

Bericht über die Joint Task Force für den RIS-Index

Hintergrund

Die Vorbedingung für interoperable und offene Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) sind Normen für RIS-Technologien, die sich in umfassender Weise international standardisierter Nachrichten und Codes bedienen. Diese Codes können unter dem Begriff „RIS-Referenzdaten“ zusammengefasst werden. Unter den zahlreichen RIS-Referenzdaten stellt die Kodierung von Standorten (z. B. Objekte entlang von Wasserstraßen, in Häfen etc.) mithilfe von Standortcodes eine Verbindung zwischen den verschiedenen RIS-Technologien dar, die das höchstmögliche Maß an Eindeutigkeit bei der Kodierung von Standorten gewährleistet.

Standortcodes werden in Schiffsverfolgungs- und Aufspürungstechnologien, elektronischen Binnenschifffahrtskarten, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronischen Schiffsmeldesystemen verwendet. Bislang enthalten nur die internationalen Normen und Vorschriften im Hinblick auf die technischen Spezifikationen für elektronische Schiffsmeldesysteme für die Binnenschifffahrt eine Definition für Standortcodes, welche auch als ISRS-Standortcodes (ISRS, Internationale Schiffsmeldenorm) bezeichnet werden. Obwohl eine Definition für den ISRS-Standortcode vorhanden ist, wurde bislang noch kein einheitliches Kodierungsschema für den ISRS-Standortcode in die internationalen Normen und Vorschriften für Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) aufgenommen.

Im Juni 2010 wurde die Joint Task Force für den RIS-Index im Rahmen der Sitzungen der Sachverständigengruppe „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ und der Sachverständigengruppe „Internationales elektronisches Meldewesen (ERI)“ ausgehend von den Ergebnissen des Projektes PLATINA gegründet.

Die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft enthält in ihrem Anhang 1 die „Mindestanforderungen“, damit alle RIS-Nutzer sämtliche relevanten Daten für die Navigation und Reiseplanung auf Binnenschifffahrtsstraßen erhalten. Diese Daten müssen mindestens in einem elektronischen Format zugänglich sein. Nach § 4 Nr. 3 Buchstabe a sind insbesondere die folgenden Daten verfügbar zu machen:

- Wasserstraßenachse mit Kilometerangabe,
- Beschränkungen für Fahrzeuge und Verbände in Bezug auf Länge, Breite, Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhe,
- Betriebszeiten einschränkender Infrastrukturen, insbesondere Schleusen und Brücken,
- Lage von Häfen und Umschlagstellen,
- Referenzdaten für die für die Schifffahrt relevanten Wasserstandspegel.

Der RIS-Index wurde eingerichtet und erstellt, um diese Daten in einer Excel-Datei je Land zusammenzustellen. Gegenwärtig bestehen im Zusammenhang mit der Formalisierung und der Verwendung des RIS-Index im elektronischen Format gemäß den Vorgaben der RIS-Richtlinie jedoch regulatorische Lücken auf Ebene der Europäischen Union.

Aus diesem Grund wurden im Rahmen des Projekts PLATINA verschiedene Dokumente ausgearbeitet, die die Europäische Kommission beim Erlass einer solchen Verordnung und der Abgabe von Empfehlungen für die Maßnahmen unterstützen sollen, die zur Verbesserung der Qualität und Einheitlichkeit der Daten im RIS-Index zu ergreifen sind. Für die Prüfung, Bestätigung und Änderung dieser Dokumente und die Erarbeitung von Vorschlägen wurde im Rahmen der Sitzungen der Sachverständigengruppen „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ und „Internationales elektronisches Meldewesen (ERI)“ in Budapest im Juni 2010 eine Joint Task Force (JTF) ins Leben gerufen.

Arbeitsfortschritt

Das System zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffkartensystemen (Inland-ECDIS), Schiffsverfolgungs- und aufspürungssysteme, elektronische Meldesysteme und Nachrichten für die Binnenschiffahrt sind auf die eindeutige Kodierung der Standorte von Objekten angewiesen. Bei einem Standortcode handelt es sich um eine maschinenlesbare Verbindung zwischen RIS-Schlüsseltechnologien und -diensten. Der Standortcode ist eine eindeutige Kennung für jeden RIS-relevanten Bestandteil der Infrastruktur. Bei dem verwendeten (ISRS-) Standortcode handelt es sich um einen zwanzigstelligen, alphanumerischen Code, dessen Definition in der Verordnung der Kommission (EU) 164/2010 vom 25. Januar 2010 zu den technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft enthalten ist. Der RIS-Index ist eine Liste mit (ISRS-) Standortcodes mit weiteren Informationen zu den Objekten, wie deren Eigenschaften (Bezeichnung, Fahrhinne ...), Einschränkungen (verfügbare Tiefe, Freigabe ...), Öffnungszeiten etc.

Die Kodierung für den RIS-Index wurde unter der Leitung der Sachverständigengruppe „Nachrichten für die Binnenschiffahrt“ vorgenommen. Im Ergebnis entstand eine Kodierungsanleitung mit dem Titel „Encoding Guide for the RIS Index“ (dt. Übersetzung: „Kodierungsleitfaden für den RIS-Index“). Im Februar 2010 beschlossen die Sachverständigengruppen die Gründung einer Joint Task Force zum Zwecke der Diskussion der Inhalte und der Pflege eines überarbeiteten RIS-Kodierungsleitfadens. Der Vorsitzende der Joint Task Force ist Robert Rafael von der RSOE (und gleichzeitig auch Vorsitzender der Sachverständigengruppe „Nachrichten für die Binnenschiffahrt“). Sachverständige, die in den verschiedenen Sachverständigengruppen vertreten sind, beteiligen sich an den Gesprächen innerhalb der Joint Task Force. Das endgültige Ergebnis der Arbeit der Joint Task Force wird der Sachverständigengruppe „Nachrichten für die Binnenschiffahrt“ vorgestellt. Als Initialzündung für die Arbeit der Joint Task Force erstellte PLATINA in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der Sachverständigengruppen im Jahr 2010 einen Vorschlag für einen überarbeiteten Leitfaden zur Kodierung des RIS-Index.

Im Rahmen der ersten Sitzung am 18.2.2011 in Prag besprach man in der Joint Task Force eine allgemeine Neugestaltung des Kodierungsleitfadens für den RIS-Index und verständigte sich über die Objekte, die im RIS-Index enthalten sein sollen. Es wurde eine kleine Arbeitsgruppe eingerichtet, die den Auftrag erhielt, einheitliche Anweisungen für die Beschreibung und Kodierung ausgewählter Objekte zu erarbeiten und eine Stellungnahme bezüglich der Frage abzugeben, ob die vereinbarte Liste der Objekte möglicherweise durch weitere Objekte ergänzt werden sollte.

Ein Qualitätsmanagementteam nahm seine Arbeit auf, um die aktualisierte Version des Kodierungsleitfadens für den RIS-Index mit geeigneten Definitionen für die oben genannten Objekte und deren Kodierung zu erarbeiten.

Die Rückmeldungen der zuständigen Sachverständigen, die im Zeitraum von August bis September 2011 eingingen, werden den Planungen zufolge bis Anfang November 2011 zusammengefasst. Die Zwischenergebnisse und die geplanten nächsten Schritte werden auf der Sitzung der Sachverständigengruppe „Nachrichten für die Binnenschiffahrt“ vorgestellt.

Für die Joint Task Force wurde eine eigene Website unter der Adresse <http://eg.ris.eu/jtf-ris-index/dashboard> eingerichtet, die Mitgliedern der Joint Task Force über deren Nutzernamen und Passwort zur Verfügung steht.
