

Peter Sauter, Mitglied ZKR-Arbeitsgruppe RIS/G, Basel

ZKR - 2. Informationsveranstaltung zum elektronischen Melden am 12. Mai 2009 in Bonn

Bemerkungen aus schweizerischer Sicht zur Situation elektronisches Melden

Die Revierzentrale Basel liegt am südlichsten Teil des Rheins und das Revier Basel betrifft die Strecke von Rheinfelden (Rhein-km 149,00) bis Märkt (Rhein-km 174.00), also nur rund 25 Stromkilometer. Dafür verteilt in der Dreiländerecke auf D, F und CH. Im Zusammenhang mit dem elektronischen Melden haben wir die Situation, dass alle Schiffe in Basel ihre Reise beenden und wieder „neu starten“. Leider können wir die RVZ BS nicht im 24 h Turnus betreiben. In Anbetracht der Anzahl Schiffsankünfte ist die RVZ BS von 05:00 – 21:00 Uhr und am Samstag von 05:00 – 13:00 Uhr besetzt. An den Wochenenden und an Feiertagen betreut der Pikettdienst der Schweizerischen Rheinhäfen die notwendigen Aufgaben, d. h. die Schiffe werden trotzdem lückenlos erfasst bzw. mutiert. Zur Ergänzung: Der Nautische Informationsfunk für die Notfallmeldungen aus der Schifffahrt wird in den Zeiten, wo die RVZ BS nicht besetzt ist, durch die Einsatzzentrale der Berufsfeuerwehr Basel lückenlos bedient.

Unsere Philosophie ist, dass der Schiffsführer, der in Rotterdam oder sonst wo die Reise beginnt und auf dem Rhein zu Berg fährt, letztlich bei uns in Basel die gleiche Dienstleistung erfährt wie unterwegs innerhalb der anderen Rheinuferstaaten. Nach diesem Grundsatz setzt die Schweiz alle Auflagen um, die innerhalb der ZKR erlassen werden. So gesehen unterstützen wir die elektronische Meldepflicht und sind überzeugt, dass die Umstellung in gemeinsamer Anstrengung letztlich auch gelingen wird. Ich erinnere an die damals neue Meldepflicht für die Kabinenschiffe. Dies war natürlich wesentlich einfacher, hat sich nun gut eingespielt und ist in der Praxis umgesetzt.

Zurzeit gilt es die Probleme zu lösen bei der Verbesserung des Informationsaustausches zwischen Schiffsführer, Umschlagsbetreiber und Verloader. Wir sind immer davon ausgegangen, dass die Einführung der Meldepflicht für die Container – **für ALLE Beteiligten** - nur möglich ist, wenn die Meldungen elektronisch erfolgen. Die Daten sind einige Zeit vor dem eigentlichen Schiffsumschlag beim Verloader bekannt, sind bereits elektronisch erhoben und werden elektronisch dem Umschlagsbetreiber zugestellt. Auch die Containernummer ist erfasst, wobei ich hier nicht auf die Besonderheiten in der Schweiz wegen der teilweise noch fehlenden Containernummer eingehen möchte. Ich hoffe, dass wir das unter gemeinsamer Anstrengung noch lösen werden. Nun gilt es, nach dem Zusammenstellen der gesamten Containerladung, alle Daten dem Schiffsführer elektronisch über die bekannte Schnittstelle nach dem Standart ERINOT 1.2 zu zustellen. Hier sei erwähnt, dass eine Meldung per Fax oder Email - aus Sicht der ZKR - nicht als elektronische Meldung anzusehen ist!

Mit dem bekannten BICS-Programm Version 3.07 ist der Schiffsführer in der Lage, die Daten elektronisch an Bord in sein Stauprogramm zu übernehmen, den Stauplan zu vervollständigen, die Stabilitätskontrolle zu machen und am Ende der notwendigen Arbeiten letztlich die Meldung an die RVZ abzusetzen. Und dies rechtzeitig vor Aufnahme der Fahrt bzw. Einfahrt in die meldepflichtige Strecke. Bei diesen Vorgängen sind wir darauf angewiesen, dass die Umschlagsbetreiber und Verloader an Land ihre vorhandene Software entsprechend anpassen.

Der Schiffsführer ist an Bord immer für alles verantwortlich! Nur der Schiffsführer weiss, was er letztlich an Anzahl Containern übernommen hat und ob auch alle anvisierten Container an Bord übernommen werden konnten oder ob ein Container letztlich wegen der Stabilitätsberechnung wieder zurück an Land ging. Sie spüren, worauf ich hinaus will: Werden Container vom Umschlagsbetreiber direkt an die RVZ gemeldet - was bis zu 20 Container nach § 12.01 Meldepflicht möglich ist, muss trotzdem der Schiffsführer sich vergewissern, dass diese Meldung an die RVZ in Übereinstimmung mit seiner übernommenen Ladung ist. Die Verantwortung für das Melden liegt bei ihm. Wie geht das in der Praxis? Hier sehen wir noch Handlungsbedarf und für gute Vorschläge gemäss Ihrer Erfahrung sind wir dankbar. Es ist enorm wichtig, dass alle Daten frühzeitig zur Verfügung gestellt werden, damit diese gesamthaft inklusive Containernummer und bei Gefahrgut mit Inhalt (UN-Nr., KLASSE, Klassifizierungscode, Verpackungsgruppe, Stoffbezeichnung, Containernummer, -typ und -gewicht) elektronisch übermittelt werden können. Und in dem Fall, wo eine Umschlagsfirma die Daten weitergibt, muss dies mit dem Schiffsführer abgesprochen

sein. Auf den Revierzentralen herrscht der Grundsatz: Die Daten, die uns gemeldet werden, sind richtig. Bedenkt man, wofür diese gebraucht werden – nämlich bei einem Notfall für die Einsatzkräfte – dann sind wir uns alle einig, dass nur der Schiffsführer die Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit übernehmen kann.

In diesem Dialog mit dem Schiffsführer sind die Revierzentralen aber auch darauf angewiesen, dass der Schiffsführer für die jeweilige Revierzentrale auf dem NIF-Kanal erreichbar ist, wenn sich eine Frage durch die Revierzentrale an den Schiffsführer ergeben sollte. Das ist leider nicht immer so! Weiterhin sind die Revierzentralen darauf angewiesen, dass der Schiffsführer sich verantwortungsbewusst an den definierten Meldepunkten meldet. Fehlt diese Meldung, können die MIB-Daten nicht mutiert werden und im Notfall stehen den Einsatzkräften falsche - oder im schlimmsten Fall - keine Daten zur Verfügung! Dies gilt auch für die Anzahl Personen an Bord, selbst der Lotse muss gemeldet werden. Die schweizerische Delegation ist der Meinung, dass die WSP hier mehr in präventiver Form wirken müsste.

Generell ist noch zu erwähnen, dass wir die Absicht unterstützen, die Terminalcodes – und diese aber nur in der Landessprache - einzuführen. Dies ist notwendig, um zukünftig weitere Applikationen in der Logistikkette im Zusammenhang mit RIVER SERVICES einzuführen.

Was sehen wir in der Zukunft?

Die Zukunft muss uns die verbindliche Einführung von AIS bringen. Davon versprechen wir uns eine weitere Verbesserung in der Qualität der Standortbestimmungen. An Bord der Schiffe wird das AIS in der Radarfahrt einen zusätzlichen nautischen Sicherheitsgewinn bringen.

Zum Schluss möchte ich mich für den überaus grossen Einsatz der deutschen und niederländischen Delegation bei der Lösung der Problematik für die Einführung des elektronischen Meldens sehr herzlich bedanken!
