besonderer Aufforderung) und zwar:

- Bei Einfahrt in eine meldepflichtige Strecke
- Vor Antritt einer Fahrt innerhalb der meldepflichtigen Strecken.
- Bei Änderungen der gemeldeten Daten während der Reise, die nicht elektronisch gemeldet werden müssen.
- Bei Vorbeifahrt an den mit Tafelzeichen B.11 bezeichneten Meldepunkten.
- Bei Fahrtunterbrechungen von mehr als 2 Stunden (Beginn und Ende der Unterbrechung).
- Bei Ausfahrt aus der meldepflichtigen Strecke (sobald er nicht mehr meldepflichtig ist).

Gliederung

- Zielsetzung und Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)
- Meldepflichten aus Schifffahrtspolizeiverordnungen
- **Ablauf eines elektronischen Meldevorgangs**
- Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein
- **Fragen?**

Ablauf des elektronischen Datenaustausches



Wir machen Schifffahrt möglich.

Elektronischer Informationsaustausch innerhalb der logistischen Kette

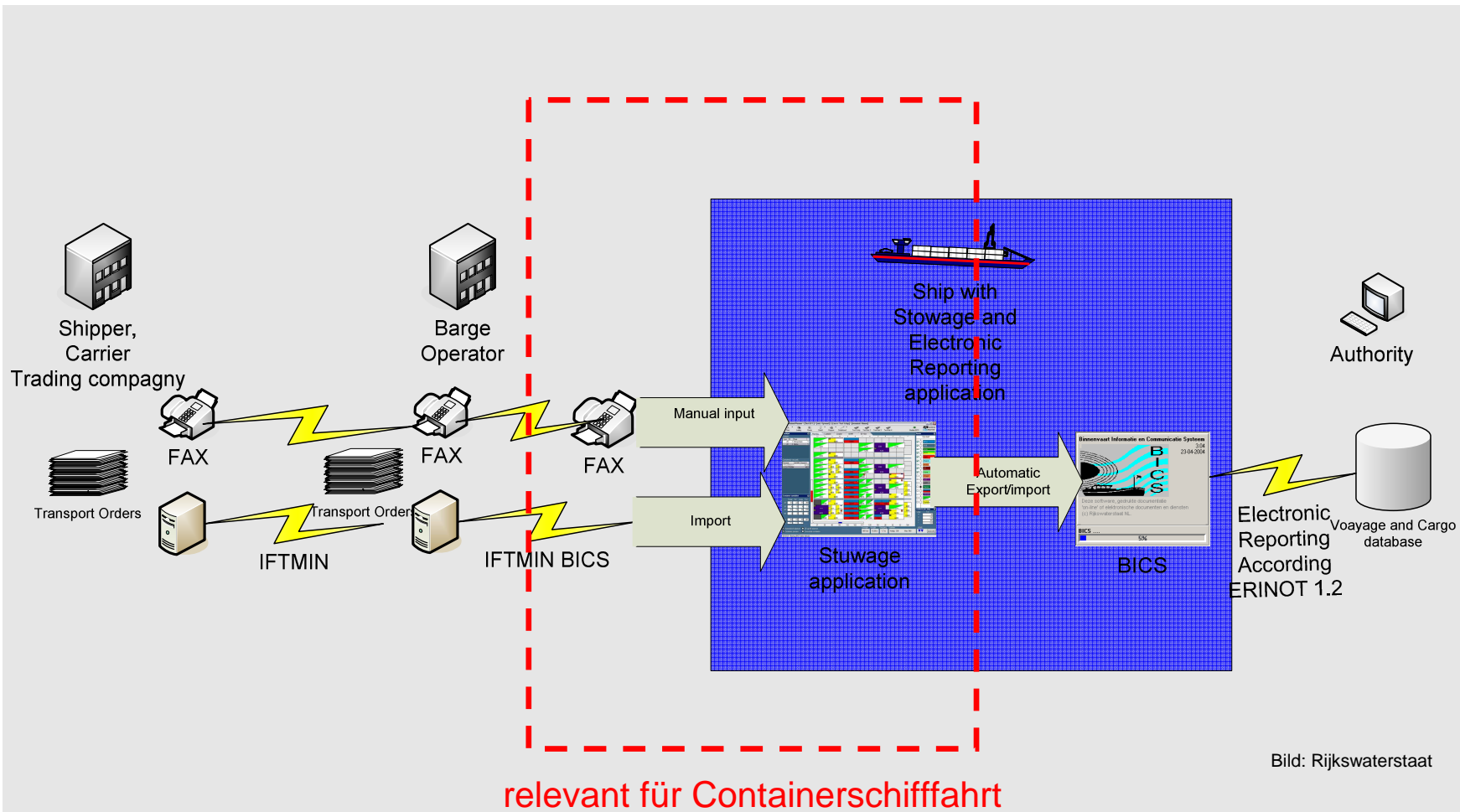


Bild: Rijkswaterstaat

Wir machen Schifffahrt möglich.



Eingabemaske für Meldepflichtige – am Beispiel der Software BICS

Reise hinzufügen

Reiseart : Auslaufend Cross Border Bericht durchsteuern

Schiffsname: BICSTEST Nr. Schiff

Schiffstyp/Tragf. : GÜTERMOTORSCHIFF 1000

Start : DUISBURG

Ziel : ROTTERDAM

Meldepunkt : DUISBURG MIB

RechnungAdr :

Container

Verbandstyp :

Abfahrtszeit : 09-10-2009 10:10

Ankunftszeit : 09-10-2009 10:10

Verarbeit. sys.: DUISBURG (MIB)

Frachtbrief :

Kegel : V

Tiefgang : 0.00 m

Höhe : 0.00 m

Länge : 110.00 m

Breite : 12.00 m

Personen : 0

Reize num. :

Ladung Shiffsdaten Allein nicht gefähr.Gutern

Schiffsname	Gewicht(t)	Klasse	Ziffercode	Name	Beladehafen	Entladehafen
BICSTEST	3000.000	ADNR/IMO	0004	AMMONIUMPIKRAAT	DUISBURG	ROTTERDAM

UNnr	Klasse	Ziffer	V.gr	ADNR-Name
0004	1	1.1D		AMMONIUMPIKRAAT
0005	1	1.1F		PATRONEN FUR WAFFEN
0006	1	1.1E		PATRONEN FUR WAFFEN
0007	1	1.2F		PATRONEN FUR WAFFEN
0009	1	1.2G		MUNITION, BRAND
0010	1	1.3G		MUNITION, BRAND
0012	1	1.4S		PATRONEN FUR WAFFEN, MIT INERTEM GESCHOSS ODE
0014	1	1.4S		PATRONEN FUR WAFFEN, MANOVER ODER PATRONEN FL

Wir machen Schifffahrt möglich.

Software in den Revierzentralen am Rhein (MIB II+)



Verdon 2.0.0 - [R02-167e]

Verbandsdaten S. Nr. VL. Meldeort F. Meldezeitpunkt Meldeanlass B

ALINA 4000360 85 DUISBURG B 07.05.09 14:09 Einfahrt RHK

Starthafen: DUISBURG Zielhafen: HAMBURG

VORLISTE			REVIERLISTE			REEDELISTE		
Verbandsname	S_Nr.	F.	Verbandsname	S_Nr.	F.	Verbandsname	S_Nr.	F.
AAA TESTFAHRZEUG	1111111	T	ACROPOLIS	6003644	T	ADDIO	2326640	B
AARBURG	4803200	B	ADVENA	4800280	B	ALBERANTO	4802360	B
AGGSTEIN	5700790	T	AFRA MARIA	4807200	B	ALBERT	4807160	B
ALINDA B	2317730	unb.	ALEMANNIA	7001703	T	ALFRED JOSEF	4600630	T
ALMA	2326076	unb.	ALEX	2317562	T	AMADEUS CLASSIC	4801620	T
ALPSRAY	4008570	T	ALINA	4000360	B	ANGELA ID	2329379	B
AMICE	02330198	T	ALMENHOF	4503360	T	ANDY	2316487	B
AMSTERDAM	2325953	T	AN KA	2104346	B	ANKE	4800460	B
ANDREA	8451026	unb.	ANGELA CLAUDIA	4020590	B	ANNETTE	4501100	T
APRIL	2319980	unb.	APHRODITE	6105000	B	AQUAMARIN	2323566	T
ARIZONA	07001635	T	ARCHIMEDES	4029390	B	ARMINA	4018900	B
ARMIRA	2331195	unb.	ARESE	2331690	B	ASHLEY		
ASCONA	4404250	B	BAYERNLAND	4502920	T	ASTERODE		
ASPORTO	2203885	unb.	BERNHARD BURMESTER	8043015	B	AYLA		
ATLANTIS	2326589	B	BODENSEE	6003980	B	BADEN		
AVALON	2329494	B	BOSCO	6004128	B	BARBARA J		
AVALON TAPESTRY	9948012	T	BOTTICELLI	1823123	T	BARBARA J JR		
BERNADETTE	2325642	unb.	BRANDARIS	2317177	T	BELLISSIMA		
BICSTEST	3999999	unb.	BRISE	2318429	T	BEVELAND		
BITUMINA II	4402100	B	CALCIT 3	2314298	B	BIANCA		
BOHEMIA II	4807350	B	CARONIA	2326661	B	BJORN		
BOPPARD	99905545	unb.	CELINA	4805460	T	BLANDINA		
BRENKA B	2309970	unb.	CHAMSIIN	2324743	B	BOBRAN		
BRIENZERSEE	7001835	B	CHARLOTTE	2326396	T	CAROLIN		

ALINA	4000360	B
ALMENHOF	4503360	T
AN KA	2104346	B
ANGELA CLAUDIA	4020590	B
APHRODITE	6105000	B
ARCHIMEDES	4029390	B
ARESE	2331690	B

Anzahl: 198 Anzahl: 182 Anzahl: 177

< F6 > Verband löschen < F6 > Verband suchen < F7 > Verband neu hinzufügen < F2 > Verbandsdaten anzeigen/ändern

Bild: Siemens

Notfallbericht zur Unterstützung des Unfallmanagements (Test-Tankschiff)

Notfallbericht

<u>Verbandsname:</u> TESTSCHIFF05		<u>Schiffsnummer:</u> 1234565	
<u>Starthafen:</u> ROTTERDAM		<u>Zielhafen:</u> BASEL	
<u>Verbandsgattung:</u> Tankmotorschiff		<u>Kegel:</u> 1	
<u>Verbandslänge:</u> 186 m		<u>Personenzahl:</u> 4	
<u>Verbandsbreite:</u> 11,4 m			

Havarie()	Festfahrgung()	Personenrettung()	Brand()	Verlust von Ladung()	Unbekanntes Ereignis(X)
Bemerkung:					

Gesamtzahl Container: 0	davon mit Gefahrgut: 0								
Containeranzahl:	20'	Leer: 0	Voll: 0	30'	Leer: 0	Voll: 0	40'	Leer: 0	Voll: 0

<u>Schiffsname:</u> TESTSCHIFF05		<u>Schiffsnummer:</u> 1234565		<u>Schiffsgattung:</u> Tankmotorschiff	
<u>Schiffslänge:</u> 110 m		<u>Schiffsbreite:</u> 11,4 m			

Containernummer	UN-Nr.	Klasse	Verp. Gr.	Stoffname	Gewicht [t]	Beladehafen	Stauplanposition
1203	3	II		BENZIN oder OTTOKRAFTSTOFF	2000,000	ROTTERDAM	000/00/00

<u>Schiffsname:</u> TESTSCHIFF09		<u>Schiffsnummer:</u> 12345659		<u>Schiffsgattung:</u> Tankschubleichter	
<u>Schiffslänge:</u> 76 m		<u>Schiffsbreite:</u> 11,4 m			

Containernummer	UN-Nr.	Klasse	Verp. Gr.	Stoffname	Gewicht [t]	Beladehafen	Stauplanposition
1202	3	III		GASOEL	1500,000	ROTTERDAM	000/00/00

Gliederung

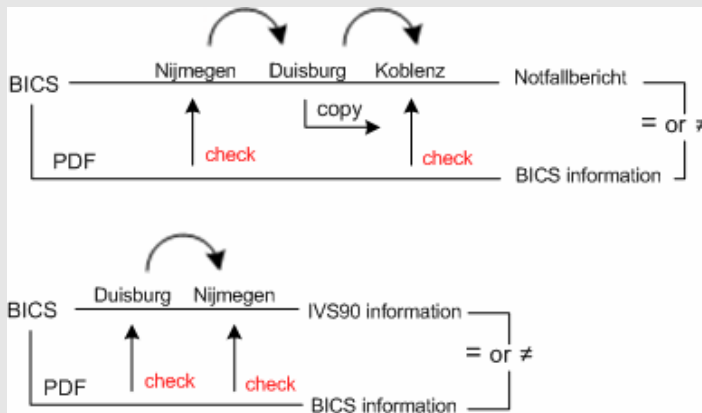
- Zielsetzung und Konzeption des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB)
- Meldepflichten aus Schifffahrtspolizeiverordnungen
- Ablauf eines elektronischen Meldevorgangs
- **Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein**
- Fragen?

Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein (1)

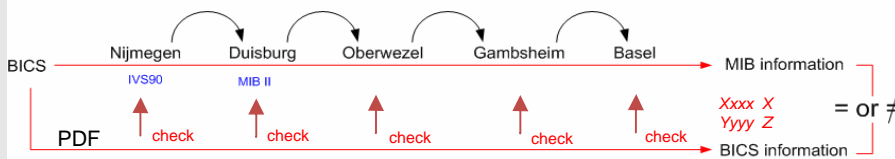
- Klärungen hinsichtlich des Verordnungswillens der ZKR
- Behebung von technischen Problemen der Datenübertragung zwischen den Revierzentralen
- Anpassungen der Meldesysteme
- Einrichtung von Rufbereitschaften zur Erhöhung der Verfügbarkeit der Meldesysteme



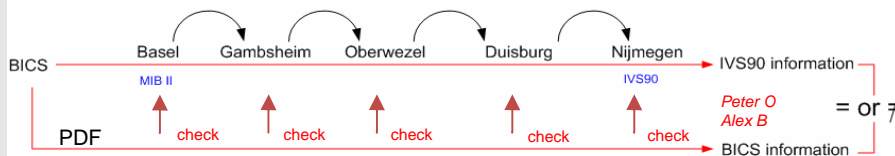
Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein (2)



Test BICS – MIB II



Test BICS – IVS90



- Abstimmung eines internationalen Testprotokolls zur Umsetzung von elektronischen Meldungen und für den nationalen und internationalen Datenaustausch

- Durchführung von

- technischen Tests (oben links)
- betrieblichen Tests innerhalb der Verwaltungen (unten links)
- betrieblichen Tests mittels Testschiffe (Nutzung der Meldesoftware)

Wir machen Schifffahrt möglich.



Durchgeführte Maßnahmen zur Implementierung des elektronischen Meldens am Rhein (3)

Anpassung von Betriebsanweisungen

- Durchführung internationaler Schulungen
- Öffentlichkeitsarbeit



Bild: Polschinski

#7 April 2010
BIC Smail
"Nachrichten auf Papier aus der digitalen Binnenschifffahrt"

Inhalt:
MIB wird auch in diesem Jahr weiter optimiert 3
Das Gewerbe wird sich nicht gegen die Ausweitung der Meldepflicht stellen 4
Wiedergang bei der Einführung elektronischer Meldungen in der Rheinregion 5
Elektronische Meldepflicht auf dem Rhein 6
Sicherheitsmaßnahmen 6
Bei Meldepflicht für bestimmte Personenschiffe 6
Wie müssen die Betriebe für die Sicherheit der Schifffahrt handeln 10
Unterschiede zwischen IVSS und MIB II 11
IHM: Erweiterung Schiffe für Schiffe 11
Eine Platte wegwerfen? 12

Die Schiffschuntentage des Bureau Fairmarco Bremerhaven hat einen schönen Platz bekommen an Bord des neuen MIB Quattro der Familie Schupps. Ende 2009, Anfang 2010 verließen die Schiffschuntentage am Rheinstrom die ab dem 1. Januar 2010 die elektronische Meldepflicht gilt auf den 52 Stellen der Schiffschuntentage (10 je nach Höhe eine Seite) wird erläutert, wie, wenn und wie elektronisch gemeldet werden muss. Zudem ein Thema wurde auch eine Broschüre in niederländischer, französischer und deutscher Sprache entwickelt. Das gesamte Bild zum elektronischen Melden finden Sie im PDF-Artikel 12/10, im niederländischen BPR, Artikel 6/07, in der Tageszeitung Kommersa, in der Bremer Nachrichten und in der Schweizerischen Hochschiffahrt, Schiffschuntentage, Artikel 12/07.

Praktischer Wegweiser elektronisches Melden im Steuerhaus

„Erst Ausweitung der Meldepflicht, wenn die Technik stimmt“

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

Eigentlich hätte die elektronische Meldepflicht bereits zum 1. April 2008 eingeführt werden sollen, doch das hat nicht geklappt. Die gesamten Gründe, weshalb es schief lief, werden dieses Jahr gemeinsam von Deutschland und den Niederlanden analysiert. Zur Zeit beurteilen wir, ob das System so funktioniert wie wir es uns vorgestellt haben“, sagt Ivo ten Broeke. In diesem Rahmen werden wir auch gezielt analysieren, weshalb es nicht bereits früher funktioniert hat, und was wir in Zukunft besser machen können. Immerhin werden vielleicht noch mehr internationale Projekte folgen, bei denen wir mit ähnlichen Problemen rechnen müssen. So ist der Entwurf der Europäischen Union die Erweiterung des Datenaustausches zwischen den nationalen Schiffsbetriebsstellen angeht. Von den Behörden wird dies begrüßt, es gibt aber jede Menge juristische Probleme. Die Datenübertragung muss optimal gewährleistet sein. Außerdem dürfen Daten, die von einem Mitgliedsstaat zu einem bestimmten Zweck erhoben wurden den anderen Mitgliedsstaaten nicht zu einem anderen Zweck zur Verfügung gestellt werden. Der internationale Datenaustausch ist somit ein komplexes Thema.“

Unterschiede MIB und IVSSO weisen trotz ihrer Ähnlichkeit mehr Unterschiede auf als entgegengesetzt. „Das Hauptproblem könnte die unterschiedliche Grundphilosophie sein“, sagt Gernot Pauli. „In Deutschland hat man das MIB für eine sehr begrenzte Anwendung aufgelegt, während man in den Niederlanden weiter dachte. Im Gegensatz zu den Deutschen beauftragten die Niederländer ein System auch für die Vermarktung.“

Lesen Sie weiter auf Seite 2

Wir machen Schifffahrt möglich.



Haben Sie hierzu Fragen?

