



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

AIS vanaf 1 december 2014 verplicht op de Rijn

Over het wat, waarom en
de consequenties

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

De meeste schepen moeten per 1 december 2014 op de Rijn een inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een inland ECDIS of een vergelijkbare elektronisch visualiseringssysteem aan het AIS-apparaat koppelen. Waarom deze verplichting? Wat gaat er veranderen? En wat zijn de consequenties voor u?

Het besluit van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) betekent een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) artikel 4.07 (zie bijlage 1). De verplichting geldt voor iedereen - beroeps- en recreatievaart - die op de Rijn vaart met een schip van twintig meter of langer en ook voor kleinere bedrijfsmatig opererende vaartuigen met eigen aandrijving. Met het AIS-apparaat kunt u andere schepen over een afstand van minimaal vijf kilometer signaleren, zodat u deze veilig kunt ontmoeten of passeren. Dit is vooral belangrijk voor de bochtige riviertrajecten en kruisingen van vaarwegen waar het vaak lastig is andere schepen op tijd te zien.

Al veel AIS-apparaten dankzij subsidie

Dankzij subsidieregelingen in verschillende landen - de subsidieregeling in Nederland liep van 1 december 2009 tot 31 december 2012 - zijn veel schepen inmiddels al uitgerust met een AIS-transponder. Minder schepen hebben ook een inland ECDIS, omdat zo'n kaartstelsel kostbaar is en niet wordt gesubsidieerd. Daarom mag u ook een vergelijkbaar, goedkoper elektronisch kaartstelsel gebruiken. Maar u bereikt pas een optimale zichtbaarheid van ander scheepvaartverkeer met een inland ECDIS-systeem volgens de standaard.

Voer verplichte gegevens in

Uw AIS-apparaat moet actuele gegevens van uw schip uitzenden, of van het samenstel waarin u vaart. Voor een duwboot is dat de duwboot en voor een sleep de sleepboot en de gesleepte schepen. Voor een koppelverband moet het ene schip de instellingen van de AIS aanpassen en het andere schip de AIS uitschakelen. U bent per 1 december 2014 verplicht de volgende gegevens correct uit te zenden:

- User Identifier; in Nederland geeft het Agentschap Telecom de Maritime Mobile Service Identity (MMSI) uit, deze staat op de registratie/vergunning.
- De naam van het schip, zonder aanvullingen zoals mts.
- Het scheeps- of samensteltype, dat u kunt vinden in de lijst met scheeps- of samensteltypen, zie bijlage 3.
- Het Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI). Of het IMO-nummer voor zeeschepen die geen ENI hebben, dit staat op het Certificaat van Onderzoek.
- De lengte van het schip of het samenstel op 0,1 meter nauwkeurig.
- De breedte van het schip of het samenstel op 0,1 meter nauwkeurig.
- De positie (WGS 84). Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De snelheid over de grond. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De koers over de grond. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De tijd van de elektronische positiebepaling. Deze verzendt het AIS-apparaat automatisch.
- De vaarstatus, die u kunt selecteren uit de lijst in bijlage 2.1.
- Het referentiepunt voor de positie-informatie op het schip op 1 meter nauwkeurig (zie bijlage 2.2).



AIS binnenkort verplicht voor alle binnenwateren

Nederland bereidt ook een aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) voor om inland AIS verplicht te stellen voor andere binnenwateren. Een inland ECDIS of een vergelijkbaar elektronisch kaartstelsysteem wordt niet verplicht, omdat in Nederland de optimale zichtbaarheid van AIS-doelen minder nodig is.

Verandert uw situatie? Dan moet u de volgende gegevens onmiddellijk actualiseren:

- De lengte op 0,1 meter nauwkeurig.
- De breedte op 0,1 meter nauwkeurig.
- Het samensteltpe.
- De vaarstatus.
- Het referentiepunt voor de positie-informatie op het schip op 1 meter nauwkeurig (zie bijlage 2.2).

Deze gegevens zijn verplicht omdat ze belangrijk zijn voor een veilige vaart. U mag zelf beslissen of u ook andere gegevens wilt invullen, zoals de bestemming. Uit privacyoverwegingen is dit niet verplicht. Als u extra gegevens invoert, moeten deze wel correct en actueel zijn, anders riskeert u een boete.



Controleer zelf uw instellingen

Controleer zelf of uw instellingen correct zijn. U ziet dit op uw AIS-apparaat. Bij twijfel kunt u aan een verkeerspost of sluis vragen welke gegevens zij van u ontvangen.

Zet uw AIS altijd aan

U moet het AIS-systeem altijd aan hebben staan. In het RPR is opgenomen dat de vaarwegbeheerder een uitzondering kan maken voor de AIS verplichting in havens. Uitzonderingen gelden nu voor de overnachtingshavens van Haafden, IJendoorn en Lobith; daar geven de vaarwegbeheerders aan of u uw AIS mag uitzetten. Als u uw schip direct aan het vaarwater aanlegt, mag u de AIS nooit uitzetten. Als uw systeem uitvalt, laat het apparaat dan in de haven van bestemming of binnen 48 uur repareren. U meldt dan regelmatig via het marifoomblokkanal dat uw AIS is uitgevallen.

Gebruik uw computer alleen voor uw kaartstelsysteem

Het elektronisch kaartstelsysteem werkt op een computer. U mag deze computer tijdens het varen alleen voor het kaartstelsysteem gebruiken en niet voor andere doeleinden.

Koppeling met blauw bord niet verplicht

U mag zelf kiezen of u uw AIS-apparaat verbindt aan een blauw bord. Uit onderzoek blijkt dat dit een positief effect heeft, maar dat de kans dat deze koppeling uitvalt nog te groot is. Daarom is deze koppeling (nog) niet verplicht.

Nog geen AIS aan boord?

Alléén gecertificeerde inland AIS-apparaten zijn toegestaan. Inbouw mag uitsluitend door erkende installateurs plaatsvinden. Erkende installateurs zijn te vinden op de website www.ccr-zkr.org via http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/ais_socagrees_nl.pdf.

Bijlage 1

Artikel 4.07 Rijnvaartpolitierglement (RPR)

Inland AIS en Inland ECDIS

1. Een schip moet zijn uitgerust met een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn. Het Inland AIS-apparaat moet goed functioneren.

De eerste volzin geldt niet voor de volgende schepen:

- a) schepen van duwstellen en gekoppelde samenstellen, met uitzondering van het schip dat hoofdzakelijk voor het voortbewegen zorgt,
 - b) kleine schepen, met uitzondering van
 - schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust,
 - schepen die van een certificaat overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn of een krachtens dit reglement als gelijkwaardig erkend certificaat zijn voorzien,
 - c) duwbakken zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging,
 - d) drijvende werktuigen zonder eigen mechanische middelen tot voortbeweging.
2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de in het Inland AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

De eerste volzin geldt niet,

- a) indien de schepen zich in een overnachtingshaven als bedoeld in artikel 14.11, eerste lid, bevinden,
- b) indien de bevoegde autoriteit een uitzondering voor vaarwateren die bouwkundig van de vaargeul zijn gescheiden, heeft toegestaan,
- c) voor schepen van de politie, ingeval het verzenden van AIS-gegevens het uitvoeren van politieopdrachten in gevaar kan brengen.

Schepen bedoeld in het eerste lid, derde volzin, onderdeel a, moeten aan boord aanwezige Inland AIS-apparatuur uitschakelen, zolang deze schepen deel van het samenstel zijn.

3. Schepen die met een Inland AIS-apparaat moeten zijn uitgerust, uitgezonderd veerponten, dienen aanvullend te zijn uitgerust met een Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem dat met het Inland AIS-apparaat moet zijn verbonden en dienen dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart te gebruiken.
Het Inland ECDIS-apparaat in de informatiemodus, het daarmee vergelijkbare visualiseringssysteem en de elektronische binnenvaartkaarten moeten aan de minimeisen aan Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bij het gebruik van Inland AIS-gegevens aan boord van schepen (Besluit 2014-I-12) voldoen.

4. Er moeten minstens de volgende gegevens overeenkomstig hoofdstuk 2 van de Standaard Tracking & Tracing van schepen in de binnenvaart worden gezonden:

- 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 (WGS 84);
- h) snelheid over de grond;
- i) koers over de grond;
- j) tijd van de elektronische positiebepaling;
- k) vaarstatus overeenkomstig bijlage 2;
- l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 2;

5. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:

- a) lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 2;
- b) breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 2;
- c) samensteltype;
- d) vaarstatus overeenkomstig bijlage 2;
- e) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 2;

6. Een klein schip dat AIS gebruikt, mag uitsluitend een Inland AIS-apparaat als bedoeld in artikel 7.06, derde lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn, een krachtens de IMO-voorschriften typegoedgekeurd AIS-apparaat van klasse A of een AIS-apparaat van klasse B gebruiken. AIS-apparatuur van klasse B moet aan de dienovereenkomstige eisen van Aanbeveling ITU-R.M 1371, aan Richtlijn 1999/5/EG (R&TTE-richtlijn) en aan de internationale norm IEC 62287 1 en 2 (inclusief DSC kanaalmanagement) voldoen. Het AIS-apparaat moet goed functioneren en de in het AIS-apparaat ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.

7. Een klein schip waaraan geen uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) is toegekend, hoeft de gegevens als bedoeld in het vierde lid, onderdeel d, niet over te dragen.

8. Een klein schip dat AIS gebruikt, moet bovendien zijn uitgerust met een marifooninstallatie voor het schip-schip verkeer, die goed functioneert en voor ontvangst is ingeschakeld.

Bijlage 2

Gegevens die de schipper in het Inland AIS-apparaat moet invoeren: verklaring van de 'vaarstatus' en van het 'referentiepunt voor de positie-informatie op het schip'.

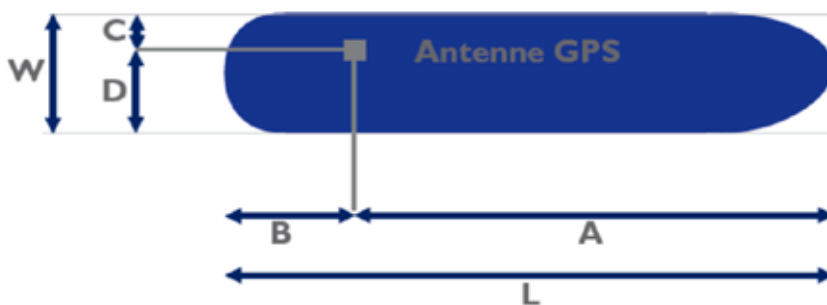
2.1 Vaarstatus

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	zit aan de grond
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	niet gedefinieerd

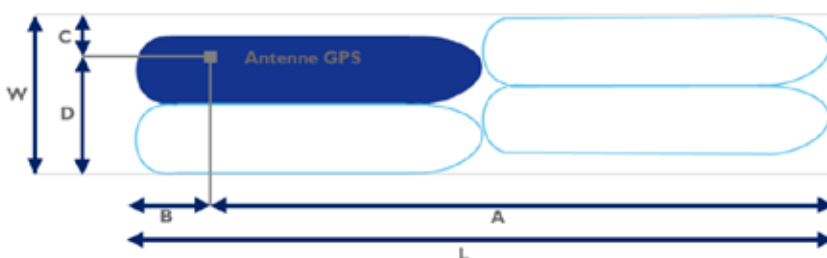
2.2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip.

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

Waarde A wordt in de richting van de boeg gemeten.



Verklaring van de waarden W, L, A, B, C, D voor een schip.



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

Bijlage 3

Scheeps- of samensteltypen

code	scheepsnaam
8000	Vaartuig, type onbekend
8010	Motorvrachtschip
8020	Motortankschip
8021	Moto tankschip, vloeibare lading, type N
8022	Motortankschip, vloeibare lading, type C o
8023	Motortankschip, droge alsof vloeibare lading (e.g. cement)
8030	Containerschip
8040	Gas tanker
8050	Motovrachtschip slepend
8060	Motortankschip, slepend
8070	Motorvrachtschip met een of meer schepen langs zij
8080	Motorvrachtschip met tankschip
8090	Motorvrachtschip dat een of meer vrachtschepen duwt
8100	Motorvrachtschip dat minstens een tankschip duwt
8110	Sleepvrachtschip
8120	Sleeptankschip
8130	Sleepvrachtschip gekoppeld
8140	Sleepvracht/tankschip gekoppeld
8150	Vrachtduwbak
8160	Tankduwbak
8161	Tankduwbak, vloeibare vracht, type N
8162	Tankduwbak, vloeibare vracht, type C
8163	Tankduwbak, droge lading alsof vloeibaar (e.g. cement)
8170	Vrachtduwbak met containers
8180	Tankduwbak, gas
8210	Sleepduwcombinatie een vrachtduwbak
8220	Sleepduwcombinatie twee vrachtduwbakken
8230	Sleepduwcombinatie drie vrachtduwbakken
8240	Sleepduwcombinatie vier vrachtduwbakken
8250	Sleepduwcombinatie vijf vrachtduwbakken
8260	Sleepduwcombinatie zes vrachtduwbakken
8270	Sleepduwcombinatie zeven vrachtduwbakken
8280	Sleepduwcombinatie acht vrachtduwbakken
8290	Sleepduwcombinatie negen of meer vrachtduwbakken
8310	Sleepduwcombinatie een tank/gas duwbak
8320	Sleepduwcombinatie, twee vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8330	Sleepduwcombinatie, drie vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8340	Sleepduwcombinatie, vier vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8350	Sleepduwcombinatie, vijf vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8360	Sleepduwcombinatie, zes vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8370	Sleepduwcombinatie, zeven vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8380	Sleepduwcombinatie, acht vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8390	Sleepduwcombinatie, negen of meer vrachtduwbakken en minstens een tanker of gas duwbak
8400	Sleepboot enkel
8410	Sleepboot met een of meer slepen
8420	Sleepboot, die een vaartuig of gekoppeld samenstel assisteert
8430	Duwboot enkel
8440	Passagierschip, veerboot, cruise ship, rode kruis schip
8441	Veerboot
8442	Rode kruis schip
8443	Cruise schip
8444	Passagierschip zonder accommodatie
8450	Dienstvaartuig, politie of patrouille boot, havendienstboot
8460	Vaartuig, werk/onderhoudvaartuig, drijvende kraan, kabellegger, boeienlegger, baggerschip
8470	Gesleept object dat buiten de andere categorieën valt
8480	Vissersboot
8490	Bunkerschip
8500	Chemie-tankduwbak
8510	Object, dat buiten de andere categorieën valt
1500	General cargo schip maritime
1510	Maritieme Unit carrier
1520	Maritieme bulk carrier
1530	Tanker
1540	LNG tanker
1850	Pleziervaartuig langer dan 20 meter
1900	Snel schip
1910	Draagvleugelboot
1920	Snelle catamaran