

Informatie met betrekking tot de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten, Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten



► Inleiding

De CCR heeft een verplichting tot uitrusting met een Inland AIS-apparaat gekoppeld aan een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten¹ ingevoerd. Deze verplichting geldt met ingang van 1 december 2014 op de Rijn. Dit document, dat bestemd is voor het varend personeel, heeft tot doel dit besluit nader toe te lichten door de vragen die zich bij de gebruikers in de dagelijkse praktijk kunnen voordoen, te beantwoorden.

¹Voor de leesbaarheid wordt het begrip 'Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten' in het vervolg meestal vervangen door 'visualiseringssystemen voor elektronische kaarten'.

Inhoud

Inleiding	1
I. AIS-apparatuur	4
I.1 Voordelen van het gebruik van AIS-apparatuur voor de schippers	4
I.2 Verschillende categorieën AIS-apparatuur	5
I.3 Verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur	6
I.4 Eisen voor de inbouw van Inland AIS-apparatuur	8
I.5 Verplichte inschakeling van het Inland AIS-apparaat	10
I.6 Gegevens die door het Inland AIS-apparaat worden uitgezonden	12
I.7 Gebruik van AIS-gegevens door derden en gegevensbescherming	14
2. Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten	16
2.1 Voordelen voor de schipper van het gebruik van visualiseringssystemen voor elektronische kaarten in combinatie met een AIS-apparaat	16
2.2 Verplichte uitrusting met een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten	16
2.3 Geldende eisen voor visualiseringssystemen voor elektronische kaarten	16
2.4 Gebruik van het blauwe bord	18
2.5 Maatregelen indien de visualiseringssystemen voor elektronische kaarten niet langer de informatie van de AIS-apparatuur kunnen weergeven	18
Bronnen	19
Lijst van gebruikte afkortingen	19
Bijlage 1: Vaarstatus	20
Bijlage 2: Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip	21
Bijlage 3: Controlelijst voor Inland AIS-apparatuur	23

I. AIS-apparatuur

I.1 Voordelen van het gebruik van AIS-apparatuur voor de schippers

De informatie die door het AIS-apparaat op de visualiseringssystemen voor elektronische kaarten wordt weergegeven, is nuttige aanvullende informatie. De beschikbaarheid van deze informatie ontslaat de schipper echter niet van zijn verplichting om de verkeerssituatie te volgen door middel van het radarbeeld en door uit het raam van het stuurhuis te kijken. Uitsluitend de met een AIS-apparaat uitgeruste schepen zijn namelijk zichtbaar op het scherm van het visualiseringssysteem voor elektronische kaarten. Niet alle schepen zijn echter uitgerust met een AIS-apparaat.

Met een AIS-apparaat gekoppeld aan Inland ECDIS of aan een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten kan een schipper duidelijk op een elektronische binnenvaartkaart zien waar zich in zijn omgeving schepen bevinden en in welke richting die zich voortbewegen. Aan de hand van deze informatie kan de schipper zijn vaargedrag aanpassen.

Voor een veilige vaart kan de schipper altijd per marifoon communiceren met andere vaartuigen in de buurt om een duidelijk zicht op de volledige verkeerssituatie te krijgen. Ook hier moet dezelfde logica worden gevolgd en zal het gebruik van een AIS-apparaat de schipper nooit ontslaan van zijn verplichting om de verkeerssituatie te volgen door uit het raam van het stuurhuis te kijken.

Het is weliswaar ook mogelijk met een radar de positie van andere schepen in de omgeving te bepalen, en zelfs nauwkeuriger dan met AIS, maar de reikwijdte van een radar is zeker op de binnenwateren beperkt ten opzichte van AIS. Met AIS kan namelijk veel verder gekeken worden en kan ook een schip achter een obstakel zoals een berg worden waargenomen.

Een AIS-apparaat gekoppeld aan een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten, is een navigatiehulpmiddel, maar geen navigatiesysteem zoals de radar die aan boord is ingebouwd. Het AIS-apparaat is met andere woorden een hulpmiddel om informatie over andere schepen te verkrijgen.

De schipper zou moeten kennisnemen van de door een AIS-apparaat verstrekte informatie en zou deze informatie moeten gebruiken om de vlote en veilige vaart te waarborgen. Hij zou overeenkomstig zijn “plicht tot waakzaamheid” goed moeten omgaan met deze aanvullende informatie.



1.2 Verschillende categorieën AIS-apparatuur

In het algemeen zijn er drie soorten AIS-apparaten:

- Inland AIS-apparaten
- AIS-apparaten van klasse A
- AIS-apparaten van klasse B

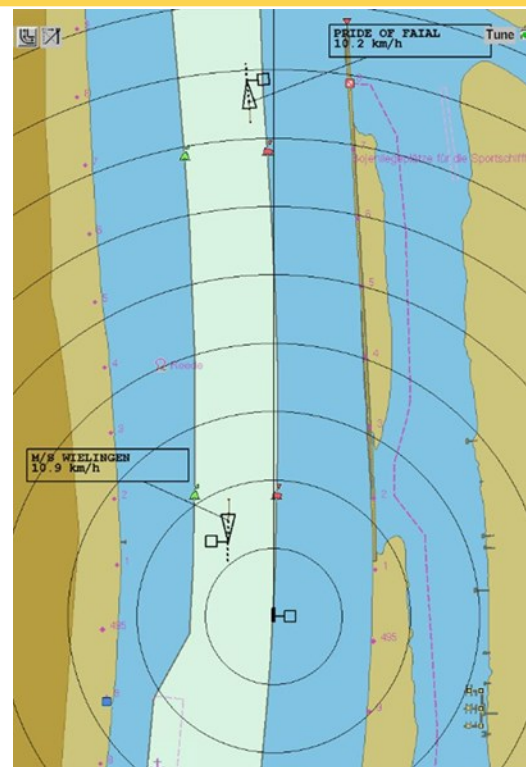
1.2.1 Inland AIS-apparaten

Schepen op de Rijn die onder de uitrustingsverplichting voor Inland AIS vallen (zie item 1.3), moeten zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat met typegoedkeuring.

Dit betekent dat het Inland AIS-apparaat in overeenstemming moet zijn met de eisen van de Inland AIS-teststandaard. Een bevoegde autoriteit onderzoekt of een bepaald apparaat voldoet aan de voorwaarden voor typegoedkeuring en certificeert het.

Met betrekking tot de editie van de teststandaard waaraan Inland AIS-apparaten moeten voldoen, geldt het volgende:

- Inland AIS-apparaten die vóór 19 oktober 2012 zijn gecertificeerd, moeten voldoen aan editie 1.0 of 1.01 van de teststandaard van de CCR. Apparaten die na deze datum zijn gecertificeerd, moeten in overeenstemming zijn met editie 2.0 van de teststandaard van de CCR. Inland AIS-apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig editie 1.0 of 1.01 krijgen een door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) toegekend typegoedkeuringsnummer in het volgende formaat: R-4-2XX (X staat voor een cijfer).
- Inland AIS-apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig editie 1.0 of 1.01 mochten tot 30 november 2015 worden ingebouwd. Ze mogen evenwel nog na deze datum worden gebruikt.
- Vanaf 1 december 2015 mogen alleen Inland AIS-apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig Inland AIS-teststandaard 2017/editie 2.0 van de teststandaard worden geïnstalleerd. Inland AIS-apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig editie 2.0 krijgen een door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) toegekend **typegoedkeuringsnummer** in het volgende formaat: R-4-3XX (X staat voor een cijfer).
- Naar verwachting zullen vanaf 1 januari 2024 alleen Inland AIS-apparaten met een typegoedkeuring overeenkomstig editie 3.0 van de Inland AIS-teststandaard, d.w.z. deel III van ES-RIS 2021/1, mogen worden geïnstalleerd. Na deze datum zullen al ingebouwde apparaten nog steeds mogen worden gebruikt. Vanaf 1 januari 2022 (datum van inwerkingtreding van ES-TRIN 2021/1) zal de "Teststandaard voor Inland AIS 2021/editie 3.0" worden gebruikt.



1.2.2 AIS-apparaten van klasse A

AIS-apparaten van IMO klasse A moeten voldoen aan de voorschriften van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie). Ter informatie wordt erop gewezen dat zij volgens het SOLAS-verdrag op maritieme waterwegen zijn voorgeschreven voor alle zeeschepen van meer dan 300 BRT. Schepen op de Rijn die onder de uitrustingsverplichting voor Inland AIS vallen (zie item 1.3), kunnen niet alleen met een AIS-apparaat van klasse A worden uitgerust.

1.2.3 AIS-apparaten van klasse B

Vergeleken met Inland AIS-apparaten en AIS-apparaten van klasse A, hebben AIS-apparaten van klasse B minder functionaliteiten. AIS-apparaten van klasse B kunnen bijvoorbeeld worden ingebouwd op pleziervaartuigen. AIS-apparaten van klasse B moeten voldoen aan:

- de desbetreffende voorschriften van Aanbeveling ITU-R.M 1371 en Richtlijn 2014/53/EU (RED),
- de internationale norm IEC 62287-1 of 2 (met inbegrip van DSC-kanaalmanagement).

I.3 Verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur

I.3.1 Schepen die moeten zijn uitgerust met Inland AIS-apparatuur

De uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS-apparatuur is in artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) uitgebreid en duidelijk beschreven.

De verplichting geldt voor alle schepen, ook voor zeeschepen, veerponten, kleine schepen¹ van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust en kleine schepen die van een certificaat van onderzoek overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) of van een krachtens dit reglement als gelijkwaardig verklaard certificaat zijn voorzien.

Uitsluitend de hierna in I.3.2 genoemde schepen hoeven niet aan deze verplichting te voldoen.

I.3.2 Vrijgestelde schepen

Voor de volgende schepen geldt de verplichting tot uitrusting met Inland AIS niet:

- a) Duwbakken of schepen van gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor de voortstuwing zorgt,
- b) kleine schepen¹, met uitzondering van:
 - schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust, en
 - schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of van een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
- c) Duwbakken zonder eigen mechanische aandrijving,
- d) drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.

De verplichting tot het gebruik van het Inland AIS-apparaat is onder punt 1.5 van dit document uiteengezet.

¹ Overeenkomstig artikel 1.01, onderdeel m, van het Rijnvaartpolitierglement, is een klein schip een schip waarvan de maximale lengte van de romp, zonder het roer en de boegspriet, minder is dan 20 m met uitzondering van:

- een schip dat andere dan kleine schepen mag slepen, mag duwen of langs zijde vastgemaakt mag medevoeren;
- een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
- een veerpont;
- een duwbak.

1.3.3 Inbouw van Inland AIS-apparatuur zonder verplichting

Voor schepen die niet aan de uitrustingsverplichting zijn onderworpen, verdient het aanbeveling gebruik te maken van een krachtens het ROSR toegelaten Inland AIS-apparaat (en niet van een apparaat van klasse A of B), omdat een dergelijk apparaat in staat is de specifieke meldingen voor de binnenvaart te ontvangen.

De CCR beveelt echter aan dat pleziervaartuigen, die kleine schepen zijn, zich uitrusten met een AIS-apparaat van klasse B.

Voor kleine schepen (en met name pleziervaartuigen) die niet zijn onderworpen aan de verplichting en toch met Inland AIS-apparatuur van klasse B worden uitgerust, is de verplichting dit te laten inbouwen door een erkend deskundig bedrijf niet van toepassing. De CCR raadt aan dit toch te laten doen om daarmee de kans op storingen te verminderen.

1.3.4 Bijzondere gevallen

Naar het voorbeeld van de beroepsmatige schepen moeten schepen van de politie die uitgerust zijn met een radarapparaat, ook uitgerust zijn met Inland AIS-apparatuur, ook al zijn dit veelal “kleine schepen”.

De schepen van de overheid zijn doorgaans voorzien van een certificaat van onderzoek overeenkomstig de voorschriften van het ROSR of van een van een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat. Bijgevolg

moeten ze dan ook uitgerust zijn met Inland AIS-apparatuur.

Kleine schepen die niet aan de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur zijn onderworpen, maar toch een AIS-apparaat willen gebruiken, moeten bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en is ingeschakeld op uitluisteren.

1.3.5 ‘Vergunning(en) voor het gebruik van de frequentieruimte’ of het ‘registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte’

Op alle schepen die met een AIS-apparaat of een radarapparaat of een marifooninstallatie zijn uitgerust, moeten de ‘vergunning(en) voor het gebruik van de frequentieruimte’ of het ‘registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte’ overeenkomstig artikel 1.10 onderdeel I, van het Rijnvaartpolitie reglement aan boord aanwezig zijn.

Deze vergunning of dit registratiebewijs kan worden aangevraagd bij de bevoegde autoriteiten na de aanschaf van het AIS-apparaat. De schipper dient zich ervan te vergewissen dat de eigenaar of exploitant van het schip deze aanvraag heeft ingediend. In ieder geval dient de schipper na te gaan dat deze vergunning of dit bewijs zich aan boord van het schip bevindt.



I.4 Eisen voor de inbouw van Inland AIS-apparatuur

I.4.1 Inbouw van een Inland AIS-apparaat

De inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord mag overeenkomstig bijlage 5 van de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (ES-TRIN), uitsluitend worden verricht door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.

De lijst van bedrijven die AIS-apparatuur inbouwen kan op de -website van de Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) (<https://listes.cesni.eu>) worden gevonden.

De correcte installatie door een erkend deskundig bedrijf omvat de inbouw van Inland AIS-apparatuur, de configuratie, de tests of de apparatuur goed functioneert, de documentatie van alle instellingen en het opleiden van de schipper.

Er moet een handleiding bij de apparatuur worden verstrekt, bij voorkeur in de moedertaal van de schipper, en deze moet aan boord worden bewaard. Het installatiebedrijf dient direct na

beëindiging van de werkzaamheden een inbouwcertificaat af te geven. Dit certificaat moet aan boord worden bewaard.

De voorschriften omtrent de inbouw en controle van het functioneren kan men vinden in bijlage V van ES-TRIN (dit document kan gedownload worden van de website: <https://www.cesni.eu/nl>).

Voor schepen¹ die niet zijn onderworpen aan de verplichting en toch met een Inland AIS-apparaat worden uitgerust, dient dit te worden gedaan door een erkend deskundig bedrijf voor de inbouw van deze Inland AIS-apparatuur.

Voor kleine schepen (en met name plezierschepen) die niet zijn onderworpen aan de verplichting en toch met een AIS-apparatuur van klasse B worden uitgerust, is de verplichting dit te laten doen door een erkend deskundig bedrijf niet van toepassing. De CCR beveelt echter aan dit toch te laten doen en zo de kans op storingen te verminderen.

I.4.2 Inbouw aan boord van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en waarop het ADN van toepassing is

Tankschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en waarop het ADN van toepassing is

De Inland AIS-apparatuur moet in een stuurhuis of een verblijf worden opgesteld. Bovendien mag geen enkel deel van de antenne voor elektronische apparaten zich boven de ladingzone bevinden en mag geen enkel deel van een VHF-antenne die

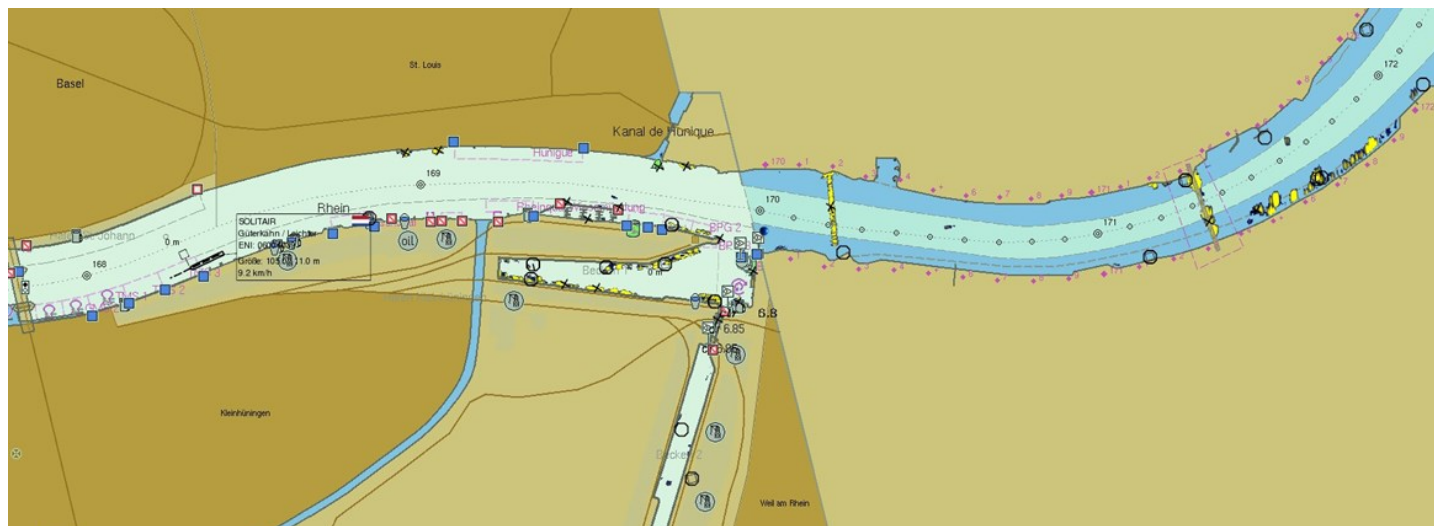
voor een Inland AIS-apparaat wordt gebruikt zich op een afstand van minder dan 2 meter van de ladingzone bevinden. Deze voorschriften zijn verduidelijkt in het ADN².

Andere schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en waarop het ADN van toepassing is

In tegenstelling tot tankschepen zijn er hier geen specifieke bepalingen voor het aanbrengen van de antenne van het AIS-apparaat.

¹ Een Inland AIS of een AIS-apparaat van klasse A reserveert zelf slots in de communicatieband. Dit moet wel goed gebeuren, anders zou het gevolg kunnen zijn dat het gehele AIS-systeem niet meer goed functioneert, dus evenmin voor de nabije schepen en walstations. Dit probleem kan zich niet voordoen bij een AIS-apparaat van klasse B, voor zover er door een dergelijk apparaat geen reservering in de communicatieband is gemaakt.

² Het Europees Akkoord inzake het Vervoer van gevaarlijke Stoffen over de Binnenwateren (ADN) bevat een reglement in de bijlage. In dit reglement zijn alle op het vervoer van gevaarlijke stoffen toepasbare technische voorschriften verduidelijkt.



1.4.3 Gebruik van tweedehands Inland AIS-apparatuur

Een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend, mag ook gebruikte Inland AIS-apparatuur inbouwen.

Het feit dat Inland AIS-apparatuur uitsluitend door erkende bedrijven geïnstalleerd mag worden, waarborgt dat alle relevante gegevens op correcte wijze opnieuw en correct worden ingevoerd.

Het MMSI-nummer van het Inland AIS-apparaat is aan het schip gerelateerd. Bij inbouw in een ander

schip moet dus een nieuw MMSI-nummer door de bevoegde autoriteiten worden toegekend.

Het is de verantwoordelijkheid van de schipper om na te gaan of het Inland AIS-apparaat over het goede (nieuwe) MMSI-nummer beschikt, dat door de bevoegde autoriteiten is toegekend. Voorts is het de verantwoordelijkheid van de schipper om na te gaan of het nieuwe MMSI-nummer goed in het apparaat is ingevoerd.

1.4.4 Controle van het Inland AIS-apparaat na de inbouw ervan

De correcte inbouw van een Inland AIS-apparaat wordt vastgesteld door een afsluitende test. Daarbij wordt de ontvangst en het uitzenden van de vereiste gegevens, die genoemd zijn in punt 1.6, na de installatie van het Inland AIS-apparaat gecontroleerd. Het goed functioneren van het Inland AIS-apparaat wordt gegarandeerd door de in het 'Handboek voor de inbouw van het Inland

Automatic Identification System (Inland AIS)' toegelichte test. Het handboek kan via de CCR-website (www.ccr-zkr.org) worden gedownload. Hiermee kan de juistheid van de informatie die wordt uitgezonden door het ingebouwde Inland AIS-apparaat worden gecontroleerd, alsook de goede overdracht van de gegevens.

1.4.5 Zenden van onjuiste gegevens door het Inland AIS-apparaat

De schipper moet regelmatig controleren of de gegevens die door het Inland AIS-apparaat worden verzonden, correct zijn. Hij kan hiervoor de instellingen controleren in de desbetreffende menu's van het Inland AIS-apparaat (zie de handleiding van het Inland AIS-apparaat).

In zeldzame gevallen kan een Inland AIS-apparaat onjuiste gegevens uitzenden terwijl de schipper daar geen weet van heeft. Daarom beveelt de CCR

aan dat andere schippers zich op eigen initiatief tot de betrokken schipper richten, indien blijkt dat het Inland AIS-apparaat van zijn/haar schip onjuiste gegevens uitzendt.

De schipper moet de gegevens onmiddellijk corrigeren of de nodige stappen zetten om deze te laten corrigeren door een erkend deskundig bedrijf. Een schipper die geen gevolg geeft aan dit verzoek, loopt het risico te worden vervolgd.



1.5 Verplichte inschakeling van het Inland AIS-apparaat

1.5.1 Principe: het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn

In het toepassingsgebied van het Rijnvaartpolitierglement moet het Inland AIS-apparaat **permanent ingeschakeld** zijn. Maar deze verplichting geldt niet in alle gevallen en de uitzonderingen staan vermeld in punt 1.5.2. Tevens zijn op samenstellen bijzondere regels van toepassing, die zijn beschreven onder punt 1.5.3.

VHF-antennes, waarvan de AIS-antennes deel uitmaken, functioneren uitsluitend goed indien zij verticaal zijn aangebracht. De langere transmissieafstanden worden immers verkregen wanneer de AIS-antennes verticaal staan. Teneinde bij beperkte doorvaarthoogte onder bruggen door te kunnen varen zijn de antennes soms verstelbaar.

Er moet op worden gelet dat dergelijke verstelbare antennes na het passeren van een hoogtebeperkende hinderpaal (bijvoorbeeld een brug) onmiddellijk in de oorspronkelijke positie teruggezet worden. Het bereik van de antenne is namelijk kleiner wanneer de antennes zijn ingeklapt of ingetrokken.

Met een antenne in horizontale positie is VHF-verkeer namelijk niet mogelijk en kunnen door andere schepen uitgezonden AIS-gegevens niet worden ontvangen.

Als een schipper weigert het Inland AIS-apparaat in te schakelen, handelt hij in strijd met de voorschriften en loopt hij het risico hiervoor te worden beboet.

Ook schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en waarop het ADN van toepassing is, moeten hun Inland AIS-apparaat permanent ingeschakeld houden, ook bij het stilliggen of tijdens het laden, lossen of ontgassen.

1.5.2 Uitzonderingen

Deze verplichting om het Inland AIS-apparaat permanent ingeschakeld te houden, geldt niet:

- voor schepen en samenstellen die zich in de overnachtingshavens Haften, Ijzendoorn en Lobith bevinden;
- indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan,
- voor schepen van de politie, indien het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politietaken in gevaar kan brengen.

Schepen die niet aan de verplichting zijn onderworpen, maar toch zijn uitgerust met een AIS-apparaat, zijn niet verplicht dit permanent ingeschakeld te houden. Daarentegen beveelt de CCR het wel aan, ook om het AIS-apparaat niet tijdens de vaart uit te schakelen.

Voorts, indien het AIS-apparaat is ingeschakeld, moeten de in het apparaat ingevoerde gegevens bovendien te allen tijde overeenstemmen met de daadwerkelijke gegevens van het schip.

1.5.3 Samenstellen

Duwstellen en gekoppelde samenstellen

Het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt, moet zijn Inland AIS-apparaat ingeschakeld hebben en daarin de gegevens van het samenstel correct ingevoerd hebben. Op de andere schepen die tot het samenstel behoren, moet de aanwezige Inland AIS-apparatuur uitgeschakeld zijn.

Slepen

Voor een sleep moet overeenkomstig artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitiereglement, de Inland AIS-apparatuur van alle schepen van het samenstel zijn ingeschakeld.

Afhankelijk van de situatie moet voor de sleepboot de code 'scheeps- of samensteltype' worden ingevoerd, namelijk:

- als een sleepboot alleen vaart, wordt voor het scheepstype de code 8400 (tug single) gebruikt;
- als de sleepboot een ander schip sleept, wordt als algemene regel de code 8410 (tug, one or more tows) of 8420 (tug assisting a vessel or linked combination) gebruikt;
- de schipper voert in het Inland AIS-apparaat de afmetingen van zijn sleepboot in en niet die van het samenstel.

Het gesleepte schip gebruikt voor het scheepstype de code 8470 (Object, towed, not otherwise specified). De schipper ervan voert in het Inland AIS-apparaat de afmetingen in van het gesleepte schip en niet die van het samenstel.

1.5.4 Wat moet men doen als het Inland AIS-apparaat defect is?

Het Inland AIS-apparaat moet in werking én deugdelijk zijn en goed functioneren. Wanneer het schip ligt afgemeerd, verdient het aanbeveling het Inland AIS-apparaat regelmatig uit te schakelen en onmiddellijk weer in te schakelen.

Defecte of niet goed functionerende Inland AIS-apparatuur kan tot misverstanden leiden en daardoor kan de veiligheid op de waterweg in het geding komen.

Daarom moet defecte Inland AIS-apparatuur onmiddellijk worden hersteld of vervangen door apparatuur die naar behoren functioneert. Zonder een goed werkend Inland AIS-apparaat, dat bovendien ingeschakeld moet zijn, mag niet met de reis worden begonnen.

Wanneer een schip, dat niet onder de verplichting valt, is uitgerust, met een defect Inland AIS-apparaat, wordt aanbevolen het apparaat uit te schakelen en zo snel mogelijk te laten repareren.

Storingen kunnen mogelijk worden verholpen door het Inland AIS-apparaat uit te schakelen en opnieuw op te starten.

Na het opnieuw opstarten mag het Inland AIS-apparaat geen alarmmelding meer geven.

Aangezien te verwachten valt dat een AIS-apparaat slechts bij hoge uitzondering defect zal raken, beveelt de CCR de Rijnsoeverstaten aan, hier

soepel mee om te gaan en daarbij het volgende in acht te nemen:

- Het schip met een Inland AIS-apparaat dat geen gegevens meer uitzendt mag de reis gedurende ten hoogste 48 uur voortzetten. Deze tolerantie maakt het mogelijk de volgende laad- of loshaven te bereiken of – indien deze te ver is – een plaats waar de defecte uitrusting kan worden gerepareerd of vervangen.
- Geen enkele reis mag worden begonnen zonder een goed werkend Inland AIS-apparaat, dat ingeschakeld moet zijn; indien dit niet het geval is, vervalt de verleende termijn van 48 uur.
- Gezien de bijzondere aard van de reizen van veerponten en dagtochtschepen, zijn de twee voorafgaande leden niet op deze twee scheepstypen van toepassing. Een veerpont met een Inland AIS-apparaat dat geen gegevens meer uitzendt mag de reis gedurende ten hoogste 24 uur voortzetten. Een dagtochtchip met een Inland AIS-apparaat dat geen gegevens meer uitzendt mag de reis gedurende ten hoogste 48 uur voortzetten.
- Wanneer het Inland AIS-apparaat geen gegevens meer uitzendt, moet de schipper onmiddellijk de verkeerscentrale waarschuwen en zich vervolgens regelmatig melden via het schip-schip kanaal tot aan het moment dat het Inland AIS-apparaat weer werkt.

1.6 Gegevens die door het Inland AIS-apparaat worden uitgezonden

Volgens artikel 4.07, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement, moeten de ingevoerde gegevens altijd met de daadwerkelijke gegevens van het schip of het samenstel overeenkomen.

Ook schippers van schepen die niet hoeven te voldoen aan de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparaten maar toch vrijwillig zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat, dienen ervoor te zorgen dat de ingevoerde gegevens overeenstemmen met de daadwerkelijke gegevens van het schip.

Het verdient aanbeveling de door het Inland AIS-apparaat verzonden gegevens regelmatig te controleren door een andere schipper in de buurt te vragen de gegevens te verifiëren of door contact op te nemen met de verkeerscentrale van het betrokken riviergedeelte.

1.6.1 Lijst van gegevens die krachtens de voorschriften door het Inland AIS-apparaat verzonden moeten worden

Volgens artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitierglement, moet het Inland AIS-apparaat minstens de volgende gegevens uitzenden, overeenkomstig deel II van ES-RIS 2021/1 (Europese standaard voor de River Information Services):

- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
- b) naam van het schip;
- c) scheeps- of samensteltype;
- d) uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
- e) lengte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
- f) breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m;
- g) positie (in WGS 84);
- h) snelheid over de grond;
- i) koers;
- j) tijd van de elektronische positiebepaling;

- k) vaarstatus overeenkomstig bijlage 1;
- l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 2;
- m) roepnaam.

Deze verschillende gegevens worden hetzij ingevoerd door een erkend bedrijf, hetzij aangepast door de schipper, hetzij automatisch uitgezonden door het Inland AIS-apparaat. In punt 1.6.2 worden deze verschillende mogelijkheden toegelicht.

Het wordt aanbevolen alleen de bovengenoemde verplichte gegevens en geen aanvullende gegevens, zoals reisgegevens, over te dragen, omdat dit vaak aanleiding tot verwarring blijkt te geven.

Een bijzonder nuttige controlelijst met taken die vóór, tijdens en na de vaart moeten worden uitgevoerd, bevindt zich in bijlage 3, zodat het Inland AIS-apparaat gegevens uitzendt die te allen tijde overeenstemmen met de daadwerkelijke gegevens van het schip of het samenstel.

1.6.2 Invoeren van de gegevens in het Inland AIS-apparaat

Invoeren van de gegevens bij de inbouw van het Inland AIS-apparaat (meestal ingevoerd door het erkend deskundig bedrijf)

De navolgend vermelde gegevens worden voor de eerste keer bij de installatie van het Inland AIS-apparaat ingevoerd. Dit voor het eerst invoeren van gegevens (en iedere wijziging van deze gegevens) moet door een erkend deskundig bedrijf worden uitgevoerd. De schipper moet er echter wel op toezien dat het bedrijf de juiste gegevens invoert.

Dit zijn gegevens die verbonden zijn met het desbetreffende schip en het daarop geïnstalleerde Inland AIS-apparaat:

- gebruikersidentificatienummer (MMSI),
- naam van het schip,
- Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), of in plaats daarvan het IMO-nummer.

Gegevens die voor elke reis door de schipper gecontroleerd of ten dele aangepast moeten worden

De schipper is verantwoordelijk voor het invoeren van de volgende gegevens, die te allen tijde moeten overeenstemmen met de effectieve gegevens van het schip of het samenstel:

- Lengte overalles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m, overeenkomstig bijlage 2,
- breedte over alles van het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 0,1 m, overeenkomstig bijlage 2,
- scheeps- of samensteltype,
- vaarstatus overeenkomstig bijlage 1,
- referentiepunt (in de regel de positie van de GPS-antenne) voor de positie-informatie op het schip of het samenstel met een nauwkeurigheid van 1 m, overeenkomstig de afbeelding in bijlage 2.

Voorbeeld: voor een samenstel van 12,54 m breed voert de schipper in het Inland AIS-apparaat 12,6 m of 126 dm in, afhankelijk van de eenheid die door het apparaat wordt gevraagd.

Voor schepen die nooit in samenstel varen, kunnen bijna alle hierboven genoemde gegevens, met uitzondering van het gegeven 'vaarstatus', door het erkend deskundig bedrijf bij de inbouw worden ingevoerd en de schipper hoeft deze niet meer te wijzigen.

De schipper moet in ieder geval de vaarstatus bijwerken overeenkomstig artikel 4.07, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement (zie bijlage 1 voor meer bijzonderheden).

Door het Inland AIS-apparaat telkens automatisch uitgezonden gegevens

Voor de gegevens die automatisch worden overgedragen en uitgezonden, is een instelling van de Inland AIS-apparatuur door de schipper niet nodig. De volgende gegevens worden automatisch verzonden:

- positie (in WGS 84) van het eigen schip of samenstel waarop het Inland AIS-apparaat is ingebouwd,
- snelheid over de grond (vaartsnelheid),
- koers over de grond (vaart),
- tijd van de elektronische positiebepaling.

Aanpassing van de gegevens na een verbouwing van het schip (voorbeeld: verlenging van het schip)

Het Inland AIS-apparaat moet de actuele gegevens uitzenden, dat wil zeggen in geval van een verbouwing (zoals een verlenging) van het schip moeten ook de AIS-gegevens worden aangepast. De schipper draagt de verantwoordelijkheid voor

deze aanpassing van de gegevens, maar de wijziging van de gegevens genoemd onder 1.6.2 moet door een erkend deskundig bedrijf worden gedaan.

1.6.3 Invoeren van onjuiste gegevens in het Inland AIS-apparaat

Het is mogelijk dat een Inland AIS-apparaat onjuiste gegevens uitzendt terwijl de schipper daar geen weet van heeft. Daarom beveelt de CCR aan dat andere schippers zich op eigen initiatief tot de betrokken schipper richten, indien blijkt dat het Inland AIS-apparaat van zijn/haar schip onjuiste gegevens uitzendt.

De schipper wordt geacht onmiddellijk over te gaan tot een correctie en de juiste gegevens in te voeren. Als hij geen gevolg geeft aan dit verzoek, loopt hij het risico hiervoor te worden beboet.

1.7 Gebruik van AIS-gegevens door derden en gegevensbescherming

1.7.1 Gebruik van de gegevens door de overheidsinstanties

De bij wet gemachtigde / bevoegde (vaarweg)autoriteiten gaan zorgvuldig met AIS-gegevens om en nemen de nationale en Europese privacywetgeving in acht.

Het gebruik en de eventuele registratie van AIS-gegevens gebeurt uitsluitend in samenhang met het uitvoeren van de wettelijke taken door de autoriteiten.

Deze autoriteiten gebruiken de AIS-gegevens voor:

- het actuele verkeersbeeld;
- een beter verkeersmanagement (met name de reisplanning) en een verhoging van de verkeersveiligheid;
- een beter incidentmanagement en calamiteitenbestrijding;
- een efficiëntere sluisplanning;
- het opstellen van statistieken om de uitvoering van de wettelijke taken te verbeteren.

1.7.2 Doorgeven van de AIS-gegevens aan derden

Het doorgeven van AIS gegevens aan derden is in principe aan strenge voorwaarden verbonden.

Het doorgeven van AIS-gegevens aan derden waardoor de identiteit van natuurlijke personen achterhaald kan worden (bijvoorbeeld aan de hand van scheepsnaam of ENI-nummer) is op grond van de nationale voorschriften in de Rijnsoeverstaten niet toegestaan, tenzij de exploitant van het schip expliciet toestemming heeft gegeven voor het doorgeven van de uitgezonden gegevens of tenzij de geldende wetgeving het doorgeven van de uitgezonden gegevens toestaat.

1.7.3 Bescherming van gegevens

Reglementaire bepalingen

Een overzicht van de verschillende nationale voorschriften inzake de bescherming van persoonsgegevens bij het gebruik van AIS-apparatuur kan worden gedownload van de website www.ccr-zkr.org. In alle CCR-lidstaten zijn voorzieningen getroffen om de door de AIS uitgezonden persoonsgegevens te beschermen, hoewel deze van lidstaat tot lidstaat sterk verschillen.

De CCR keurt de vrij toegankelijke publicatie van AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokken partijen af.

Tot wie kan men zich wenden bij vermeend misbruik van AIS-gegevens?

Schippers of andere betrokken personen die vermoeden dat er misbruik van de AIS-gegevens is gemaakt, kunnen zich wenden tot de volgende nationale instanties die belast zijn met de bescherming van persoonsgegevens.

Voor de Rijnsoeverstaten zijn de volgende instanties bevoegd:



DUITSLAND

Bevoegd voor klachten over het handelen van bondsautoriteiten (bijv. WSV):

Die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit
Husarenstraße 30 - 53117 Bonn

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in **Baden-Württemberg**
Der Landesbeauftragte für den Datenschutz Baden-Württemberg
Königstraße 10a - 70173 Stuttgart

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in **Rheinland-Pfalz**
Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Rheinland-Pfalz
Hintere Bleiche 34 - 55116 Mainz

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in **Hessen**
Der Hessische Datenschutzbeauftragte
Gustav-Stresemann-Ring 1 - 65189 Wiesbaden

Bevoegd voor klachten over het handelen van ondernemingen of particulieren in **Nordrhein-Westfalen**
Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen
Kavalleriestr. 2-4 - 40213 Düsseldorf

Verdere bevoegde autoriteiten inzake gegevensbescherming zijn te vinden via de volgende link:
https://www.lidi.nrw.de/mainmenu_Service/submenu_Links/Inhalt2/Aufsichtsbehoerden/Aufsichtsbehoerden.php

NEDERLAND

College bescherming persoonsgegevens

Postbus 93374 - 2509 AJ DEN HAAG

Tel.: +31 0900-2001 201

Web: http://www.mijnprivacy.nl/Contact_CBP/Pages/Contact+CBP.aspx

Het "College bescherming persoonsgegevens" is de organisatie die erop toeziet dat persoonsgegevens zorgvuldig worden gebruikt en beveiligd.

Bij klachten over het verstrekken van persoonsgegevens, moet de persoon altijd eerst naar de organisatie gaan die zijn/haar gegevens heeft verstrekt. Lost de organisatie die klacht niet naar tevredenheid op, dan kan de persoon naar de rechter gaan met een beroep op de Wet bescherming persoonsgegevens.

ZWITSERLAND

Aufsichtsstelle Datenschutz

Rathausstrasse 45 - 4410 Liestal

Tel.: + 41 61 552 64 30 / Fax + 41 61 552 64 31

datenschutz@bl.ch

Web : <http://www.edoeb.admin.ch/org/00146/00147/index.html?lang=>

De federale commissaris voor gegevensbescherming en openbaarheid is bevoegd op het gebied van gegevensverwerking door federale autoriteiten en particulieren. Gegevensverwerking door kantonale en gemeentelijke overheidsinstanties vallen onder kantonnaal recht; het toezicht daarop valt onder de bevoegdheid van kantonale en gemeentelijke ambtenaren. Deze hebben zich in de vereniging "Privatim – de Zwitserse commissarissen voor gegevensbescherming" verenigd.

Aangezien de Schweizerische Rheinhäfen als kantonale autoriteit van het kanton Basel-Land het AIS-systeem beheren, is het kanton Basel-Land de bevoegde autoriteit op het gebied van de gegevensbescherming.

FRANKRIJK

Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

8, rue Vivienne - CS 30223

75083 Paris CEDEX 02

Tel.: +33 1 53 73 22 22 / Fax: +33 1 53 73 22 00

Web : <http://www.cnil.fr>

2. Inland ECDIS-apparaten of daarmee vergelijkbare apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten

2.1 Voordelen voor de schipper van het gebruik van visualiseringssystemen voor elektronische kaarten in combinatie met een AIS-apparaat

AIS-apparatuur verbetert de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart. Dankzij het gebruik van Inland AIS en met behulp van geschikte visualiseringssystemen voor elektronische kaarten kan een schipper een duidelijk beeld krijgen van de verkeerssituatie in de sector waar gevaren wordt. Door middel van een repeater-station aan wal is het mogelijk de normale reikwijdte van het AIS-apparaat aan boord nog verder uit te breiden, zodat de schipper een nog beter zicht op het scheepsverkeer krijgt. Met name in bergachtig gebied is dit van belang.

Dit is echter alleen mogelijk door het gebruik van AIS samen met visualiseringssystemen voor elektronische kaarten, aangezien een schipper aldus de posities en bewegingen van andere schepen op de vaarweg kan volgen. Het scherm dat in bepaalde AIS-apparaten geïntegreerd is, is daarvoor niet groot genoeg.

2.2 Verplichte uitrusting met een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten

Schepen die overeenkomstig artikel 4.07, eerste lid, van het Rijnvaartpolitiereglement met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten, dat is verbonden met het Inland AIS-apparaat. Zij moeten dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart gebruiken.

Deze uitrustingsverplichting geldt niet voor:

- schepen die niet zijn onderworpen aan de verplichting tot uitrusting met Inland AIS-apparatuur (zie 1.3.1 en 1.3.2),
- veerponten¹.

2.3 Geldende eisen voor visualiseringssystemen voor elektronische kaarten

Teneinde een goed functioneren van het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten te waarborgen, zijn er minimumeisen geformuleerd waaraan ten minste voldaan moet zijn.

Een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus dat op de Rijn wordt gebruikt, moet vanaf 25 april 2022 voldoen aan de eisen van deel I van ES-RIS 2021/I.

Daarnaast moeten vergelijkbare apparaten voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voldoen aan de hieronder vermelde eisen. Aanvullend zijn er nog aanbevelingen geformuleerd.

Het is ook belangrijk dat de elektronische binnenvaartkaart en de gebruikte software regelmatig worden geüpdatet.

¹ De definitie van een veerpont in artikel 1.01, onderdeel I, van het Rijnvaartpolitiereglement luidt als volgt: “een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont wordt aangemerkt”.

2.3.1 Minimumeisen en aanbevelingen voor de elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- de elektronische binnenvaartkaarten geven op nauwkeurige wijze de contouren van de rivier en van de vaargeul weer en zijn op de officiële elektronische binnenvaartkaarten gebaseerd;
- de elektronische binnenvaartkaarten zijn opgeslagen in het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten aan boord van het schip.

Aanbeveling:

- de meest recente officiële IENC's (elektronische binnenvaartkaarten) gebruiken.

2.3.2 Minimumeisen en aanbevelingen voor het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten is door middel van een betrouwbare kabelverbinding aan het Inland AIS-apparaat aangesloten;
- tijdens de vaart van het schip is het apparaat uitsluitend voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten bestemd;
- de weergegeven informatie is vanuit de stuurstand goed zichtbaar.

Aanbeveling

- het apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de Inland ECDIS-standaard, die is opgenomen in deel I van ES-RIS;
- Een aanvullend afzonderlijk apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voor de informatiemodus gebruiken, indien het schip met een Inland ECDIS-apparaat in de navigatiemodus¹ is uitgerust.

2.3.3 Minimumeisen en aanbevelingen voor de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten

Minimumeisen:

- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van het eigen schip weer;
- de software geeft op de elektronische binnenvaartkaart de correcte en actuele positie van de andere schepen weer;
- de software biedt de mogelijkheid de gedetailleerde lijst met AIS-gegevens, als bedoeld in artikel 4.07, vierde lid, van het Rijnvaartpolitierglement, van een gekozen schip weer te geven.

Aanbeveling:

- de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten voldoet aan de eisen betreffende de navigatiemodus van de Inland ECDIS-standaard, die is opgenomen in deel I van ES-RIS;
- indien er geen koersrichting (heading) is bepaald, oriënteert de software voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten de kaart zodanig dat het schip de as van de vaarweg volgt.

¹ Inland ECDIS in de navigatiemodus betekent dat het apparaat met een radarsysteem is verbonden en dat daarmee het bereik beperkt is of er moet continue omgeschakeld worden tijdens het varen, wat ook niet wenselijk is.

2.4 Gebruik van het blauwe bord

De koppeling van het blauwe bord aan Inland AIS-apparatuur is niet verplicht.

De koppeling van het blauwe bord aan Inland AIS-apparatuur wordt op zeer uiteenlopende manier uitgevoerd. Een schipper zou er zich bij het navigeren van bewust moeten zijn dat sommige schepen het blauwe bord aan Inland AIS-apparatuur hebben gekoppeld en andere niet, en dat het dus niet zeker is dat de weergegeven situatie in een elektronische kaart met de werkelijkheid overeenstemt.

2.5 Maatregelen indien de visualiseringssystemen voor elektronische kaarten niet langer de informatie van de AIS-apparatuur kunnen weergeven

Het visualiseringssysteem voor elektronische kaarten moet in werking én deugdelijk zijn en goed functioneren. Het verdient aanbeveling het visualiseringssysteem voor elektronische kaarten regelmatig uit te schakelen en onmiddellijk opnieuw in te schakelen.

Indien het visualiseringssysteem voor elektronische kaarten defect is, bestaat het risico op misverstanden en kan dit de veiligheid op de waterwegen in het geding brengen.

Aangezien te verwachten valt dat een visualiseringssysteem voor elektronische kaarten slechts bij hoge uitzondering defect zal raken, beveelt de CCR de Rijnsoeverstaten aan, hier soepel mee om te gaan en daarbij het volgende in acht te nemen:

- Het schip met een visualiseringssysteem dat de gegevens van de Inland AIS-apparaten niet kan weergeven, mag de reis gedurende ten hoogste 48 uur voortzetten. Deze tolerantie maakt het mogelijk de volgende laad- of loshaven te bereiken of – indien deze te ver is – een plaats waar de defecte uitrusting kan worden gerepareerd of vervangen.
- Geen enkele reis mag worden begonnen zonder een goed werkend visualiseringssysteem, dat ingeschakeld moet zijn; indien dit niet het geval is, vervalt de verleende termijn van 48 uur.
- Gezien de bijzondere aard van de reizen van dagtochtschepen, zijn de twee voorafgaande leden niet op deze twee scheepstypen van toepassing. Een dagtochtsschip met een Inland AIS-apparaat dat geen gegevens meer uitzendt of met een visualiseringssysteem dat de gegevens van de AIS-apparaten niet kan weergeven, mag de reis gedurende ten hoogste 48 uur voortzetten.

Storingen kunnen mogelijk worden verholpen door het Inland AIS-apparaat uit te schakelen en opnieuw op te starten.



Bronnen

1. Artikel 4.07 van het Rijnvaartpolitierglement, Versie 25-04-2022.
2. Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
3. ES-TRIN 2021/1, Artikel 7.06 en bijlage V
4. ES-RIS 2021/1, delen I, II en III
5. Handboek voor de inbouw van het Inland Automatic Identification System (Handboek voor de inbouw van Inland AIS), Centrale Commissie voor de Rijnvaart, Editie 2014

Lijst van gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System – Automatisch identificatiesysteem
Inland ECDIS	Electronic Chart Display and Information System for inland navigation – Systeem voor de elektronische weergave van binnenvaartkaarten en -informatie
ENC	Electronic Navigational Chart – elektronische navigatiekaart – de gegevensbasis die gebruikt wordt bij ECDIS
ENI	Het “uniek Europees scheepsidentificatienummer” is een eenmalig aan elk schip toegedeeld identificatienummer
ES-TRIN	Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen
ES-RIS	Europese standaard voor de River Information Services
GPS	Het “Global Positioning System” is een satellietstelsel voor het bepalen van de eigen positie
IMO	International Maritime Organization
ITU	International Telecommunication Union
MKD	Het “Minimum Keyboard and Display” is de standaardweergave- en invoereenheid (minimaal toetsenbord en beeldscherm) van Inland AIS-apparatuur
MMSI	De “Maritime Mobile Service Identity” is een nummer, dat door de overheid wordt toegekend en aan het schip en Inland AIS-apparaat is gekoppeld
WGS 84	Het “World Geodetic System van 1984” is een geodetisch referentiesysteem dat onder andere bij GPS wordt toegepast

Bijlage I: Vaarstatus

De vaarstatus is een van de verplichte gegevens en moet overeenkomstig artikel 4.07, tweede lid, van het Rijnvaartpolitierglement op ieder moment met de werkelijkheid overeenkomen.

De in het Inland AIS-apparaat ingevoerde vaarstatus geeft de werkelijke vaarstatus van het schip op dat moment weer. Vaak gebruikte vaarstatusen zijn “is onderweg op de motor (nr. 0)”, “ligt afgemeerd (nr. 5)” en “ligt voor anker (nr. 1)”.

De vaarstatusen “is beperkt manoeuvreerbaar” en “is beperkt door de diepgang” worden gebruikt als aan de voorwaarden voor deze specifieke vaarstatusen is voldaan. Daarnaast zijn er nog andere vaarstatusen die algemeen bekend zijn in de zeevaart, maar niet worden gebruikt in de binnenvaart.

Code	Navigational status	Vaarstatus
0	under way using engine	is onderweg op de motor
1	at anchor	ligt voor anker
2	not under command	is niet manoeuvreerbaar
3	restricted manoeuvrability	is beperkt manoeuvreerbaar
4	constrained by her draught	is beperkt door de diepgang
5	moored	ligt afgemeerd
6	aground	aan grond gelopen
7	engaged in fishing	is bezig met vissen
8	under way sailing	vaart onder zeil
9 to 13	reserved for future uses	gereserveerd voor toekomstig gebruik
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actief)
15	Not defined (also used by AIS SART during the test)	niet gedefinieerd, (bij wijze van test ook gebruikt voor AIS SART)

De vaarstatus wordt verzonden naar andere schepen, maar heeft ook een invloed op het interval waarmee het AIS-apparaat de gegevens verzendt. Daarom is het belangrijk dat de vaarstatus te allen tijde correct is ingesteld.

Het interval voor het verzenden bedraagt 3 minuten wanneer de vaarstatus is ingesteld op “ligt afgemeerd (nr. 5)” of “ligt voor anker (nr. 1)”, en 10 seconden wanneer deze is ingesteld op “is onderweg op de motor (nr. 0)”.

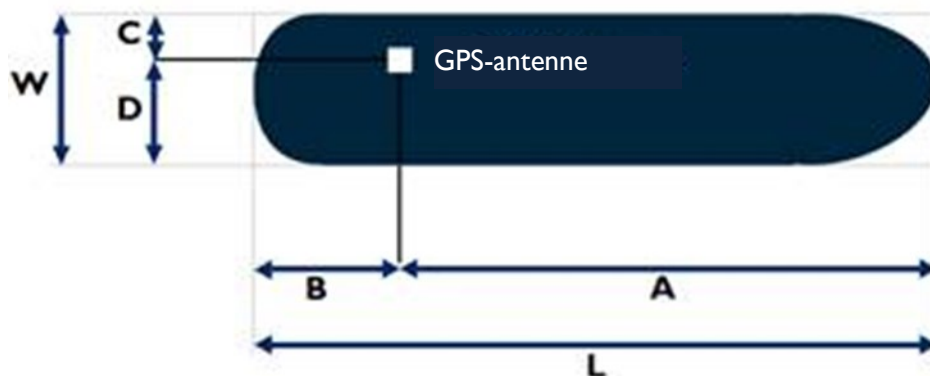
Bijlage 2: Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip

I. Als het Inland AIS-apparaat voor 1 december 2015 aan boord is ingebouwd:

a) In geval van een vaartuig

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.

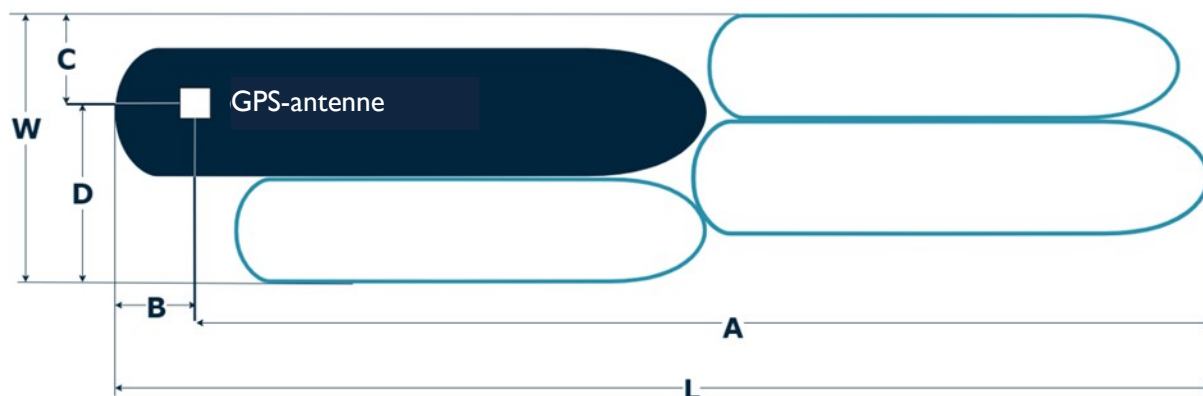


Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een vaartuig

b) In geval van een samenstel

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 1 m en de waarden W en L met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



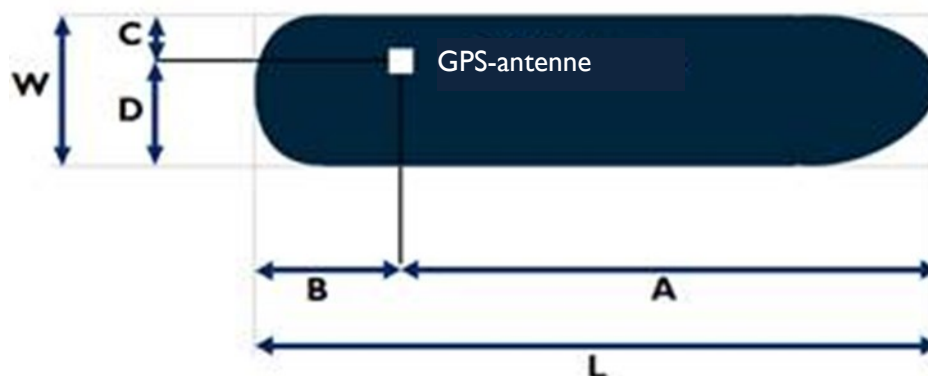
Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een samenstel

2. Als het Inland AIS-apparaat vanaf 1 december 2015 aan boord is ingebouwd:

a) In geval van een vaartuig

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden A, B, C en D met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.

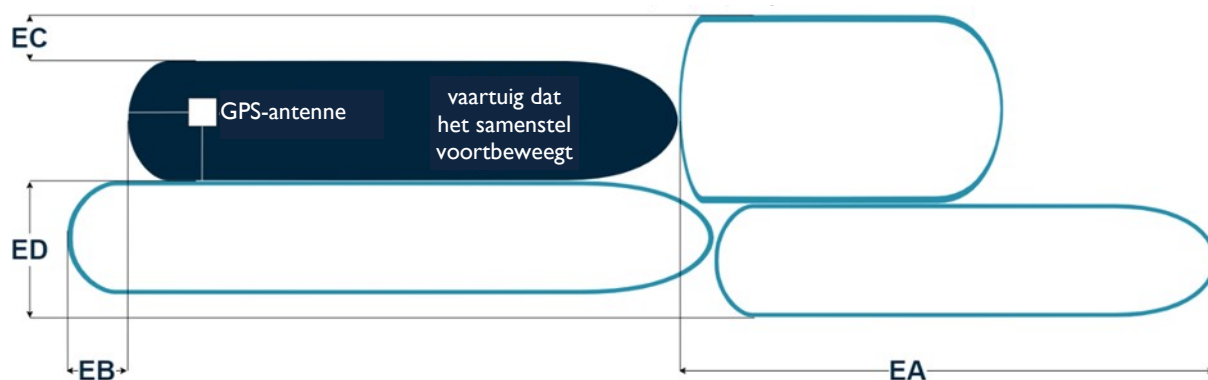


Verklaring van de waarden W, L, A, B, C en D voor een vaartuig

b) In geval van een samenstel

De schipper moet de aan de antenne gerelateerde waarden EA, EB, EC en ED met een nauwkeurigheid van 0,1 m invoeren.

Waarde EA wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden EA, EB, EC en ED voor een samenstel

Bijlage 3: Controlelijst voor Inland AIS-apparatuur

Deze controlelijst is bedoeld om de schippers te helpen het Inland AIS-apparaat aan boord te gebruiken. Hier wordt in het kort aangegeven welke gegevens moeten worden ingevoerd en bijgewerkt tijdens de reis van het binnenschip.

Vóór de aanvang van de reis, controleren of het Inland AIS-apparaat is ingeschakeld:

Vóór de reis

Gebruikelijke procedure, dat wil zeggen voor een schip dat niet in samenstel vaart of voor een ongewijzigd samenstel: controleer de gegevens van het schip (of het samenstel), die van tijd tot tijd door het Inland AIS-apparaat worden uitgezonden overeenkomstig het Rijnvaartpolitierglement (RPR);

- gebruikersidentificatie (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
- naam van het schip of van het samenstel;
- Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) of, voor zeeschepen voor zover geen ENI werd toegekend, het IMO-nummer;
- lengte en breedte over alles van het schip of het samenstel met de nauwkeurigheid van 0,1 m, overeenkomstig bijlage 2;
- referentiepunt voor de positie-informatie (plaats van de GPS-antenne) overeenkomstig bijlage 2;
- ingeval blauw bord aan Inland AIS is gekoppeld, controleer de juistheid van de blauw bord-status;
- controleer of u op het Inland ECDIS-apparaat of op een daarmee vergelijkbaar apparaat voor de weergave van elektronische binnenvaartkaarten, gegevens van andere schepen ontvangt (die u eventueel zelf kunt zien).

Kort voor de aanvang van de reis

Zorg ervoor dat de gegevens van je vaartuig voor de geplande route in overeenstemming zijn met het RPR:

- Als je in een samenstel vaart:
 - ◇ lengte
 - ◇ breedte van het samenstel en het referentiepunt van de gps-antenne. Ook als de vorige reis in een samenstel was, moeten die gegevens worden aangepast en
 - ◇ scheeps- of samensteltype.
- Stel de informatie betreffende de vaarstatus van het schip in op “onderweg”, rekening houdend met de toepasselijke vaarstatus.

Gedurende de reis

- Actualiseer de informatie betreffende de vaarstatus van het schip;
- Controleer of u gegevens van andere schepen ontvangt (die u eventueel zelf ziet).

Na de reis

- Stel de informatie betreffende de vaarstatus in op “angemeerd” of “voor anker”;
- Wijzig de andere reisgerelateerde gegevens, indien noodzakelijk;
- Gebruik het Inland AIS-apparaat overeenkomstig de bepalingen van het RPR en de voorschriften van de haven waar het schip zich bevindt.



CCR

CENTRAL COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin
2 place de la République
CS 10023
F-67082 Straatsburg CEDEX – Frankrijk
+33 3 88 52 20 10
www.ccr-zkr.org
ccnr@ccr-zkr.org

Copyrights:

Foto pagina 1 – Gabriele Boettcher
Foto's pagina's 4 en 18 – Peter Stuurman
Foto's pagina's 7 en 10 – Rijkswaterstaat