

PROTOCOL 16

Definitieve wijzigingen van het Rijnvaartpolitiereglement - Verplichte invoering van Inland AIS alsook Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem (Artt. 1.10, 4.07 en bijlage 11)

1. Inland AIS is een uit de zeevaart komend systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Inland ECDIS is een systeem dat, aan de hand van een elektronische binnenvaartkaart, informatie weergeeft, die voor de navigatie van belang is. Met behulp van AIS kan ECDIS ook informatie over andere schepen in de omgeving weergeven. Wanneer alle schepen op een waterweg met Inland AIS en Inland ECDIS zijn uitgerust, krijgt iedere schipper op zijn elektronische binnenvaartkaart een grafische weergave van alle schepen en aanvullend de belangrijkste veiligheidsrelevante informatie. Recente enquêtes wijzen uit dat op de Rijn circa driekwart van de schepen met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem en meer dan 90% met Inland AIS zijn uitgerust. Het hoge percentage van uitrusting met Inland AIS is mogelijk terug te voeren op de overeenkomstige steunregelingen van de CCR-lidstaten.
2. De door de Inland AIS overgedragen informatie moet volledig en betrouwbaar zijn, opdat de schipper deze informatie voor het besturen van zijn schip kan gebruiken. Onvolledige of onjuiste informatie kan leiden tot verkeerde interpretaties van de verkeerssituatie en dus tot verkeerde beslissingen van de schippers. Daarom moet worden verzekerd dat met uitzondering van enkele kleine schepen in principe alle schepen en samenstellen met Inland AIS zijn uitgerust, Inland AIS gebruiken en dat de overgedragen informatie juist is.
3. Voor het praktische gebruik van Inland informatie bij het navigeren is een weergave op een elektronische kaart nodig. Officieel uitgegeven elektronische binnenvaartkaarten worden door de autoriteiten van de lidstaten voor de gehele Rijn overeenkomstig de geldende voorschriften ontwikkeld, geactualiseerd en kosteloos ter beschikking gesteld. Aangezien een AIS-apparaat geen kaarten kan weergeven, is een combinatie van Inland AIS en Inland ECDIS in de zogenoemde informatiemodus aangeraden. Het Inland ECDIS-systeem kan tevens door een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem, waarmee informatie van een Inland AIS-apparaat op een elektronische kaart kan worden weergegeven, worden vervangen.
4. Reeds sinds enige tijd zijn voor Inland AIS alle vereisten gedefinieerd en is in een goedkeuringsprocedure voor Inland AIS-apparatuur voorzien. Voor Inland ECDIS in de hoogwaardige navigatiemodus is dit ook het geval. Voor de technisch eenvoudigere informatiemodus en voor een vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn de vereisten nog niet vastgelegd.
5. De Rijnsoeverstaten zullen de CCR over de door haar getroffen juridische maatregelen voor de bescherming van de gegevens, die bij het gebruik van Inland AIS worden overgebracht, vóór de implementatie van de wijzigingen van het RPR informeren.
6. De resultaten van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie en door de Nederlandse delegatie uitgevoerde effectbeoordelingen zijn navolgend weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

Tests en de ervaringen met reeds overeenkomstig uitgeruste schepen hebben aangetoond dat door middel van de combinatie van Inland AIS gekoppeld aan Inland ECDIS of aan een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem een schipper duidelijk en nauwkeurig op een elektronische kaart kan zien, waar zich in zijn omgeving schepen bevinden en in welke richting deze zich voortbewegen. Aan de hand van deze informatie kunnen de schippers, in het bijzonder bij slecht zicht en op bochtige gedeelten van de Rijn, veilig navigeren. Het is weliswaar ook mogelijk met een radar de positie van andere schepen in de omgeving te bepalen, en zelfs nauwkeuriger dan met Inland AIS, maar de reikwijdte van een radar is anders dan die van Inland AIS. Een radarsysteem kan alleen andere schepen detecteren als er geen tussengelegen objecten zijn. Een Inland AIS kan dat wel. Met Inland AIS kan achter een obstakel zoals een berg, een gebouw of dijk worden gekeken, dus op vaarwegknooppunten kan het complete verkeer worden 'gezien' en in bergachtige gebieden kan men om de bocht achter een berg andere schepen detecteren. De technische principes van radar en Inland AIS zijn wezenlijk verschillend. Een radar systeem is een individueel en autonoom systeem aan boord, terwijl een Inland AIS systeem een afhankelijk en samenwerkend systeem is, afhankelijk van Inland AIS-apparaten op andere schepen. Inland AIS vervangt de radar dus niet, maar vult deze zinnig aan. Deze aanvulling toont vooral haar belang bij het ontmoeten van bijzonder grote schepen en samenstellen, aangezien dergelijke ontmoetingen over het algemeen vroeger ingeleid moeten worden dan die van kleine schepen. Inland AIS en Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) kunnen ertoe bijdragen niet alleen globaal de veiligheid en het vlotte verloop van de binnenvaart te verbeteren, maar ook de extra risico's tegen te gaan, in het bijzonder ten gevolge van de sinds decennia op de Rijn geconstateerde toename van de gemiddelde scheepsafmetingen.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

In principe zou een uitrustings- en gebruiksverplichting van Inland AIS onafhankelijk van een dito verplichting voor Inland ECDIS ingevoerd kunnen worden. Maar de weergegeven aanduidingen van de Inland AIS-apparatuur zijn bijzonder klein en beperken zich tot de weergave van nummers en letters. Dit maakt het de schipper bijna onmogelijk aan de hand van de Inland AIS-signalen in één blik de andere schepen in zijn omgeving te herkennen en lokaliseren. Een verplichting alleen voor Inland AIS zou daarom slechts beperkt bijdragen tot een veilige navigatie op vaarwegen zonder andere voorzieningen. Indien er op de vaarweg vessel traffic services (VTS) wordt toegepast ligt de situatie anders. Dan wordt met alleen AIS al een wezenlijke verbetering van de veilige navigatie bereikt, doordat het VTS de schepen in het beheersgebied eenduidig kan herkennen. De diensten van de VTS verbeteren in die mate, dat de veiligheid voldoende wordt verbeterd. Omdat op de Rijn beide situaties zich voordoen – stukken vaarweg met en zonder VTS – is een gecombineerde verplichting van Inland AIS en Inland ECDIS of gelijkwaardig beter. Het alternatief van de invoering van een actief verkeersmanagement op de gehele Rijn zou voor de bevoegde autoriteiten aanzienlijk duurder zijn, terwijl het bovendien de vrijheid van de scheepvaart beperkt.

De verplichting tot uitrusting met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem had geleidelijk ingevoerd kunnen worden: in een eerste fase zouden samenstellen en schepen met een groter veiligheidsrisico, namelijk schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, passagiersschepen en grote schepen, tot een uitrusting kunnen worden verplicht. In een tweede fase zouden dan de resterende schepen, hoofdzakelijk kleinere drogeladingschepen, uitgerust worden. Deze geleidelijke uitrusting zou ruwweg met de actuele uitrustingsstand met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem en met de economische mogelijkheden van de verschillende scheepscategorieën overeenkomen, aangezien ervan uitgegaan moet worden dat in principe kleinere drogeladingschepen een geringere uitrustingsgraad en geringere economische potentiële mogelijkheden hebben. Het hanteren van de geleidelijke procedure zou hebben betekend dat schepen en samenstellen met een groter veiligheidsrisico onmiddellijk het volledige nut van de technologische voordelen inzien. Vanuit het oogpunt van de veiligheid, zou deze geleidelijke procedure echter ertoe geleid hebben dat de uitrusting van de schepen beperkt zou blijven tot een Inland AIS-apparaat zonder een werkelijk weergavesysteem, met de gevolgen die de in de bovenstaande paragraaf zijn vermeld.

Een alternatief zou het invoeren van een uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS en Inland ECDIS zijn geweest, zonder daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen toe te staan. Dit zou technologisch gezien de beste, maar nu nog voorbarige, oplossing zijn. Het zou immers kosten met zich meebrengen, die in de huidige economische context moeilijk draagbaar zijn voor het bedrijfsleven, terwijl er geen significante meerwaarde ten opzichte van het gestelde doel, d.w.z. een schip op een afstand van 1 à 10 km kunnen identificeren, zou zijn.

Een alternatief zou eveneens zijn geweest, om de verplichting niet in te voeren. Gezien het feit dat door de door veel landen uitgevoerde subsidieregelingen Inland AIS op de meeste schepen aanwezig is, leidt dit alternatief tot een weliswaar klein, maar significant aantal schepen dat geen AIS aan boord heeft, waardoor deze schepen in het AIS-systeem blindgangers zijn en daarmee laat worden gedetecteerd. Dit veroorzaakt vervolgens onveiligheid.

Consequenties van deze wijzigingen

Op grond van enquêtes kan ervan worden uitgegaan dat reeds meer dan 90% van de betrokken schepen met Inland AIS en circa driekwart met Inland ECDIS of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn uitgerust. 75% van de vloot heeft bij een verplichting dus geen investeringskosten. Voor 15% bestaan de kosten uit investeringen in een Inland ECDIS of gelijkwaardig visualiseringssysteem en voor 10% van het scheepvaartbedrijfsleven betekent dit de investeringskosten voor een volledige uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in de informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem.

De kosten die voortvloeien voor iedereen uit de verplichting tot uitrusten bestaan uit de kosten voor het bijhouden van de software en van de elektronische kaarten alsook eventuele kosten voor het repareren of vervangen van de geïnstalleerde apparatuur. Daartegenover staat de vereenvoudigde navigatie alsook een verbetering van de veiligheid en van het vlotte verloop van de Rijnvaart.

De uitrustings- en gebruiksverplichting voor Inland AIS en Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) heeft als gevolg dat enerzijds alle schepen te allen tijde gelokaliseerd kunnen worden, en anderzijds deze informatie cartografisch weergegeven kan worden. Om veiligheidsredenen en voor een beter gebruik van de ligplaatsen is voorzien dat ook bij stilliggende schepen de Inland AIS-apparatuur ingeschakeld moeten zijn, behalve bij stilliggende schepen op bouwkundig van de vaargeul gescheiden vaarwateren. Daarom zijn begeleidende maatregelen voor gegevensbescherming vereist. Deze maatregelen moeten door de Rijnsoeverstaten worden getroffen.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Aangezien meer dan 90% van alle betrokken schepen van de Rijnvaart reeds met Inland AIS en meer dan 75% van alle betrokken schepen met Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) zijn uitgerust, zouden schippers zich kunnen verlaten op de informatie van Inland AIS en van het visualiseringssysteem en ten onrechte ervan uitgaan dat zij de AIS-signalen van alle schepen in de omgeving te zien krijgen. Dit zou in enkele gevallen ertoe leiden dat schepen die geen Inland AIS-apparaat aan boord hebben, bijzonder laat herkend worden, hetgeen een potentieel gevaar voor aanvaring inhoudt. Deze gewenning aan Inland AIS zou de principiële verbetering qua veiligheid door het gebruik van Inland AIS deels op spel zetten.

Resultaten van effectbeoordelingen, inzake de verplichting tot uitrusting met en gebruik van een Inland AIS-apparaat en een Inland ECDIS-apparaat of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem

a) Achtergrond bij het voorstel

De verplichting van Inland AIS op de Rijn is het sluitstuk van de invoering van Inland AIS, begonnen in november 2006. In november 2006 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat in Nederland een convenant getekend met de binnenvaart, waarin o.a. is afgesproken Inland AIS als middel voor tracking en tracing op vrijwillige basis in te voeren. Deze afspraak is gevolgd door drie proefprojecten in Nederland, waarmee in totaal 1000 schepen op kosten van de overheid met een inland AIS-apparaat zijn uitgerust. Deze pilots zijn gevolgd door subsidieregelingen in Nederland, Duitsland, België en Frankrijk. Eerder hebben ook Oostenrijk en Hongarije subsidieregelingen uitgevoerd. Dankzij deze regelingen zijn nu meer dan 8000 schepen in West Europa uitgerust met Inland AIS. De regelingen zelf zijn gefinancierd door de desbetreffende landen met subsidie vanuit het EU TEN-T programma.

Aan het begin van de invoering is met het bedrijfsleven in Nederland besproken dat vanaf een bepaald percentage van uitrusting (70%) het voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijk zal worden Inland AIS te verplichten. Inmiddels is het uitrustingspercentage op de Rijn ruim boven de 90%.

Voor Inland ECDIS-apparatuur waren er geen subsidieprogramma's voorzien, die vergelijkbaar waren met de programma's voor Inland AIS-apparatuur; voornamelijk omdat een dergelijke uitrusting in het eigenbelang van de scheepseigenaren is. Het percentage van de uitrusting met Inland ECDIS-apparatuur op de Rijn bedraagt inmiddels circa 75%.

b) Andere relevante regelgeving

Ten aanzien van een Inland AIS verplichting is er geen vergelijkbare regelgeving op de Rijn. De RIS-Richtlijn 2005/44/EG schrijft deze techniek voor indien vaarwegbeheerders overgaan tot automatisch melden en volgen. De Europese Commissie heeft zelf aangegeven geen initiatieven te ontwikkelen ten aanzien van het verplichten van Inland AIS voor de binnenvaart, maar dat zij dit overlaten aan de lokale vaarwegbeheerder, om dit in het kader van het vaarwegbeheer al dan niet te willen voorschrijven. Op 1 juli 2008 is Inland AIS in Oostenrijk verplicht en op 1 januari 2012 in de haven van Antwerpen en in Hongarije.

Krachtens de bovengenoemde EU-richtlijn zijn de lidstaten van de CCR, die tevens EU-lidstaat zijn, verplicht, elektronische binnenvaartkaarten overeenkomstig de Inland ECDIS-Standaard voor veel bevaren waterwegen ter beschikking te stellen.

c) Overzicht stakeholders

Belangrijkste stakeholders bij de verplichte invoering van een Inland AIS en Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) zijn de binnenvaartondernemers zelf, verenigd in de afzonderlijke brancheverenigingen, bij de CCR vertegenwoordigd door de EBU en ESO.

Deze hebben aangegeven tijdens een bespreking in het kader van hoorzittingen van het Comité Politiereglement over de zogenaamde RIS-strategie een Inland AIS verplichting te ondersteunen

d) Kosten bedrijfsleven

Voor dat deel van het bedrijfsleven dat heeft meegedaan aan de Inland AIS subsidieregelingen zijn de investeringskosten voor Inland AIS-apparatuur ten gevolge van de voorgenomen verplichting nihil. Wel is aannemelijk dat een Inland AIS-apparaat t.z.t. vervangen moet worden. Aannemende dat een Inland AIS een levensduur heeft van 20 jaar, dan zal deze vanaf 2029 moeten worden vervangen. Dan zijn de verwachte kosten op basis van prijspeil 2012 ongeveer € 1 700 tot € 3 000 per schip.

Voor Inland ECDIS-apparatuur of daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen bedragen de investeringen in hard- en software per schip ongeveer € 400 à 1 500, waarbij de ondernemer de mogelijkheid heeft een jaarlijkse onderhouds- en update-overeenkomst voor circa € 400 af te sluiten. Daartoe is hij echter niet verplicht.

Voor 15% bestaan de kosten uit investeringen in een Inland ECDIS of gelijkwaardig visualiseringssysteem en voor 10% van het scheepvaartbedrijfsleven betekent dit dus de investeringskosten voor een volledige uitrusting met Inland AIS en Inland ECDIS in de informatiemodus of met een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem

De investeringskosten per schip kunnen

- alleen voor Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) rond 0,1% à 2% van de jaarlijkse omzet;
- voor Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) plus Inland AIS circa 0,5% à 4% van de jaarlijkse omzet

bedragen. De hoogste percentages gelden echter voor schepen met een relatief geringe jaarlijkse omzet.

Ook voor pleziervaartuigen met een lengte van 20 m of meer zullen de voorziene wijzigingen van het RPR kosten veroorzaken. De kosten per schip zijn analoog aan de kosten voor de beroepsvaart. Het betrokken aantal schepen is echter slechts een fractie ten opzichte van de beroepsvaart.

e) Baten bedrijfsleven

De baten voor het bedrijfsleven zijn de verlaging van de ongevalsrisico's en de mogelijkheid tot kortere reistijden, omdat moeilijke punten sneller kunnen worden gepasseerd. Delen van het binnenvaartbedrijfsleven willen hun klantwaarde vergroten door dankzij AIS klanten de mogelijkheid te bieden hun lading te volgen.

f) Kosten en baten overheid (en evt. consumenten)

De baten voor de overheid liggen in het efficiënter kunnen uitvoeren van het verkeersmanagement tegen lagere kosten, met een betere dienstverlening.

Besluit

De Centrale Commissie,

op voorstel van haar Comité Politierglement,

met als doel, de veiligheid en de vlotheid van de Rijnvaart verder te verbeteren,

in de overtuiging dat een algemeen gebruik van Inland AIS en Inland ECDIS of van een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem op schepen van de Rijnvaart wezenlijk tot het bereiken van dit doel zal bijdragen,

beseffende dat de Rijnvloot reeds voor het merendeel met Inland AIS en Inland ECDIS of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem is uitgerust,

in de veronderstelling dat op lange termijn uitsluitend Inland ECDIS op de markt zal worden gebruikt,

wetende dat het volle nut van Inland AIS pas kan worden bereikt indien principieel alle betrokken schepen zowel met Inland AIS als met een elektronisch cartografisch systeem zijn uitgerust en dat daarvoor een bindende uitrustings- en gebruiksverplichting van de schepen is vereist,

besluit tot de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Rijnvaartpolitierglement,

geeft opdracht aan haar Comité Politierglement

- de aanbevelingen en technische minimumeisen voor Inland ECDIS-apparatuur in de informatiemodus en voor daarmee vergelijkbare visualiseringssystemen inclusief de elektronische binnenvaartkaarten daarvan, vast te leggen,
- geeft opdracht aan haar Comité Politierglement de ontwikkeling van de stand van het uitrustingspercentage te blijven volgen,

keurt de vrij toegankelijke publicatie van Inland AIS-gegevens zonder toestemming van de betrokkenen af en verzoekt haar lidstaten, die ook Rijnsoeverstaat zijn, vóór de inwerkingtreding van de wijzigingen van het RPR, de juridische maatregelen te treffen, die voor de bescherming van de gegevens die bij het gebruik van Inland AIS worden overgedragen, eventueel nog nodig zijn en de Centrale Commissie daarover te informeren.

De in de bijlage vermelde wijzigingen gelden vanaf 1 december 2014.

Bijlage

1. De inhoudsopgave wordt als volgt gewijzigd:

a) De vermelding bij hoofdstuk 4 komt te luiden:

“GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; INFORMATIE- EN NAVIGATIEAPPARATUUR”.

b) De vermelding bij hoofdstuk 4, deel III, wordt als volgt ingevoegd:

“Deel III. Informatie- en navigatieapparatuur”.

c) De vermelding bij artikel 4.07 komt te luiden:

“Artikel 4.07 Inland AIS en Inland ECDIS”.

2. Artikel 1.10, onderdeel I, komt als volgt te luiden:

“l) ‘de vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte’ of het ‘registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte’,”.

3. De titel van hoofdstuk 4 komt als volgt te luiden:

"HOOFDSTUK 4

“GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; INFORMATIE- EN NAVIGATIEAPPARATUUR”.

4. De titel van hoofdstuk 4, deel III, komt als volgt te luiden:

“Deel III. Informatie- en navigatieapparatuur”.

5. Artikel 4.07 komt te luiden:

“Artikel 4.07

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, en 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.
2. Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de 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 niet vrij-varende 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 dit samen met een actuele elektronische binnenvaartkaart gebruiken.
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 11;
 - l) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11;

5. De schipper moet de volgende gegevens bij wijzigingen onmiddellijk actualiseren:
 - a) lengte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - b) breedte over alles met de nauwkeurigheid van 0,1 m overeenkomstig bijlage 11;
 - c) samensteltype;
 - d) vaarstatus overeenkomstig bijlage 11;
 - e) referentiepunt voor de positie-informatie op het schip met de nauwkeurigheid van 1 m overeenkomstig bijlage 11.

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 of 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.”

6. De volgende elfde bijlage wordt toegevoegd:

“Bijlage 11

**GEGEVENS DIE IN HET INLAND AIS-APPARAAT MOETEN WORDEN INGEVOERD:
VERKLARING VAN DE “NAVIGATIESTATUS” EN VAN HET “REFERENTIEPUNT VOOR DE
POSITIE-INFORMATIE OP HET SCHIP”**

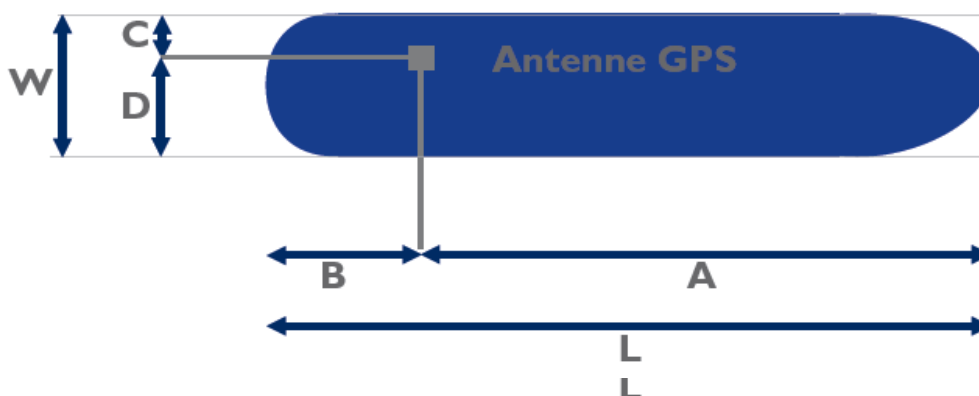
1. Navigatiestatus

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

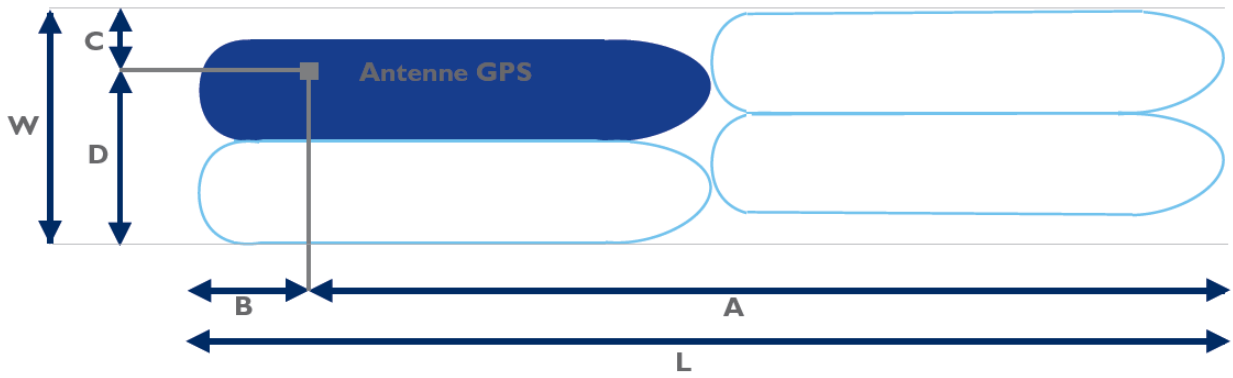
2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip.

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”.