



10. April 2025

## **Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Ausgaben 2023/1 und 2025/1 des ES-RIS**

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

#### **1.1 Neuer Teil 0**

Ein neuer gemeinsamer Teil 0 ist für die vier RIS-Technologien ausgearbeitet worden. Um diesen Teil zu erstellen, wurden viele Inhalte aus bestehenden Teilen und Anlagen herausgenommen (und somit gestrichen). An einigen Stellen wurde der Inhalt eines gesamten Kapitels oder Artikels aus einem bestehenden Teil entfernt. In diesem Fall sind die Kapitel und Artikel zwar ohne Inhalt, aber nicht gestrichen, um eine vollständige Neunummerierung zu vermeiden und die Auswirkungen dieser Änderungen auf Dokumente Dritter, die auf den ES-RIS verweisen, so gering wie möglich zu halten.

Teil 0 besteht aus drei Kapiteln in Bezug auf Begriffsbestimmungen, Abkürzungen und Verweisen auf einschlägige externe Quellen und Normen. Die Begriffsbestimmungen und Abkürzungen werden im gesamten ES-RIS verwendet, um die Einheitlichkeit der Terminologie in den verschiedenen Teilen zu gewährleisten. Die Verweise werden auch im gesamten ES-RIS genutzt, um externe Quellen besser zu ermitteln und sicherzustellen, dass die Einheitlichkeit der jeweiligen Ausgabe der externen Quellen gewahrt wird. Natürlich wurden bei der Erstellung dieses neuen Teils viele redaktionelle Anpassungen vorgenommen, um die Begriffsbestimmungen, Abkürzungen und Verweise zu vereinheitlichen.

Durch die Zusammenfassung dieser Elemente in einem gemeinsamen Teil werden auch Aktualisierungen für nachfolgende Ausgaben des ES-RIS und die Angleichung der Terminologie an andere CESNI-Standards vereinfacht.

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

Wie bei jeder Ausgabe des ES-RIS hat das Sekretariat alle Sprachfassungen gründlich Korrektur gelesen, um Fehler, Unstimmigkeiten in der Terminologie und sonstige Tippfehler zu erkennen und zu korrigieren. Diese Änderungen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Sachverständigen der nichtständigen Arbeitsgruppen von CESNI/TI vorgenommen und sind Teil eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses, nicht nur in Bezug auf die Qualität des Standards, sondern auch auf seine Klarheit und Verständlichkeit.

#### **1.3 Umnummerierung der Anlagen und Hinzufügung von Anlagen ohne Inhalt.**

Es wurden neue Anlagen dem ES-RIS hinzugefügt. Da die Systematik der Nummerierung für Anlagen dem der Teile folgt, zu denen sie gehören, bedeutet die Einführung einer neuen Anlage, die mit dem ersten Teil verbunden ist, dass alle Anlagen in allen anderen Teilen neu nummeriert werden müssen. Um diesen Aufwand in Zukunft zu vermeiden und die Nummerierung der bestehenden Anlagen so weit wie möglich beizubehalten, wurden mit dem ES-RIS 2025/1 nicht verwendete Nummern für Anlagen freigehalten. So wird es bei zukünftigen Ausgaben möglich sein, jedem Teil unter Berücksichtigung der Systematik der Nummerierung eine Anlage hinzuzufügen, ohne dass möglicherweise alle bestehenden Anlagen neu nummeriert werden müssen.

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

### **2.1 Änderungen des Teils I im Vergleich zum ES-RIS 2025/1**

Artikel 2.03 und 2.04 („Darstellung der Informationen“ und „Betrieb“) wurden aktualisiert, um auf Inland ECDIS Geräten die Darstellung von Nachrichten, die von anwendungsspezifischen Meldungen und von anderen AIS-Stationen, einschließlich AIS, das auf Navigationshilfen installiert ist, erhalten wurden, zu vereinheitlichen (Artikel 2.03 Nummern 9, 14, 15 und 16 und Artikel 2.04 Nummern 1, 10, 11 und 12).

Der Artikel 4.05 „Validierungsprüfungen“ wurde hinzugefügt. Er bezieht sich auf die in der Anlage 4 beschriebenen Prüfverfahren.

### **2.2 Änderungen des Teils V im Vergleich zum ES-RIS 2025/1**

Teil V wurde um den Test für die Darstellung von AIS-AtoN und AIS-Zielen anderer Schiffe auf dem Inland ECDIS ergänzt. Dies umfasst einige Änderungen der Artikel 5.08, Artikel 5.09, Kapitel 9 (Tabelle V-1) und die Hinzufügung von drei Artikeln:

- Artikel 5.10 „Darstellung von AIS-Schiffahrts- und Fahrwasserzeichen“ wurde hinzugefügt, um die Darstellung von AIS AtoN auf einem Inland ECDIS zu prüfen.
- Artikel 5.18 „Betrieb von AIS-Zielen anderer Schiffe“ wurde hinzugefügt, um die Testmethode für die Darstellung des Betriebs von AIS-Zielen anderer Schiffe auf einem Inland ECDIS zu beschreiben.
- Artikel 8.09 „AtoN-Protokollsimulator“ (auch „Vorausrichtungs-Protokollmanipulator“ genannt) wurde hinzugefügt, um den Simulator zu beschreiben, der für die Durchführung dieser Tests genutzt werden soll.

Artikel 7.06 „Anzeige der Radarinformationen“ wurde geringfügig geändert, um die erwarteten Ergebnisse bei der Nutzung mehrerer Farben für das Radarbild zu verdeutlichen.

In Artikel 8.01 wurden drei Karten für die Tests hinzugefügt, um die Prüfung der Darstellung von AIS AtoN und AIS-Zielen anderer Schiffe auf dem Inland ECDIS zu unterstützen.

### **2.3 Änderungen der Anlagen 1 bis 8**

#### **2.3.1 Aktualisierung bestehender Anlagen**

Der Inhalt von Anlage 1, Anlage 3 und Anlage 5 (sowie deren Anhänge) wurde nicht geändert.

Anlage 2 wurde um alle AtoN-AIS-Darstellungen auf dem Inland ECDIS ergänzt. Jedes AIS AtoN verfügt in der Regel über 4 Darstellungen (siehe 4.1.1 und 5.1):

- Eine Darstellung, wenn das AIS AtoN ein virtuelles AtoN ist
- Und drei Darstellungen, wenn es sich entweder um ein physisches oder um ein synthetisches AIS AtoN handelt. Eine Darstellung ist, wenn das AtoN sich tatsächlich dort befindet, wo es sein soll. Bei den beiden anderen befindet es sich nicht an der gewünschten Position, wobei ein Symbol die Soll-Position und das andere die Ist-Position anzeigt.

Zur Vermeidung von möglichen Konflikten mit den internationalen, nationalen oder örtlichen Polizeiverordnungen wurden die Verweise auf Empfehlungen des CEVNI (European Code for Inland Waterways) aus Anlage 2 gestrichen.

### **2.3.2 Hinzufügung von Anlage 4: Validierungsprüfungen der IENC**

Es wurde eine neue Anlage 4 dem ES-RIS 2025/1 hinzugefügt.

Diese Anlage basiert auf der IHO Sonderveröffentlichung Nr. S-58, „Validierungsprüfungen für ENC“, Ausgabe 6.1.0, September 2018. Es legt die Prüfungen fest, die Hersteller von Inland ENC Validierungsinstrumenten mindestens in ihre Validierungssoftware aufnehmen müssen. Diese Software wird von Kartenherstellern eingesetzt werden, um zu gewährleisten, dass ihre IENC-Daten Anlage 1 entsprechen (Produktspezifikation für IENCs).

Diese Anlage soll die Kompatibilität zwischen Inland ENCs und Inland ECDIS verbessern, d. h. alle Inland ENCs sollten einheitlich auf allen Inland ECDIS angezeigt werden.

### **3. Änderungen der Spezifikationen im Zusammenhang mit Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (VTT)**

#### **3.1 Änderungen des Teils II im Vergleich zum ES-RIS 2025/1**

In Artikel 3.05 „Anwendungsspezifische Inland-AIS-Meldungen“ wurde die Begriffsbestimmung für anwendungsspezifische Inland-AIS-Meldungen näher erläutert.

In Artikel 5.01 wurde der Begriff „echte AIS AtoN“ in „physische AIS AtoN“ geändert, um der heutigen Nutzung der Terminologie eher zu entsprechen.

#### **3.2 Änderungen des Teils VI im Vergleich zum ES-RIS 2025/1**

Teil VI wurde um die Prüfanforderungen für Inland AIS AtoN-Stationen erweitert. Der Anwendungsbereich dieses Teils wurde daher aktualisiert (Kapitel 1), um nicht nur AIS Schiffsstationen sondern auch Inland AIS AtoN-Stationen zu berücksichtigen. Dafür wurden zwei Kapitel hinzugefügt:

- Kapitel 12 „Inland AIS AtoN-Stationen – Anforderungen“
- Kapitel 13 „Inland AIS AtoN-Stationen - Tests physischer Inland AIS AtoN-Stationen“

Die Kapitel wurden umbenannt, um zu verdeutlichen, welche sich auf AIS Schiffsstationen und welche sich auf Inland AIS AtoN-Stationen beziehen.

#### **3.3 Änderungen der Anlagen 9 bis 18**

Der Inhalt der bestehenden Anlagen wurde nicht geändert. Es wurden jedoch einige nicht den Inhalt betreffende Erläuterungen in Anlage 15 „Inland AIS Meldungen“ eingefügt.

Eine dieser Präzisierungen betrifft die Felder, die mit den ISRS-Ortscodes in den verschiedenen AIS-Meldungen zusammenhängen. Der Wert dieser Felder sollte der Wert bleiben, der zur Generierung des ISRS-Ortscodes des Objekts im ERDMS verwendet wird. Der ISRS-Ortscode darf sich nämlich nach seiner Erstellung nicht ändern, selbst wenn die Werte sich ändern. Tatsächlich werden ISRS-Ortscodes für ein Objekt auf der Grundlage von Informationen wie dem Wasserstraßen-Hektometer dieses Objekts erstellt. Sobald der ISRS-Ortscode eines Objekts erstellt wurde, darf er nicht mehr geändert werden. Wenn das Objekt verschoben wird oder bei der Erstellung des ISRS-Ortscodes ein Fehler beim Wasserstraßen-Hektometer gemacht wurde, ändert sich der ISRS-Ortscode nicht, und der ursprüngliche Wert sollte für AIS-Meldungen im Zusammenhang mit diesem Objekt genutzt werden.

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

### **4.1 Änderungen des Teils III im Vergleich zum ES-RIS 2025/1**

Teil III wurde geändert und der Verweis auf „Eismeldungen“ gestrichen, die fortan zur Vereinfachung unter „Wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichten“ geführt werden.

### **4.2 Änderungen der Anlagen 28 bis 32**

An den beiden Encoding Guides (Anlagen 28 und 29) wurden mehrere Änderungen vorgenommen, darunter:

- Die „Eismeldungen“ (ICE) wurden mit den „Wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichten“ (FTM) zusammengeführt.
- Neue Anweisungen zum Einrichten und Aktualisieren des Datums und der Uhrzeit für das Ende einer FTM.
- Ein neuer Einschränkungscodes „ALLDIR“ wurde eingeführt, um Fälle abzudecken, bei denen Brückenöffnungen oder Abschnitte des Wasserstraßennetzen vorübergehend in beide Richtungen benutzt werden können, die nur für die Schifffahrt in eine Richtung vorgesehen sind.
- Das frühere System zur Definition von Zeitintervallen für Ereignisse in FTM-Nachrichten wurde durch das standardisierte iCalendar Format ersetzt.
- Target Group codes wurden geändert (Anlage 28 Nummer 5.7)
- Zu den Elementen im „communication\_section“ wurden neue Erläuterungen hinzugefügt (Anlage 29 Nummer 8.15)
- Ein neuer Mechanismus wurde für die maschinelle Übersetzung des Inhalts einer Meldung festgeschrieben (Anlage 29, Nummer 8.17)

Anlage 30 wurde vereinfacht, indem alle detaillierten Erläuterungen des Anhangs (XML-Datei) gestrichen wurden. Tatsächlich bieten diese Erläuterungen keinen Inhalt für den Standard. Daher wurde entschieden, sie aus dem ES-RIS zu streichen und nur den Anhang zu behalten, damit es keine Unstimmigkeiten oder Missverständnisse zwischen dem Anhang und den Erläuterungen zum Anhang geben kann.

Der Inhalt der Anlagen 30 und 31 (und ihres Anhangs) wurde ebenfalls geändert, um den in den beiden Encoding Guides beschriebenen Änderungen Rechnung zu tragen.

Die Referenztabelle (Anlage 32 und deren Anhang) wurde für die Übersetzung der neuen Codes aktualisiert, die in den Anlagen 30 und 31 des ES-RIS 2025/1 aufgenommen wurden.

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

### **5.1 Änderungen des Teils IV im Vergleich zum ES-RIS 2025/1**

Am Inhalt von Teil IV wurden keine Änderungen vorgenommen, obwohl aufgrund der Erstellung von Teil 0 und anderer Änderungen, die den Inhalt nicht betreffen, viele Änderungen erkennbar sind.

## 5.2 Änderungen der Anlagen 19 bis 27

Der Inhalt der Anlagen 21–24 (und ihrer Anhänge) wurde nicht geändert (mit Ausnahme der Möglichkeit der Nutzung einer RID ID, um einen Ort für PAXLST und ERIVOY zu bezeichnen, weitere Einzelheiten siehe unten).

Die Anlagen 19 und 20 wurden jedoch aus der früheren Anlage 12 „Meldung von (gefährlichen-) Gütern– ERINOT“ mit folgendem Ansatz erstellt:

- Anlage 19 ist eine übergreifende Anlage zur Beschreibung technischer Elemente, die in mehreren ERI-Nachrichten vorhanden sind oder vorhanden sein können.
- Anlage 20 ist die Anlage, die speziell für die ERINOT-Nachricht gilt und Elemente enthält, die nur in der ERINOT-Nachricht vorhanden sind.

Diese beiden Anlagen bilden den Ausgangspunkt für eine Neustrukturierung aller Anlagen zu ES-RIS, in denen die verschiedenen ERI-Nachrichten (ERINOT, PAXLST, ERIRSP, BERMAN und ERIVOY) unabhängig vom Format beschrieben werden. Jede Anlage, die eine ERI-Nachricht beschreibt, kann dann über einen oder mehrere Anhänge verfügen, einen für jedes unterstützte Format (wie XML oder UN/EDIFACT). Diese neue Struktur erleichtert das Hinzufügen oder Streichen neuer Formate für jede Nachricht, da dies durch Hinzufügen oder Entfernen eines Anhangs erfolgen kann.

Mit dem ES-RIS 2025/1 wurde nur die Anlage ERINOT auf diese Weise neu strukturiert. Der Zweck von Anlage 19 ist daher nicht sofort ersichtlich, aber sie enthält bereits Elemente, die in anderen ERI-Nachrichten wie PAXLST oder ERIVOY genutzt werden. In künftigen Ausgaben des ES-RIS werden andere Anlagen, die andere ERI-Nachrichten beschreiben, neu strukturiert, und die übergreifende Rolle von Anlage 19 wird deutlicher werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass Anlage 20 nur einen Anhang hat, in dem das XML-Format für die ERINOT-Nachricht beschrieben wird. Das bedeutet, dass das UN/EDIFACT-Format mit dem ES-RIS 2025/1 für ERINOT-Nachrichten nicht mehr unterstützt wird. UN/EDIFACT bleibt jedoch ein unterstütztes Format für PAXLST, ERIRSP und BERMAN.

Inhaltlich wurde die ERINOT-Nachricht in einigen Punkten geändert, die wichtigsten sind:

- Ein neues optionales Feld „Notfall Telefonnummer“ für das Schiff, um den Schiffsführer/Eigner im Notfall zu kontaktieren, auch wenn sich niemand an Bord befindet
- Ein neues optionales Feld „Gesamtleistung (in kW)“ für das Antriebssystem (entspricht Nummer 28 des Musters eines Binnenschiffszeugnisses gemäß ES-TRIN, Anlage 3, Abschnitt I)
- Ein neues optionales Feld „Types of Cargo“ zur Angabe der vereinfachten Klassifizierungscodes für Ladungstypen (UNECE Empfehlung Nr. 21)
- Die Möglichkeit, einen Ort unter Nutzung einer „RIS ID“ anstelle oder zusätzlich zum UNECE-Ortscode zu bezeichnen.
- Neue optionale Felder für die Anzeige, ob an Bord Antriebs- oder Hilfssysteme vorhanden sind, die für den Betrieb mit einer Reihe alternativer Energiequellen (Flüssigerdgas, komprimiertes Erdgas, Methanol, Wasserstoff, Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh) vorgesehen sind.

Die Möglichkeit, einen Ort unter Nutzung einer „RIS ID“ anstelle oder zusätzlich zum UNECE-Ortscode zu bezeichnen, wurde auch für PAXLST- und ERIVOY-Nachrichten eingeführt.

\*\*\*