



20. April 2023

## **Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Ausgaben 2021/1 und 2023/1 des ES-RIS**

Im Oktober 2022 verabschiedete der CESNI den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (ES-RIS), Edition 2023/1 (siehe Beschluss 2022-II-2).

Im April 2023 nahm der CESNI das beigefügte Dokument an, das eine Zusammenfassung der Unterschiede zwischen dieser und der vorherigen Edition darstellt. Die Zusammenfassung dient der Dokumentation und soll Personen, die mit der vorherigen Edition (ES-RIS 2021/1, verabschiedet im Oktober 2020) vertraut sind, befähigen, alle Änderungen, die mit dem ES-RIS 2023/1 eingeführt wurden, schnell ausfindig zu machen.

Die Zusammenfassung der Unterschiede ist wie folgt gegliedert:

1. Änderungen ohne Einfluss auf den Inhalt
  - 1.1 Technische und strukturelle Änderungen
  - 1.2 Redaktionelle und terminologische Änderungen
  - 1.3 Beseitigung von Verweisen, zu Verwirrung führen können
2. Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit dem elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschiffahrt (Inland ECDIS)
  - 2.1 Änderungen des Teils I im Vergleich zum ES-RIS 2021/1
  - 2.2 Beschreibung des Inhalts von Teil V und Unterschiede zum ES-RIS 2021/1
  - 2.3 Aktualisierung der Produktbeschreibungen für die Inland ENC's (Version 2.5)
3. Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit den Schiffsverfolgungs- und Aufspürungssystemen (VTT)
  - 3.1 Änderungen des Teils II
  - 3.2 Änderungen des Teils VI
  - 3.3 Änderungen der Anlagen 5 bis 11
4. Änderungen bei den Spezifikationen im Zusammenhang mit den Nachrichten für die Binnenschiffahrt (NtS)
  - 4.1 Änderungen des Teils III
  - 4.2 Änderungen der Anlagen 17 bis 21
5. Änderungen bei den Spezifikationen im Bereich des Elektronischen Meldens in der Binnenschiffahrt (ERI)
  - 5.1 Änderungen des Teils IV
  - 5.2 Änderungen der Anlagen 12 bis 16

**Anlage:** Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Ausgaben 2021/1 und 2023/1 des ES-RIS

## **1. Änderungen ohne Einfluss auf den Inhalt**

### **1.1 Technische und strukturelle Änderungen**

Beim ES-RIS 2021/1 handelte es sich um die erste Ausgabe des ES-RIS (European Standard on River Information Services - Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste). Diese Ausgabe war als Aneinanderreihung bestehender Standards konzipiert. In Bezug auf Layout, Stil und alle technischen Aspekte, die sich aus der Verwendung eines Textverarbeitungsprogramms ergeben, war das Dokument heterogen.

Von nun an weisen alle Teile des ES-RIS ein einheitliches Format auf. Die Teile und Anlagen wurden neu nummeriert. Die Teile I bis IV entsprechen den alten klassischen Standards (inland ECDIS, VTT, ERI und NtS), während es sich bei den Teilen V und VI (inland ECDIS und VTT) um „Teststandards“ handelt.

Der gesamte Text wurde überarbeitet, um die internen Verweise zu aktualisieren und die Tabellen, Abbildungen und Schemata zu nummerieren. Erscheint beispielsweise eine Tabelle an einer Stelle im ES-RIS, wird ihr die Nummer des Teils oder der Anlage, in der sie sich befindet, vorangestellt (römische Ziffern für die Teile I bis VI und arabische Ziffern für die Anlagen) sowie eine laufende Nummer zugeteilt.

### **1.2 Redaktionelle und terminologische Änderungen**

Der ES-RIS wurde mehrfach vollständig Korrektur gelesen, um terminologische Unstimmigkeiten zwischen den verschiedenen Sprachfassungen oder einfache Tippfehler aufzuspüren und zu korrigieren.

Eine wichtige terminologische Änderung, die es zu beachten gilt, ist die Streichung des Begriffs „Standard“, wenn dieses Wort dazu verwendet wird, auf einen Teil des ES-RIS selbst zu verweisen, insbesondere bei den Titeln der Teile. Tatsächlich ist der ES-RIS selbst ein Standard und nicht eine Sammlung von Standards. Bei den einzelnen Teilen des ES-RIS handelt es sich also nicht um eigenständige Standards, sondern um Teile eines Standards, des ES-RIS.

### **1.3 Beseitigung von Verweisen, zu Verwirrung führen können**

Bei den eingehenden Korrekturlesungen erwies sich, dass im ES-RIS 2021/1 zahlreiche Verweise auf Rechtstexte vorhanden waren, was in der Praxis zu Problemen führen kann.

Damit der ES-RIS seine Aufgabe bestmöglich erfüllen kann und unterschiedliche europäische Rechtsvorschriften auf ihn verweisen können, muss der ES-RIS ein selbstständiges und von diesen Rechtsvorschriften unabhängiges Dokument sein. Auch wenn Verweise auf andere technische Standards wie die der IMO, der IHO oder der ITO kein Problem darstellen, sieht die Lage anders aus, wenn auf Rechtstexte verwiesen wird. So hat ein Rechtstext, anders als ein technischer Standard, konstruktionsbedingt einen eingeschränkten Anwendungsbereich und kann jederzeit gestrichen oder durch einen anderen Text ersetzt werden.

Um in diesen Aspekt zu verbessern, wurden alle Verweise auf Rechtstexte überprüft und in den meisten Fällen gestrichen (und durch einen gleichwertigen Text ersetzt). Diese Streichungen wurden Fall für Fall vorgenommen und erfolgten in der Absicht, Auswirkungen auf den Inhalt des ES-RIS zu vermeiden.

## **2. Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit dem elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Inland ECDIS)**

Im ES-RIS 2023/1 wurde der Inland ECDIS Teil gänzlich neu verfasst und in zwei separate Teile gegliedert.

- Teil I ist ausschließlich den Anforderungen an Inland ECDIS vorbehalten. Dementsprechend wurden mehrere Aspekte, die sich auf die Tests und die Art und Weise beziehen, wie diese Anforderungen überprüft werden, in Teil V verlagert.
- Bei Teil V handelt es sich um einen neuen Teil mit dem Titel „Inland ECDIS Technische und betriebliche Leistungsanforderungen, Prüfmethode und erforderliche Prüfergebnisse (Test Teil für Inland ECDIS)“. Sein Zweck besteht darin, die durchzuführenden Tests und die erforderlichen Ergebnisse zu erläutern, um die in Teil I formulierten Anforderungen zu validieren.

Die Anlagen 1 bis 4 wurden ebenfalls aktualisiert.

### **2.1 Änderungen des Teils I im Vergleich zum ES-RIS 2021/1**

Bei diesen Änderungen handelt es sich eher um eine Neuordnung der Anforderungen als um eine echte Ergänzung. So war im ES-RIS 2021/1 alles, was Inland ECDIS betraf, in einem Teil zusammengefasst, dem Teil I. Dieser Teil behandelte sowohl die Anforderungen an Inland ECDIS als auch die Anforderungen an die Prüfung ihrer Einhaltung. Im ES-RIS 2023/1 wird eine klare Trennung zwischen diesen beiden Arten von Anforderungen vorgenommen: In Teil I finden sich alle Anforderungen an Inland ECDIS, während Teil V die Testmethoden für die Überprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung der Anforderungen aus Teil I enthält. Selbstverständlich sind beide Teile eng miteinander verknüpft, oder, genauer gesagt, ergibt sich Teil V aus Teil I, da der dient, jede dort spezifizierte Anforderung zu prüfen.

Die nachfolgende Tabelle gibt die Entsprechungen wieder, die auf Ebene der Kapitel und Artikel zwischen den Inhalten von Teil I des ES-RIS 2021 und Teil I ES-RIS 2023/1 bestehen.

ES-RIS 2021/1	ES-RIS 2023/1
<p><b>KAPITEL 1 LEISTUNGSSTANDARD FÜR INLAND ECDIS</b></p> <p><i>Artikel 1.01 Allgemeine Bestimmungen</i></p> <p><i>Artikel 1.02 Referenzen</i></p>	<p><b>KAPITEL 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND REFERENZDOKUMENTE</b></p> <p><i>Artikel 1.01 Allgemeine Bestimmungen</i></p> <p><i>Artikel 1.02 Referenzdokumente</i></p>
<p><i>Artikel 1.03 Inhalt, Bereitstellung und Aktualisierung der Karteninformation</i></p>	<p><b>KAPITEL 2 ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN UND SPEZIFIKATIONEN VON INLAND ECDIS</b></p> <p><i>Artikel 2.01 Inhalt und Bereitstellung der Karteninformation</i></p> <p><i>Artikel 2.02 Aktualisierung der Karteninformation</i></p>
<p><i>Artikel 1.04 Darstellung der Information</i></p>	<p><i>Artikel 2.03 Darstellung der Information</i></p>
<p><i>Artikel 1.05 Betrieb</i></p>	<p><i>Artikel 2.04 Betrieb</i></p>
<p><i>Artikel 1.06 Verbindungen mit anderen Geräten</i></p>	<p><i>Artikel 2.07 Anschluss von anderen Geräten</i></p>
<p><i>Artikel 1.07 Alarmer und Anzeigen</i></p>	<p><i>Artikel 2.08 Warn- und Alarmanzeigen</i></p>
<p><i>Artikel 1.08 Ausfallregelungen</i></p>	<p><i>Artikel 2.09 System-Rückfallregelungen</i></p>
<p><i>Artikel 1.09 Stromversorgung im Navigationsmodus</i></p>	<p><b>(gestrichen)</b></p>
	<p><i>Artikel 2.05 Service-Funktionen (neu)</i></p> <p><i>Artikel 2.06 Anforderungen an die Hardware (neu)</i></p> <p><i>Artikel 2.10 Qualitätsanforderung (neu)</i></p> <p><i>Artikel 2.11 Änderungen an zertifizierten Navigationssystemen (neu)</i></p>
<p><b>KAPITEL 2 DATENSTANDARD FÜR INLAND ENCS</b></p> <p><i>Artikel 2.01 Einleitung</i></p> <p><i>Artikel 2.02 Theoretisches Datenmodell</i></p> <p><i>Artikel 2.03 Datastruktur</i></p> <p><i>Artikel 2.04 Produktbeschreibung für Inland ENCS und bathymetrische Inland ENCS</i></p>	<p><b>KAPITEL 4 DATENSTANDARD FÜR IENCs</b></p> <p><i>Artikel 4.01 Einleitung</i></p> <p><i>Artikel 4.02 Theoretisches Datenmodell</i></p> <p><i>Artikel 4.03 Datenstruktur</i></p> <p><i>Artikel 4.04 Produktbeschreibung für IENCs und bathymetrische IENCs</i></p>
<p><b>KAPITEL 3 CODES FÜR HERSTELLER UND WASSERSTRASSEN (IN ERGÄNZUNG ZU DEN ENC-HERSTELLERCODES IN IHO S-62)</b></p>	<p><b>KAPITEL 5 CODES FÜR HERSTELLER UND WASSERSTRASSEN (IN ERGÄNZUNG ZU DEN ENC-HERSTELLERCODES IN IHO-S-62)</b></p>

<p><b>KAPITEL 4 DARSTELLUNGSSTANDARD FÜR INLAND ECDIS</b></p> <p><i>Artikel 4.01 Einleitung</i></p> <p><i>Artikel 4.02 Darstellungsbibliothek für Inland ECDIS</i></p>	<p><b>KAPITEL 6 DARSTELLUNGSSTANDARD FÜR INLAND ECDIS</b></p> <p><i>Artikel 6.01 Einleitung</i></p> <p><i>Artikel 6.02 Darstellungsbibliothek für Inland ECDIS</i></p>
<p><b>KAPITEL 5 TECHNISCHE UND BETRIEBLICHE LEISTUNGSANFORDERUNGEN, PRÜFMETHODEN UND ERFORDERLICHE PRÜFERGEBNISSE</b></p> <p><i>Artikel 5.01 Einleitung</i></p> <p><i>Artikel 5.02 Betriebsarten und Systemkonfigurationen</i></p> <p><i>Artikel 5.03 Leistungsanforderungen</i></p> <p><i>Artikel 5.04 Betriebsfunktionen</i></p> <p><i>Artikel 5.05 Service-Funktionen</i></p> <p><i>Artikel 5.06 Hardwareprüfung und erforderliche Nachweise</i></p> <p><i>Artikel 5.07 Prüfung der Kartendarstellung, der Bedienung und des Funktionsumfangs</i></p> <p><i>Artikel 5.08 Prüfung der Radarbilddarstellung und -Bedienung im Navigationsmodus</i></p> <p><i>Artikel 5.09 Prüfung der Alarmer und Anzeigen</i></p> <p><i>Artikel 5.10 Prüfung der Ausfallregelungen im Navigationsmodus</i></p>	<p><b>TEIL V</b></p>
<p><b>KAPITEL 6 MASSNAHMEN ZUR SICHERUNG DER SOFTWAREQUALITÄT</b></p> <p><i>Artikel 6.01 Allgemeine Anforderungen</i></p> <p><i>Artikel 6.02 Testmethoden und erforderliche Ergebnisse</i></p> <p><i>Artikel 6.03 Änderungen an zertifizierten Navigationssystemen</i></p>	<p><b>TEIL V</b></p>
<p><b>KAPITEL 7 SYSTEMKONFIGURATIONEN</b></p>	<p><b>KAPITEL 3 SYSTEMKONFIGURATIONEN</b></p>
<p><b>KAPITEL 8 GLOSSAR DER BEGRIFFE</b></p>	<p><b>KAPITEL 7 GLOSSAR DER BEGRIFFE</b></p>

## 2.2 Beschreibung des Inhalts von Teil V und Unterschiede zum ES-RIS 2021/1

Teil V des ES-RIS 2023/1 ist deutlich umfangreicher als es die Kapitel 5 und 6 von Teil I des ES-RIS 2021/1 zu den Tests waren. Trotzdem bringt dieser Teil des ES-RIS 2023/1 im Vergleich zum ES-RIS 2021/1 inhaltlich keine neuen Anforderungen mit sich. Es handelt sich um die gleichen Anforderungen, jedoch deutlich detaillierter, damit die Tests zwischen zwei Labors oder Herstellern so präzise wie möglich reproduziert werden können.

Im ES-RIS 2021/1 wurden nur die Testergebnisse angegeben, bisweilen mit einigen allgemeinen Anweisungen zur Durchführung der Tests oder Messungen. Der ES-RIS 2023/1 beschreibt die Schritt für Schritt die gesamte Methode, mit der überprüft wird, ob das gewünschte Resultat auch erreicht wurde. Darüber hinaus ist jeder Test ausdrücklich mit einer in Teil 1 formulierten Anforderung verknüpft. Zur besseren Lesbarkeit werden die Anforderungen aus Teil I und Teil V in derselben Reihenfolge wiedergegeben.

- In den Kapiteln 1 bis 3 werden der Umfang von Teil V, die verwendeten externen Verweise sowie die Abkürzungen und ihre Bedeutung beschrieben.
- Kapitel 4 des Teils V beschreibt die Art und Weise, wie die Tests organisiert sind. Es beschreibt ebenfalls alle Voraussetzungen für die Durchführung der Gesamtheit der Tests nach Kapitel V, wobei zu beachten ist, dass bestimmte Tests im Labor und andere auf dem Schiff durchgeführt werden.
- Kapitel 5 des Teils V beschreibt die Tests, die unabhängig von der Betriebsart des Inland ECDIS anwendbar sind.
- Kapitel 6 und 7 des Teils V beschreiben die Tests, die jeweils spezifisch auf den Informations- und den Navigationsmodus von Inland ECDIS anwendbar sind.
- Kapitel 8 enthält die Spezifikationen für Geräte und Karten, die zur Durchführung der Tests in den Kapiteln 5 bis 7 verwendet werden.
- Kapitel 9 stellt zusammenfassend die Verbindung zwischen den Anforderungen aus Teil I und den Tests zu ihrer Überprüfung (aus Teil V) her.

### **2.3 Aktualisierung der Produktbeschreibungen für die Inland ENC's (Version 2.5)**

Die Anlagen 1 bis 4 des ES-RIS (und ihre Anhänge) wurden gleichfalls aktualisiert, um die jüngste Edition der Codierung für Inland ENC's zu berücksichtigen. Diese Aktualisierungsarbeit wurde hauptsächlich von der IEHG (Inland ENC Harmonization group) geleistet. Zusätzliche Informationen finden sich auf der Website <https://ienc.openecdis.org/>.

Bei den meisten Änderungen im ES-RIS 2023/1 (Edition 2.5 der Codierungsanleitung für Inland ENC's) gegenüber dem ES-RIS 2021/1 (Edition 2.4 der Codierungsanleitung für Inland ENC's) handelt es sich um Korrekturen und geringfügige Änderungen der Anhänge 1 und 2 zu Anlage 1.

### **3. Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit den Schiffsverfolgungs- und Aufspürungssystemen (VTT)**

Die Änderungen des VTT-Teils des ES-RIS 2023/1 beziehen sich im Wesentlichen auf die Aufnahme von Spezifikationen für zwei Kategorien neuer AIS-Meldungen:

- AIS Anwendungsspezifische Meldungen (AIS ASM), deren Zweck darin besteht, einer mit einem AIS Gerät verbundenen externe Anwendung zu ermöglichen, eine Meldung an eine andere mit einem anderen AIS Gerät verbundenen externe Anwendung zu senden. In dieser Formulierung ist Inland ECDIS ein Beispiel für eine „externe Anwendung“.
- AIS Schifffahrtszeichen-Meldungen (AIS AtoN), die physisch, synthetisch oder virtuell sein können und deren Zweck darin besteht, über AIS Geräte dynamische Informationen zur Navigationsunterstützung zu übermitteln. Ein mit einem AIS Gerät verbundenes Inland ECDIS ist so in der Lage, diese Informationen dynamisch auf einer Inland ECDIS Karte anzuzeigen.

Beide Kategorien von Meldungen werden bereits in der Seeschifffahrt verwendet. Durch ihre Aufnahme in den ES-RIS 2023/1 verfügt man nun über technische Spezifikationen für diese Meldungen, eventuell verbunden mit besonderen binnenschifffahrtsspezifischen Aspekten.

### 3.1 Änderungen des Teils II

Im ES-RIS 2023/1 wurde keine Anforderung aus dem ES-RIS 2021/1 geändert. Wie bei den anderen Teilen und Anlagen wurden Anpassungen bei Struktur, Layout und Terminologie vorgenommen (siehe Punkt 1/ weiter oben).

Allerdings wurden einige Ergänzungen hinzugefügt, die hauptsächlich zum Ziel haben, zusätzliche Anforderungen bei den Spezifikationen der AIS Anwendungsspezifischen Meldungen (ASM) und AIS Schifffahrtszeichen-Meldungen (AtoN) aufzunehmen.

Die Einzelheiten der inhaltlichen Änderungen erscheinen in der Anlage 1 im „Track Change“ Modus. Hier die entsprechende Liste:

- Hinzufügung eines Verweises auf das Rundschreiben SN.1/Circ 289 der IMO<sup>1</sup>, das einen Leitfaden für die Verwendung von AIS ASM in der Seeschifffahrt darstellt;
- Hinzufügung von drei Empfehlungen der IALA<sup>2</sup>, auch im Zusammenhang mit der Verwendung von AIS AtoN in der Seeschifffahrt;
- Es wurden Definitionen für die Begriffe „Inland AIS Gerät“, „Inland AIS Mobilstation“, „AIS Landstation“ und „RIS-Anwendung“ aufgenommen;
- Mehrere Streichungen von Verweisen auf Europäische Richtlinien (insbesondere die Richtlinie 2005/44/EG, siehe Punkt 1.3/ weiter oben) führten dazu, dass anstelle dieser Verweise Definitionen aufgenommen wurden. Bei diesen Definitionen handelt es sich um Begriffsbestimmungen aus den Richtlinien, auf die fortan nicht mehr verwiesen wird (RIS, VTS, VTT, ERI, Inland ECDIS, für RIS zuständige Behörden, RIS-Nutzer, Liste der Systeme, die durch VTT unterstützt werden könnten);
- Die Artikel 3.04 und 3.05 wurden abgeändert, um neue Typen von AIS ASM hinzuzufügen;
- Artikel 5.01 enthält die Definitionen der verschiedenen Typen von Schifffahrtszeichen-Meldungen (AIS AtoN), d. h. physische, synthetische und virtuelle AIS AtoN.
- Artikel 5.03 wurde abgeändert und enthält nun Spezifikationen für die verschiedenen Typen von Inland AtoN, einschließlich Beispiele für die zugehörigen Kennzeichnungen.
  - Es wird darauf hingewiesen, dass der VTT Teil des ES-RIS keine Spezifikationen für die Anzeige von AIS ASM oder AIS AtoN Meldungen vorschreibt, sondern nur beschreibt, wie diese Meldungen zwischen zwei AIS Geräten übertragen werden. Die Symbole in der Tabelle II-9 dienen der Veranschaulichung.
  - Die Spezifikationen für die Anzeige von AIS ASM und AIS AtoN sollen eventuell dem Inland ECDIS Teil einer künftigen Ausgabe des ES-RIS hinzugefügt werden.
- Die in Tabelle II-10 aufgeführten „MID“ (Maritime Identification Digit) dienen der Standardisierung des betreffenden Feldes der MMSI (Maritime Mobile Service Identifier — Seemobildienstkennung), die als Funkkennungen für die AIS Geräte verwendet werden, die AtoN aussenden.

### 3.2 Änderungen des Teils VI

Am Inhalt von Teil VI wurden keine Änderungen vorgenommen. Die einzigen Änderungen beziehen sich auf die Struktur und das Layout (siehe Punkt 1/ weiter oben).

---

<sup>1</sup> International Maritime Organisation (Internationale Seeschifffahrtsorganisation)

<sup>2</sup> International Association of Lighthouse Authorities (Internationale Seezeichenvereinigung)

### 3.3 Änderungen der Anlagen 5 bis 11

Abgesehen von der neuen Nummerierung der Anlagen im Vergleich zum ES-RIS 2021/1 und einigen Anpassungen bei Terminologie und Layout hat sich am Inhalt der Anlage 5 bis 10 nichts verändert.

Hingegen ist eine neue Anlage mit der Nummer 11 hinzugekommen, die die Details der technischen Spezifikationen für die AIS ASM enthält, die in Teil II Artikel 3.04 und 3.05 eingeführt wurden. Diese Anlage ist in drei Teile gegliedert:

1. einen zusammenfassenden Teil mit allgemeinen Informationen und der Liste der in der Anlage definierten AIS ASM;
2. einen zweiten Teil, der die von AIS Mobilstationen ausgesendeten AIS ASM detailliert;
3. einen dritten Teil, der die von AIS Landstationen ausgesendeten AIS ASM detailliert.

Diese Anlage 11 verfügt ebenfalls über einen (separat verteilten) Anhang mit den Referenzdaten für die Verbandscodes im Format XML.

## 4. Änderungen bei den Spezifikationen im Zusammenhang mit den Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NtS)

### 4.1 Änderungen des Teils III

Die Änderungen des Teils III sind hauptsächlich terminologischer und redaktioneller Natur. Trotzdem gibt es auch einige inhaltliche Änderungen:

- Artikel 4.01 - Die Abbildung III-1 wurde der besseren Klarheit wegen überarbeitet und einige geringfügige Anpassungen entsprechend der in Anlage 19 definierten XSD Datei vorgenommen;
- Artikel 4.02 - Die Koordinaten wurden geändert, um anstelle von Grad, Minuten und Sekunden das Dezimalformat zu verwenden, da Koordinaten im Dezimalformat von der Software leichter zu handhaben sind;
- Artikel 4.0 - Hier wurde ein ausdrücklicher Verweis auf ISO 3166-2 ALPHA 2 aufgenommen, um Fehlinterpretationen zu vermeiden.
- Artikel 4.03 führt die Unveränderlichkeit des ISRS<sup>3</sup> Ortscodes im ERDMS<sup>4</sup> ein. Eine solche Unveränderlichkeit ist tatsächlich für eine gute Datenqualität von wesentlicher Bedeutung. Allerdings besteht dieser Code aus Feldern, deren Wert im Laufe der Zeit eventuell geändert (oder korrigiert) werden kann. Der hier vereinbarte Grundsatz besagt, dass ein einmal erstellter ISRS Ortscode niemals geändert werden darf, selbst wenn die Felder, aus denen er sich zusammensetzt, verändert werden. Dieser Grundsatz ist anwendbar, weil die für die Erstellung eines ISRS Ortscodes verwendeten Felder als solche im ERDMS definiert sind, unabhängig vom ISRS Ortscode.

---

<sup>3</sup> International Ship Reporting Standard (ISRS - Internationale Schiffsmeldestandard)

<sup>4</sup> European Reference Data Management System (ERDMS - Europäische Referenzdatenverwaltungssystem)



## 4.2 Änderungen der Anlagen 17 bis 21

Die wichtigsten Änderungen in der Anlage 17 (NtS Encoding Guide für Editoren) sind:

- Die Einführung einer klaren Unterscheidung zwischen objektbezogenen und auf das Wasserstraßennetz in seiner Gesamtheit bezogenen NtS-Nachrichten. Diesbezüglich wurde ein neuer Absatz „Anwendbarkeit von NtS-Nachrichten“ verfasst.
- Die Codierungsanforderung (Anlage 17, 4.3) wurde verschärft, indem die Möglichkeit ausgeschlossen wurde, „Felder für freien Text“ zu verwenden, sobald für ein Ereignis ein Code existiert. Außerdem wurde die Verwendung des Elements „name“ für Objekte präzisiert (Nummer 9.2, 9.3 und 9.4), damit die für Kilometerangaben vorbehaltenen Felder verwendet werden, anstatt diese Informationen bei „name“ einzutragen. Durch diese Anforderungen sollen die Übersetzung von NtS-Nachrichten und ihre automatisierte Verarbeitung durch die Empfänger erleichtert werden.
- Anforderungen zur Definition eines Kriteriums für einen „geografischen Geltungsbereich“ einer NtS-Nachricht wurden in Anlage 17, Nummer 4.4. eingefügt.
- Die für einen Verband oder ein Fahrzeug zulässigen Abmessungen wurden überarbeitet (Anlage 17, Nummer 5.3), um Anwendungsfälle zu ermöglichen, die zuvor nicht möglich waren.
- In den Nummern 4.5 und 4.7 wird jetzt präzisiert, dass es sich bei Anfangs- und Enddatum (wenn bekannt) des Gültigkeitszeitraums um Pflichtfelder handelt.
- Das Verfahren zur Aktualisierung und Aufhebung einer NtS-Nachricht wird jetzt in Nummer 4.8 beschrieben.
- Eine Definition der Elemente „from“, „publisher“ und „source“ liegt jetzt vor (Nummer 9.1).

Anlage 18 greift diese inhaltlichen Elemente auf und detailliert sie so, dass sie von Entwicklern genutzt werden können. Es fällt jedoch auf, dass ein Punkt in der Anlage 17 keine Entsprechung hat, nämlich die Einführung eines obligatorischen Seitenabrufmechanismus im Web Service. Mit diesem Mechanismus soll vermieden werden, dass eine Anfrage eine sehr umfangreiche Antwort generiert. Stattdessen wird die Antwort in kleine Teile aufgeteilt, die von den Servern und im Netz leichter bewältigt werden können. Die Einzelheiten dieses Mechanismus werden in Anlage 18 Nummer 10.4.2 beschrieben.

Bei den Anlagen 19 und 20 handelt es sich um (XSD und WSDL) Datensätze, die sich aus den Anlagen 17 und 18 ableiten, hier jedoch in einer für Maschinen lesbaren Form dargestellt sind. Der Inhalt der Dateien wird nun in Form eines Anhangs bereitgestellt.

Anlage 21 ist eine Übersetzungstabelle der in NtS-Nachrichten verwendeten Codes. Die Tabelle wurde unter Hinzufügung neuer Codes aktualisiert. Was die Anzahl der Sprachen in Anlage 21 betrifft, so wurden diese auf die Arbeitssprachen des CESNI reduziert. Als Zeichen des Entgegenkommens gegenüber den zusätzlichen Amtssprachen, die in von der Europäischen Richtlinie 2005/44/EG betroffenen Ländern gesprochen werden (Wasserstraßen der Kategorie IV und höher, die mit dem europäischen Schifffahrtsnetz verbunden sind), sind dort jedoch, rein zur Information und ohne Qualitätsgarantie, auch Übersetzungen in diese Sprachen enthalten.

## **5. Änderungen bei den Spezifikationen im Bereich des Elektronischen Meldens in der Binnenschifffahrt (ERI)**

### **5.1 Änderungen des Teils IV**

Die Hauptänderungen in diesem Teil des ES-RIS sind die folgenden:

- auf der einen Seite die Hinzufügung eines fünften ERI-Nachrichtentyps „ERIVROY“;
- auf der anderen Seite die Einführung einer XSD-Datei zur eindeutigen Definition des XML-Formats der Nachrichten vom Typ ERINOT, PAXLST, ERIRSP und ERIVROY.

Zum zweiten Punkt ist Artikel 1.01 ausschlaggebend, der zum einen besagt, dass die beiden Formate (XML und UN/EDIFACT) aus funktionaler Sicht gleichwertig sind, und zum anderen, dass die Wahl des Formats in den nationalen oder internationalen Verordnungen festgelegt ist, die die Berichtsformalitäten vorschreiben.

### **5.2 Änderungen der Anlagen 12 bis 16**

In den Anlagen 12 bis 16 wurde der Begriff „Staatszugehörigkeit“, auf Schiffe und Transportmittel angewendet, so definiert, dass es sich um das Land der Untersuchungskommission handelt, die das letzte Schiffsattest erteilt hat.

Anlage 12 wurde leicht abgeändert, um den Verweis auf zwei mögliche Formate für ERINOT-Nachrichten zu ermöglichen, nämlich UN/EDIFACT und XML. Die Anlage ist weiterhin um das Format UN/EDIFACT herum strukturiert, führt aber in Absatz 4 das Format XML ein. Es wurde ein Anhang hinzugefügt, der der XSD Datei entspricht, die die betreffende Nachricht im XML-Format implementiert.

Anlage 13 wurde vergleichbar zu Anlage 12 und nach der gleichen Logik abgeändert.

Anlage 14 wurde geändert, um die ERIRSP-Nachricht generischer zu gestalten. Im ES-RIS 2021/1 war die ERIRSP-Nachricht nur als Antwortnachricht auf eine Nachricht vom Typ ERINOT dargestellt. Im ES-RIS 2023/1 kann die ERIRSP-Nachricht als Antwortnachricht auch für andere Typen von ERI-Nachrichten verwendet werden.

Neben den gleichen Änderungen wie bei den Anlagen 12 und 13 (Einführung des XML-Formats), enthält Anlage 14 ebenfalls eine explizite Beschreibung der möglichen Fehlercodes (was im ES-RIS 2021/1 nicht der Fall war). Diese Fehlercodes sind in vier Kategorien unterteilt, die wiederum in Unterkategorien unterteilt sind (6 bis 23 Unterkategorien).

Über die Klärung des Begriffs „Staatszugehörigkeit“ hinaus wurde in der Anlage 15 nichts geändert, da das Format XML nicht für BERMAN-Nachrichtentypen eingeführt wurde.

Anlage 16 ist völlig neu und betrifft den neuen Nachrichtentyp „ERIVROY“. Es wird darauf hingewiesen, dass für diesen neuen Nachrichtentyp nur das Format XML vorgesehen ist.

\*\*\*