



10 april 2025

Samenvatting van de verschillen tussen de edities 2023/1 en 2025/1 van ES-RIS

1. Wijzigingen die niet van invloed zijn op de inhoud

1.1 Nieuw deel 0

Er is een nieuw deel 0 opgesteld, dat gemeenschappelijk is voor de vier RIS-technologieën. Voor dit deel is veel inhoud uit bestaande delen en bijlagen gehaald (dus geschrapt). Soms is de inhoud van een hoofdstuk of artikel volledig uit een bestaand deel verwijderd. In dat geval zijn deze hoofdstukken en artikelen leeggemaakt, maar niet geschrapt, om te voorkomen dat de nummering volledig moest worden gewijzigd en om de gevolgen van deze wijzigingen voor documenten van derden waarin naar de ES-RIS wordt verwezen, zoveel mogelijk te beperken.

Deel 0 is onderverdeeld in drie hoofdstukken met betrekking tot definities, afkortingen en referenties naar relevante externe bronnen en standaarden. De definities en afkortingen worden in de gehele ES-RIS gebruikt om de consistentie van de terminologie in de verschillende delen te waarborgen. De referenties worden ook in de gehele ES-RIS gebruikt om externe bronnen beter te kunnen herkennen en om ervoor te zorgen dat overal op dezelfde manier naar de diverse externe bronnen wordt verwezen. Het spreekt voor zich dat er tijdens het opstellen van dit nieuwe deel veel redactionele aanpassingen zijn aangebracht om de definities, afkortingen en referenties te harmoniseren.

Door deze aspecten in een gemeenschappelijk deel te bundelen, worden ook de updates voor volgende edities van ES-RIS vereenvoudigd en kan de terminologie gemakkelijker in overeenstemming worden gebracht met andere CESNI-standaarden.

1.2 Redactionele en terminologische wijzigingen

Zoals bij elke nieuwe editie van ES-RIS heeft het secretariaat de verschillende taalversies nauwkeurig nagelezen om fouten, inconsistenties in de terminologie en eventuele typefouten op te sporen en te corrigeren. Deze wijzigingen zijn doorgevoerd in nauwe samenspraak met de deskundigen van de tijdelijke werkgroepen van CESNI/TI en vormen een onderdeel van een proces dat tot doel heeft niet alleen de kwaliteit van de standaard, maar ook de duidelijkheid en begrijpelijkheid ervan voortdurend te verbeteren.

1.3 Hernummering van bijlagen en toevoeging van lege bijlagen

Er zijn nieuwe bijlagen aan de ES-RIS toegevoegd. Aangezien de nummering van bijlagen overeenkomt met die van de delen waar ze bijhoren, betekent de invoering van een nieuwe bijlage bij het eerste deel dat alle bijlagen in alle andere delen opnieuw moeten worden genummerd. Om dit probleem in de toekomst te voorkomen en om de nummering van bestaande bijlagen zoveel mogelijk te behouden, zijn bij de hernummering van bijlagen in ES-RIS 2025/1 ongebruikte nummers van bijlagen gereserveerd. Op deze manier zal het bij toekomstige edities mogelijk zijn om een bijlage toe te voegen aan een willekeurig deel, terwijl het nummeringssysteem gehandhaafd blijft, en zonder dat eventueel alle bestaande bijlagen opnieuw moeten worden genummerd.

2. Wijzigingen in de specificaties van het systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland ECDIS)

2.1 Wijzigingen in deel I met betrekking tot de ES-RIS 2025/1

Artikel 2.03 en 2.04 ("Weergave van de informatie" en "Werking") zijn bijgewerkt om de weergave op Inland ECDIS-apparaten te harmoniseren van informatie van ontvangen specifieke applicatieberichten en andere AIS-stations, waaronder AIS geïnstalleerd op navigatiehulpmiddelen (artikel 2.03, negende lid, veertiende lid, vijftiende en zestiende lid, en artikel 2.04, eerste lid, tiende lid, elfde lid, twaalfde lid).

Artikel 4.05 "Validatiecontroles" is toegevoegd. Dit artikel verwijst naar de controleprocedures beschreven in bijlage 4.

2.2 Wijzigingen in deel V met betrekking tot de ES-RIS 2025/1

Deel V is zodanig aangepast dat dit nu ook betrekking heeft op de test voor de weergave van AIS AtoN en AIS-doelen van andere vaartuigen op het Inland-ECDIS. Dit omvat enkele wijzigingen van artikel 5.08, artikel 5.09, hoofdstuk 9 (tabel V-1) en de toevoeging van drie artikelen:

- Artikel 5.10 "Weergave van AIS-navigatiehulpmiddelen" is toegevoegd om de weergave van AIS AtoN op het Inland-ECDIS te testen.
- Artikel 5.18 "Werking van AIS-doelen van andere vaartuigen" is toegevoegd om de testmethode voor de weergave van de werking van AIS-doelen van andere vaartuigen op het Inland-ECDIS te beschrijven.
- Artikel 8.09 "AtoN-protocollsimulator" is toegevoegd om de simulator te beschrijven die gebruikt moet worden om deze tests uit te voeren.

Er zijn kleine wijzigingen aangebracht in artikel 7.06 "Weergave van radarinformatie" om de verwachte resultaten te verduidelijken als er veel kleuren worden gebruikt voor het radarbeeld.

In artikel 8.01 zijn drie testkaarten toegevoegd ter ondersteuning van het testen van de weergave van AIS AtoN en AIS-doelen van andere vaartuigen op het Inland-ECDIS.

2.3 Wijzigingen in bijlagen 1 tot en met 8

2.3.1 Actualisering van de bestaande bijlagen

De inhoud van bijlage 1, bijlage 3 en bijlage 5 (en de bijbehorende aanhangsels) is niet gewijzigd.

Bijlage 2 is aangevuld met alle AtoN AIS-weergaven op Inland ECDIS. Elke AIS AtoN heeft gewoonlijk 4 weergaven (zie 4.1.1 en 5.1):

- één weergave als de AIS AtoN een virtuele AtoN is;
- en drie weergaven in het geval dat de AIS AtoN een fysieke of synthetische AtoN is. Eén weergave heeft betrekking op de situatie waarin de AtoN daadwerkelijk is waar het hoort te zijn. De twee andere zijn wanneer het zich niet op de gewenste positie bevindt, waarbij het ene symbool staat voor waar het zich zou moeten bevinden en het andere voor waar het zich feitelijk bevindt.

De verwijzingen naar de CEVNI-aanbeveling (Europese Code voor de Binnenvaart) zijn geschrapt uit bijlage 2, om mogelijke conflicten met toepasselijke internationale, nationale of lokale politievoorschriften te voorkomen.

2.3.2 Toevoeging van bijlage 4: Validatiecontroles voor IENC's

Er is een nieuwe bijlage, bijlage 4, toegevoegd aan de ES-RIS 2025/1.

Deze bijlage is gebaseerd op de IHO onderhavige publicatie nr. S-58, "Validatiecontroles voor ENC", versie 6.1.0 van september 2018. In deze bijlage zijn de minimale controles vastgelegd die producenten van Inland ENC-validatietools in hun validatiesoftware moeten integreren. Deze software wordt door kaartproducenten gebruikt om ervoor te zorgen dat de IENC-data in overeenstemming zijn met bijlage 1 (Productspecificaties voor IENC's).

Deze bijlage moet de compatibiliteit tussen Inland ENC en Inland ECDIS verbeteren, wat betekent dat alle Inland ENC's op alle Inland ECDIS op dezelfde manier moeten worden weergegeven.

3. Wijzigingen in de specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor binnenvaartschepen (vessel tracking and tracing, VTT)

3.1 Wijzigingen in deel II met betrekking tot de ES-RIS 2025/1

In artikel 3.05 "Specifieke Inland AIS-applicatieberichten" is de definitie van specifieke Inland AIS-applicatieberichten verduidelijkt.

In artikel 5.01 is de term "echte AIS AtoN" gewijzigd in "fysieke AIS AtoN" om beter aan te sluiten bij de huidige terminologie.

3.2 Wijzigingen in deel VI met betrekking tot de ES-RIS 2025/1

Deel VI is aangepast om de testvereisten voor Inland AIS AtoN-stations op te nemen. Het toepassingsgebied van dit deel is daarom geactualiseerd (hoofdstuk 1) en omvat nu niet alleen AIS op binnenvaartschepen, maar ook Inland AIS AtoN-stations. Daartoe zijn ook twee hoofdstukken toegevoegd:

- Hoofdstuk 12 "Inland AIS AtoN-stations – Vereisten"
- Hoofdstuk 13 "Inland AIS AtoN-stations – Testen van het fysieke Inland AIS AtoN-station"

De hoofdstukken hebben een andere naam gekregen om duidelijk te maken welk hoofdstuk van toepassing is op AIS op binnenvaartschepen en welk hoofdstuk van toepassing is op Inland AIS AtoN-stations.

3.3 Wijzigingen in bijlagen 9 tot en met 18

De inhoud van de bestaande bijlagen is niet gewijzigd. In bijlage 15 "Inland AIS-berichten" zijn echter enkele verduidelijkingen aangebracht die niet van invloed zijn op de inhoud.

Een van deze preciseringen betreft de velden met betrekking tot de ISRS-locatiecodes in de verschillende AIS-berichten. De waarde van deze velden moet de waarde blijven die wordt gebruikt om de ISRS-locatiecode van het object in het ERDMS te genereren. Eenmaal aangemaakt, mag de ISRS-locatiecode niet veranderen, zelfs als deze waarden niet overeenkomen met de werkelijke waarde die gebruikt werd om de ISRS-locatiecode aan te maken. ISRS-locatiecodes voor een object worden immers aangemaakt op basis van informatie zoals de vaarweghectometer van dit object. Zodra de ISRS-locatiecode van een object is aangemaakt, verandert deze echter niet meer. Als het object dus wordt verplaatst of als er een fout is gemaakt in de vaarweghectometer toen de ISRS-locatiecode werd aangemaakt, verandert de ISRS-locatiecode daardoor niet en moet de oorspronkelijke waarde worden gebruikt voor AIS-berichten met betrekking tot dit object.

4. Wijzigingen in de specificaties van de berichten aan de scheepvaart (NtS)

4.1 Wijzigingen in deel III met betrekking tot de ES-RIS 2025/1

Deel III is gewijzigd om de verwijzing naar "ijsberichten" te verwijderen, die nu zijn samengevoegd met "berichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer" om de berichten te vereenvoudigen.

4.2 Wijzigingen in bijlagen 28 tot en met 32

In de twee Encoding Guides (bijlagen 28 en 29) zijn diverse wijzigingen aangebracht, waaronder:

- De "ijsberichten" (ICE) zijn samengevoegd met de "berichten met betrekking tot vaarwegen en verkeer" (FTM).
- Nieuwe instructies voor het instellen en actualiseren van de einddatum en eindtijd van een FTM.
- Er is een nieuwe 'limitation_code', "ALLDIR", ingevoerd voor situaties waarin brugopeningen of netwerkdelen die zijn aangewezen voor de vaart in slechts één richting, tijdelijk in beide richtingen mogen worden gebruikt.
- Het vroegere systeem om tijdsintervallen voor gebeurtenissen in FTM-berichten vast te stellen is vervangen door het gestandaardiseerde iCal-formaat.
- De doelgroepcodes zijn aangepast (bijlage 28, lid 5.7).
- Er zijn nieuwe toelichtingen opgenomen voor de elementen in de "communication_section" (bijlage 29, lid 8.15).
- Verder is er een nieuw mechanisme vastgelegd voor de "geautomatiseerde vertaling van de inhoud van een bericht" (bijlage 29, lid 8.17).

Bijlage 30 is vereenvoudigd door alle gedetailleerde toelichtingen van het aanhangsel (XML-bestand) te verwijderen. Deze toelichtingen voegen namelijk niets toe aan de standaard. Daarom is besloten deze uit de ES-RIS te schrappen en alleen het aanhangsel te behouden, zodat er geen tegenstrijdigheden of inconsistenties kunnen ontstaan tussen het aanhangsel en de toelichtingen van het aanhangsel.

De inhoud van bijlage 30 en 31 (en de bijbehorende aanhangsels) is ook aangepast om de wijzigingen in de twee Encoding Guides te weerspiegelen.

De referentietabel (bijlage 32 en het bijbehorende aanhangsel) is bijgewerkt om de vertaling van de nieuwe codes in bijlage 30 en 31 van ES-RIS 2025/1 weer te geven.

5. Wijzigingen in de specificaties voor elektronisch melden van schepen in de binnenvaart (ERI)

5.1 Wijzigingen in deel IV met betrekking tot de ES-RIS 2025/1

Er zijn geen substantiële veranderingen in de inhoud van deel IV aangebracht, hoewel er veel wijzigingen merkbaar zijn door het nieuwe deel 0 en andere wijzigingen die niet van invloed zijn op de inhoud.

5.2 Wijzigingen in bijlagen 19 tot en met 27

De inhoud van de bijlagen 21-24 (en de bijbehorende aanhangsels) is niet gewijzigd (afgezien van de toevoeging van de mogelijkheid om een RIS ID te gebruiken om een locatie te identificeren voor PAXLST en ERIVOY, zie hieronder voor meer details).

Bijlage 19 en bijlage 20 zijn echter ontstaan uit de voormalige bijlage 12 "Rapportering over (gevaarlijke) goederen - ERINOT" waarbij de volgende logica is gevolgd:

- bijlage 19 is een overkoepelende bijlage waarin technische elementen staan beschreven die aanwezig zijn of aanwezig kunnen zijn in verschillende ERI-berichten;
- bijlage 20 is de bijlage die specifiek betrekking heeft op het ERINOT-bericht en bevat elementen die alleen voorkomen in het ERINOT-bericht.

Deze twee bijlagen vormen het uitgangspunt voor een herstructurering van alle ES-RIS-bijlagen die de verschillende ERI-berichten beschrijven (ERINOT, PAXLST, ERIRSP, BERMAN en ERIVOY), onafhankelijk van het formaat. Vervolgens kan elke bijlage die een ERI-bericht beschrijft een of meer aanhangsels hebben, een voor elk ondersteund formaat (zoals XML of UN/EDIFACT). Deze nieuwe structuur vergemakkelijkt het toevoegen of verwijderen van nieuwe formaten voor elk bericht, omdat dit kan worden gedaan door het toevoegen of verwijderen van een aanhangsel.

In ES-RIS 2025/1 heeft alleen de ERINOT-bijlage op deze manier een nieuwe structuur gekregen. Daarom is het doel van bijlage 19 niet duidelijk, maar het bevat al elementen die worden gebruikt in andere ERI-berichten zoals PAXLST of ERIVOY. In toekomstige edities van ES-RIS zullen andere bijlagen die andere ERI-berichten beschrijven eveneens een nieuwe structuur krijgen en zal de overkoepelende rol van bijlage 19 duidelijker worden.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat bijlage 20 slechts één aanhangsel heeft, dat het XML-formaat voor het ERINOT-bericht beschrijft. Dit betekent dat voor ERINOT-berichten het UN/EDIFACT-formaat niet meer wordt ondersteund in ES-RIS 2025/1. UN/EDIFACT blijft echter een ondersteund formaat voor PAXLST, ERIRSP en BERMAN.

Wat de inhoud betreft, zijn er enkele wijzigingen aangebracht in het ERINOT-bericht, waarvan de belangrijkste hieronder staan:

- Een nieuw optioneel veld "Telefoonnummer bij noodgevallen" voor het schip, om in geval van nood contact op te nemen met de schipper/eigenaar, zelfs als er niemand aan boord is.
- Een nieuw optioneel veld "Totaal vermogen (in kW)" van het voortstuwingssysteem (komt overeenkomstig nummer 28 van het model van het binnenschipcertificaat zoals beschreven in ES-TRIN, bijlage 3, onderdeel I).
- Een nieuw optioneel veld "Type lading" om de vereenvoudigde classificatiecodes voor het type lading aan te geven (VN/ECE-aanbeveling nr. 21).
- De mogelijkheid om een locatie te identificeren met behulp van een "RIS ID" in plaats van of naast de locatiecode van de VN/ECE.
- Nieuwe optionele velden om aan te geven of er voortstuwings- of hulpsystemen aan boord zijn, die bestemd zijn om te worden gebruikt met een aantal alternatieve energiebronnen (LNG, gecombineerd aardgas, methanol, waterstof, accumulators met een totale capaciteit van meer dan 500 kWh).

De mogelijkheid om een locatie te identificeren met behulp van een "RIS ID" in plaats van of naast de locatiecode van de VN/ECE is ook ingevoerd voor PAXLST- en ERIVOY-berichten.
