

CENTRAL COMMISSION FOR THE NAVIGATION OF THE RHINE
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART



Photo: Boettcher

RIS-Workshop der ZKR Vorstellung des Entwurfs der Strategie

Gabriele Boettcher

Arbeitsgruppe RIS; Sachverständige der deutschen Delegation

Brüssel, 18. Oktober 2011



Gliederung des Vortrages

- Veranlassung
- Randbedingungen
- Derzeitige Nutzung von RIS (IST-Zustand)
- Entwicklung des Entwurfes der RIS-Strategie
 - Identifizierung möglicher weiterer durch RIS zu unterstützender Aufgaben (Soll-Zustand)
 - Entscheidungskriterien / Prioritätensetzung
 - Priorisierung der möglichen Aufgaben
 - Ableitung der erforderlichen Maßnahmen
- Weiteres Vorgehen



Veranlassung

Ziel der ZKR ist es hinsichtlich der RIS

- Harmonisierungsbestrebungen auf europäischer Ebene zu unterstützen sowie
- die grenzüberschreitende Einführung harmonisierter Dienste für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein zu fördern.

Dies erfordert:

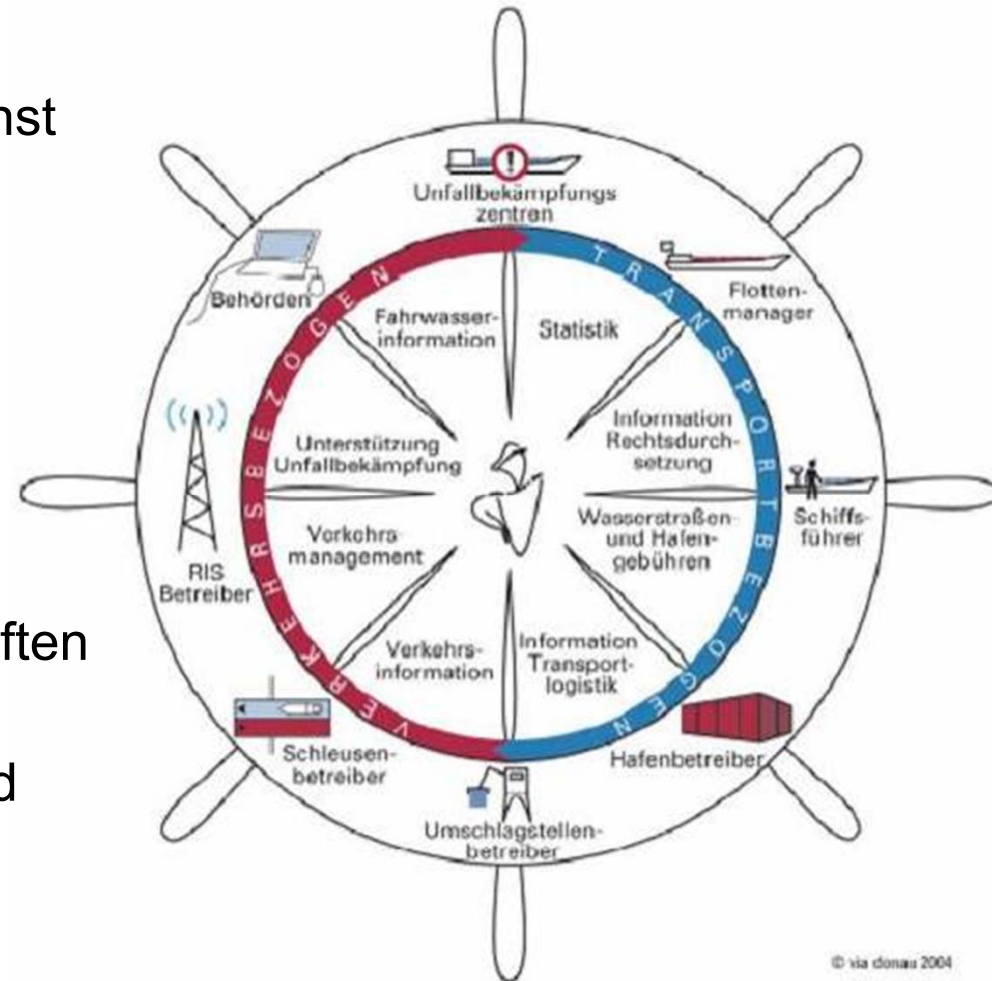
- Standardisierung der zu nutzenden Technologien
- Abstimmung der Maßnahmendurchführung zur
 - Unterstützung der gleichzeitigen und harmonisierten Einführung von Diensten sowie der
 - Schaffung der hierfür erforderlichen Vorschriften (z.B. einheitliche bordseitige Mindestausstattung).
- **Erarbeitung der RIS-Strategie**



Randbedingungen (1)

RIS-Dienste:

- Fahrwasserinformationsdienst
- Verkehrsinformationsdienst
- Verkehrsmanagement
- Unterstützung der Unfallbekämpfung
- Informationen für die Transportlogistik
- Informationen zur Durchsetzung von Rechtsvorschriften
- Statistik
- Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren





Randbedingungen (2)

Die **Ziele der ZKR** sind:

- Förderung der Prosperität der Rheinschifffahrt
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards für die Schifffahrt und ihr Umfeld
 - Sicherheit der Schifffahrt
 - Förderung der Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt

Ziel der Einführung eines RIS-Dienstes ist es, z.B. die den Schiffsführern oder den Schifffahrtsverwaltungen obliegenden Aufgaben zu vereinfachen, erleichtern bzw. zu unterstützen.

- **Betrachtung der Aufgaben (bord- und landseitig), die den Zielen der ZKR entsprechen und durch die Einführung von RIS unterstützt werden könnten.**

Derzeitige Nutzung von RIS (IST-Zustand) (1)



- Bisherige Maßnahmen der ZKR unterstützen folgende Ziele:
 - Sicherstellen von Kommunikation und Informationsaustausch Schiff ↔ Schiff sowie Schiff ↔ Land zur
 - Begegnungsabsprache sowie
 - Meldung und Information über Ereignisse
 - Unterstützung der visuellen Wahrnehmung während der Fahrt durch gezielte Informationsbereitstellung und
 - Unterstützung der Unfallbekämpfung durch Einführung einer Meldepflicht für bestimmte Schiffe, von denen eine erhöhte Gefährdung im Fall einer Havarie für den Schiffsverkehr und die Umwelt ausgeht.

Derzeitige Nutzung von RIS (IST-Zustand) (2)



- Räumlich unterschiedliche Maßnahmen:
 - entlang des gesamten Rheins
 - an bestimmten Strecken des Rheins
- Schrittweise Einführung z.B.
 - Einführung der Sprechfunkpflicht für Berufs-/Freizeitschifffahrt
 - Einführung der Meldepflicht für bestimmte Fahrzeuge
- Parallele Selbstverpflichtung der Mitgliedsstaaten zur Durchführung bestimmter Maßnahmen z.B.
 - Installation radarreflektierender Navigationshilfen
 - Abschluss der Internationalen Vereinbarung zum Binnenschifffahrtfunk
 - Bereitstellung von elektronischen Schifffahrtskarten



Derzeitige Nutzung von RIS (IST-Zustand) (3)

Regelungen zu bordseitiger Ausstattung und Nutzung:

Geräte mit RIS-Technologie-nutzung	Geräte-anforderung	Ausrüstungs- / Nutzungs-anforderung
Sprechfunkanlagen	ja	ja
Radargeräte	ja	nein
Inland ECDIS Geräte Navigationsmodus	ja	nein
Informationsmodus	nein	nein
Inland AIS Geräte	ja	nein

Identifizierung möglicher weiterer durch RIS zu unterstützender Aufgaben (Soll-Zustand) (1)



Vorgehen:

- Sammlung von Aufgaben, die durch Nutzung der RIS-Technologien unterstützbar / erleichterbar sind
- Überprüfung der Aufgaben hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Zielen der ZKR
- Identifizierung 24 durch RIS unterstützbare Aufgaben

Ziele / Aufgaben:

- Weitere Verbesserung der Kommunikation und des Informationsaustausches Schiff ↔ Schiff, Schiff ↔ Land
 - Nutzung der AIS-Technologie für sicherheitsrelevante Meldungen
 - Vereinheitlichung von Meldungen (z.B. Abschaffung Fax, Telefon)

Identifizierung möglicher weiterer durch RIS zu unterstützender Aufgaben (Soll-Zustand) (2)



- Bereitstellung zusätzlicher Informationen zur Verbesserung der derzeitigen visuellen Wahrnehmung während der Fahrt
 - Festlegung einheitlicher Kriterien zur Herstellung /-Erneuerung von IENC
 - Verpflichtung zur Nutzung amtlich herausgegebener IENC an Bord
 - Zulassung von AIS-Geräten Klasse B für Sport/Kleinfahrzeuge
 - Geräteanforderungen für Satellitenkompassse / GNSS-Empfänger
 - Festlegung bzgl. des Anschlusses der Blauen Tafel an Inland AIS-Gerät
 - Erleichterung der sicherheitsrelevanten Absprachen durch Nutzung weiterer bordseitiger Geräte

Identifizierung möglicher weiterer durch RIS zu unterstützender Aufgaben (Soll-Zustand) (3)



- Weitere Erleichterung bzgl. Unterstützung der Unfallbekämpfung
 - Vereinheitlichung streckenbezogener Meldepflichten
 - Schrittweise Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle meldepflichtigen Fahrzeuge
 - Schrittweise Ausweitung der Meldepflicht auf alle Fahrzeuge
 - Diskussion möglicher Reduzierung von Meldepflichten durch Nutzung Inland-AIS
 - Aussendung sicherheitsrelevanter Meldungen via Inland AIS im Falle einer Havarie

Identifizierung möglicher weiterer durch RIS zu unterstützender Aufgaben (Soll-Zustand) (4)



- Unterstützung des Verkehrsmanagements
 - Unterstützung bordseitige Anzeige aktueller Liegeplatzbelegung
 - Optimierung Verkehrslenkung / -beratung

- Erreichung besserer Fahrtzeiteneinhaltung durch Geräteanforderung bzgl. Anschluss Inland AIS an Fahrtenschreiber

- Erleichterung Marktbeobachtung durch verbesserte Datenbasis



Entscheidungskriterien (1)

Ziel:

- Qualitative Bewertung
- Ermittlung der sinnvollen und umsetzungswürdigen Maßnahmen

Entscheidungskriterien									
Kosten				Nutzen				Sonstige	
ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszuwinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung



Entscheidungskriterien (2)

- Bewertungskriterien Kosten:

	Bewertung
Hohe Kosten	++
Mittlere Kosten	+
Sehr geringe oder keine Kosten	0

- Bewertungskriterien Nutzen:

sehr starke Verbesserung	++
Verbesserung	+
keine Auswirkung	0
Verschlechterung	-
sehr starke Verschlechterung	--

- Bewertungskriterien für Sonstige Entscheidungskriterien (Vorgabe EU / krit. Entwicklung):

Vorhanden	ja
Nicht vorhanden	nein



Prioritätensetzung

Kriterien

- Dringlichkeit = Notwendigkeit / Nützlichkeit zur kurzfristigen Erledigung
- Wichtigkeit = Bedeutung einer Maßnahme für Rheinschifffahrt

Maßnahmenarten

A-Maßnahme:

= wichtige Maßnahme; dringlich

B-Maßnahme:

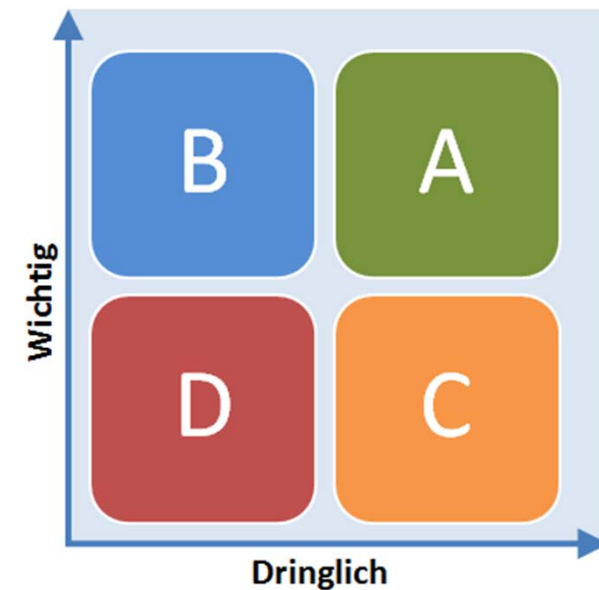
= wichtige Maßnahme; nicht dringlich

C-Maßnahme:

= keine wichtige Maßnahme; dringlich

D-Maßnahme:

= weder wichtig noch dringlich



Priorisierung der möglichen Aufgaben

Beispiel



Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen				Sonstige	
Maßnahme M-I.2.6		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszu-gewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Anzeige des Setzens der blauen Tafel im Inland ECDIS											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Festlegung einheitlicher Lösung für Geräteanforderung zum Anschluss der blauen Tafel an Inland AIS		+	o	+	NA	++	o	o	NA	nein	ja
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien			Inland ECDIS, Inland AIS						
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		Der freiwillige Anschluss der blauen Tafel ans Inland AIS führt bei der Darstellung im Inland ECDIS zu Verwechslungen, Fehlinterpretationen und somit zu unsicherem Verhalten beim Begegnen. Entscheidung dringend erforderlich, aber erst nach der Durchführung von Untersuchungen zu treffen. Erforderliche Untersuchungen sind schnellst möglichst zu beauftragen.									



Priorisierung der möglichen Aufgaben

24 mögliche durch RIS zu unterstützende Aufgaben

- 8 Aufgaben der Priorität A (wichtig und dringlich)
- 4 Aufgaben der Priorität B (wichtig; nicht dringlich)
- 4 Aufgaben der Priorität C (dringlich; nicht wichtig)
- 8 Aufgaben der Priorität D (weder wichtig noch dringlich)

Bei der Durchführung der Bewertung und Priorisierung fällt auf:

- Regelungen zur Nutzung einer RIS-Technologie (z.B. Inland AIS) müssen die Unterstützung mehrerer (prioritärer) Aufgaben sicherstellen.
- Eine von den Mitgliedsstaaten zu ergreifende Maßnahme (z.B. AIS-Landinfrastruktur) kann für die Erledigung mehrerer (prioritärer) Aufgaben genutzt werden.



Ableitung der erforderlichen Maßnahmen

Maßnahme	Kategorie			
	A	B	C	D
Einführung der Nutzung von Inland AIS Mit / ohne ECDIS Zusätzliche Maßnahmen	Black	White	Black	White
Weiterentwicklung (elektronische) Meldepflicht Verbesserungen Ausweitung	White	White	Black	White
Zeitkritische Maßnahmen	Black	White	White	White
Schließen verordnungsrechtlicher Lücken	Black	Grey	Grey	Grey
Andere Maßnahmen	White	Grey	Grey	Black



Weiteres Vorgehen

- Festlegung der Priorisierung der durch RIS künftig zu unterstützenden Aufgaben unter Berücksichtigung
 - des Entwurfes der RIS-Strategie
 - sowie der Beobachtungen des
 - Schifffahrtsgewerbes sowie der
 - Logistikpartner und
 - der Diskussion im Rahmen dieses RIS-Workshops.
- Ableitung der hierfür erforderlichen Maßnahmen sowie
- Festlegung des Arbeitsprogrammes für die nächsten Jahre

CENTRAL COMMISSION FOR THE NAVIGATION OF THE RHINE
COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
CENTRALE COMMISSIE VOOR DE RIJNVAART



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Foto: Boettcher