

PROTOCOL 14

Wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn door voorschriften van tijdelijke aard overeenkomstig artikel 1.06 – Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord (Bijlage N, deel I)

Besluit

1. Met haar Besluit 2007-II-24 heeft de Centrale Commissie door de aanvulling van het ROSR met bijlage N vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord, met een voorschrift van tijdelijke aard ingevoerd. Dit voorschrift werd met Besluit 2010-II-26 met drie jaar verlengd.
2. De Europese expertgroep "Tracking and Tracing on Inland Waterways" heeft een handboek voor de inbouw en het gebruik van Inland AIS-apparatuur uitgewerkt. Dit handboek reflecteert belangrijke ervaringen die bij de uitrusting van de Europese binnenvaartvloten met Inland AIS-apparatuur zijn verworven. In het kader van de Werkgroep RIS hebben de delegaties het handboek met enkele wijzigingen goedgekeurd. Het handboek is op de website van de CCR gepubliceerd. Het handboek is echter niet bindend en dientengevolge kan een bevoegde autoriteit zijn inachtneming niet vereisen.
3. Het bovengenoemde handboek bevat twee belangrijke eisen die veiligheidstechnisch dermate veelbetekenend zijn, dat zij in het ROSR, Bijlage N, Deel I, onderdeel B "Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord" overgenomen zouden moeten worden. Deze betreffen de toegankelijkheid van de bedien- en weergave-eenheid (MKD – minimum keyboard and display) en de eisen aan externe sensoren. De voorgestelde aanvullingen nemen – met enkele aanpassingen – de overeenkomstige tekstfragmenten van het handboek over.
4. Het resultaat van de volgens de richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR (Besluit 2008-I-3) voorziene evaluatie is onderstaand weergegeven.

Behoeften waaraan de voorgestelde wijzigingen geacht zijn te beantwoorden

De eisen aan de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord zijn in bijlage N van het ROSR geregeld. In bijlage N zijn echter geen vereisten vermeld omtrent de toegankelijkheid voor de roerganger noch omtrent externe sensoren die aan de Inland AIS-apparatuur kunnen zijn aangesloten. Met de voorgestelde wijzigingen wordt deze leemte in de regelgeving opgevuld. Daarmee dient te worden gewaarborgd dat

- de aanwijzingen van de Inland AIS-apparatuur door de roerganger inderdaad afgelezen kunnen worden,
- aan de Inland AIS-apparatuur uitsluitend sensoren worden aangesloten die geen storing van de Inland AIS-apparatuur of andere nautische inrichting aan boord veroorzaken.

Eventuele alternatieven voor de geplande wijzigingen

Alternatieven voor de geplande wijzigingen zouden kunnen zijn, dat

- i. de voorschriften van bijlage N onveranderd blijven;
- ii. de voorschriften van bijlage N pas gewijzigd worden zodra het uitrusten van de vaartuigen met Inland AIS-apparatuur bindend wordt voorgeschreven.

Alternatief i. laat verwachten dat ook in de toekomst Inland AIS-apparatuur incidenteel zo geïnstalleerd worden dat de roerganger de display tijdens het sturen van het vaartuig niet kan aflezen. In dat geval kan de roerganger in het bijzonder een eventueel uitvallen van het apparaat of de weergave van de positie van andere vaartuigen, niet zien. Bovendien zouden externe sensoren geïnstalleerd kunnen worden, die storingen van de Inland AIS-apparatuur of van andere nautische inrichtingen aan boord veroorzaken. Wat de betrokken vaartuigen betreft is het de vraag of het gebruik van AIS de veiligheid naar verwachting verhoogd; ingeval foute meldingen worden uitgezonden of andere nautische inrichtingen aan boord storing ondervinden, zou zelfs de veiligheid van het betrokken vaartuig of van andere vaartuigen nadelig beïnvloed worden.

Alternatief ii laat verwachten dat de onder alternatief i beschreven toestand nog enkele jaren zou blijven voortbestaan. Buiten de negatieve gevolgen voor de veiligheid gedurende deze periode, kan men bij deze alternatieven economische consequenties verwachten. Bij een latere wijziging van bijlage N kan verwacht worden dat een groter aantal installaties aan boord aan de gewijzigde voorschriften aangepast moet worden dan bij een vroegere wijziging van de voorschriften.

Consequenties van deze wijzigingen

Het is praktisch uitgesloten dat een Inland AIS-apparaat aan boord zodanig wordt geïnstalleerd dat de MKD voor de roerganger niet toegankelijk is. Indien onder de huidige omstandigheden geen toegang mogelijk is, dan moet de installatie aangepast worden en het AIS-apparaat buiten bedrijf gesteld worden totdat het euvel is verholpen. De aanpassing van de installatie bedraagt minder dan € 500. Externe sensoren die niet voldoen aan de momenteel voorgestelde eisen, dienen te worden uitgeschakeld. De AIS-apparatuur zou met de daarin geïntegreerde sensoren verder kunnen functioneren of er behoren typegoedgekeurde sensoren op de betrokken vaartuigen te worden gemonteerd. Afhankelijk van het soort en aantal sensoren zou het verwisselen tot circa € 3000 kunnen kosten.

Consequenties indien de wijzigingen worden verworpen

Voor sommige vaartuigen van de Rijnvaart is het de vraag of het gebruik van AIS de veiligheid naar verwachting verhoogd; ingeval foute meldingen worden uitgezonden of andere nautische inrichtingen aan boord storing ondervinden, zou zelfs de veiligheid van het betrokken vaartuig of van andere vaartuigen nadelig beïnvloed worden. (Zie alternatief i).

Besluit

De Centrale Commissie,

wetende dat voor het bereiken van de met de invoering van Inland AIS beoogde verhoging van de veiligheid leemten in de huidige eisen aan de inbouw van Inland AIS-apparatuur opgevuld moeten worden,

neemt de in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn aan.

De in de bijlage bij dit besluit vermelde wijzigingen gelden van 1 december 2011 tot en met 30 november 2014.

Bijlage

Vereisten voor Inland AIS-apparatuur en voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

A. Vereisten voor Inland AIS-apparatuur

De Inland AIS-apparatuur moet voldoen aan de in Besluit 2007-I-15 vermelde eisen van de Teststandaard. De conformiteit wordt aangetoond met een typegoedkeuringsonderzoek van een bevoegde autoriteit.

B. Controle van de inbouw en van het functioneren van Inland AIS-apparatuur aan boord

Bij de inbouw van Inland AIS-apparatuur aan boord moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

1. De inbouw van Inland AIS-apparatuur mag slechts worden uitgevoerd door een deskundig bedrijf dat door de bevoegde autoriteit is erkend.
2. Het Inland AIS-apparaat moet in het stuurhuis of op een andere goed toegankelijke plaats zijn geïnstalleerd.
3. De functionaliteit van een interne of externe MKD (minimum keyboard and display) moet voor de schipper bereikbaar zijn. Alarmfuncties en statusinformatie van het Inland AIS-apparaat moeten zich in het directe gezichtsveld van de roerganger bevinden. Het is echter mogelijk dat direct zicht op andere apparaten die bij het varen gebruikt worden, een hogere prioriteit heeft. Alle waarschuwinglampjes moeten na de inbouw zichtbaar blijven.
4. Het moet zichtbaar zijn of het apparaat in bedrijf is. Het apparaat moet permanent door elektrische energie worden gevoed door middel van een stroomkring die tegen uitvallen beschermd is en voorzien van een eigen beveiliging, en het moet rechtstreeks aan de stroombron zijn aangesloten.
5. De antennen van de Inland AIS-apparatuur moeten zo zijn geïnstalleerd en aan de apparatuur zijn aangesloten dat deze onder alle normale bedrijfsomstandigheden veilig functioneren. Een ander apparaat mag slechts worden aangesloten indien de interfaces van beide apparaten compatibel zijn.

⁷ Bijlage N geldt van 1.12.2011 t/m 30.9.2014 (Besluit 2011-I-14).

6. Uitsluitend typegoedgekeurde externe sensoren mogen met het Inland AIS-apparaat worden verbonden. De externe sensoren die met het Inland AIS-apparaat zijn verbonden, moeten een typegoedgekeuring hebben conform de volgende overeenkomstige maritieme standaarden.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Vóór de eerste inbedrijfstelling na de inbouw, bij vernieuwing of verlenging van het certificaat van onderzoek (met uitzondering van artikel 2.09, tweede lid, van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn), alsmede na elke verbouwing van het schip die de operationele toestand van deze installaties zou kunnen beïnvloeden, moet door de bevoegde autoriteit of door een erkend bedrijf een controle op de inbouw en het functioneren worden uitgevoerd.
8. Het gespecialiseerde bedrijf dat de inbouw en de goede werking van de installatie heeft gecontroleerd, geeft over de bijzondere kenmerken en de juiste functionering van het Inland AIS-apparaat, een verklaring overeenkomstig bijlage N, deel II af.
9. De verklaring moet blijvend aan boord worden bewaard.
10. Een gebruiksaanwijzing om aan boord te worden bewaard moet zijn afgegeven. Dit moet in de verklaring met betrekking tot de installatie worden aangetekend.

C. Informatie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Rijnsoeverstaten en België brengen onverwijld de volgende gegevens ter kennis van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart:

- a) iedere benoeming van een bevoegde autoriteit,
- b) elke afgifte of intrekking van een typegoedgekeuring voor Inland AIS-apparatuur,
- c) iedere erkenning van een bedrijf dat zich in de inbouw van Inland AIS-apparatuur heeft gespecialiseerd, of iedere intrekking van een dergelijke erkenning.”