

---

## 413

### **Besluit van 16 oktober 2014 tot wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 ter implementatie van resoluties 2013-II-15, 2013-II-16, 2014-I-11 en 2014-I-13 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

---

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 8 september 2014, nr. IenM/BSK-2014/185058, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de op 17 oktober 1868 te Mannheim tot stand gekomen Herzene Rijnvaartakte, de resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 5 december 2013 (protocollen 2013-II-15 en 2013-II-16) en 12 juni 2014 (protocollen 2014-I-11 en 2014-I-13) en de artikelen 4, eerste lid, onderdeel a, en 19 van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 1 oktober 2014, nr.W.14.14.0321/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 13 oktober 2014, nr. IenM/BSK-2014/220240, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Rijnvaartpolitiereglement 1995 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.10, eerste lid, onderdeel I, komt te luiden:

I. de vergunning of vergunningen voor het gebruik van de frequentieruimte of het registratiebewijs voor het gebruik van de frequentieruimte;

B

Het opschrift van hoofdstuk 4 komt te luiden:

## **HOOFDSTUK 4. GELUIDSSEINEN VAN SCHEPEN; MARIFOON; INFORMATIE- EN NAVIGATIEAPPARATUUR**

C

Het opschrift van hoofdstuk 4, deel III, komt te luiden:

III. Informatie- en navigatieapparatuur.

D

Na artikel 4.06 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

### **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:
  - 1°. schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust; en
  - 2°. 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 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 als 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.

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 een 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, 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.

## E

Artikel 14.03 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «van km 419,77» ingevoegd: tot 424,83 en van km 425,50.
2. Het tweede lid, onderdeel a, onder i, wordt als volgt gewijzigd:
  - a. De zinsnede «van km 413,30» wordt vervangen door: van km 413,40.
  - b. Na «van km 414,56 tot km 414,90» wordt «en» vervangen door een komma.
3. In het tweede lid, onderdeel a, onder ii, wordt «van km 424,76 tot km 425,00, uitsluitend voor schepen die aldaar willen laden of lossen, van km 425,00 tot km 427,00, van km 428,72 tot km 429,60 en» vervangen door:
  - van km 425,36 tot km 427,00,
  - van km 428,72 tot km 429,60,.
4. In het tweede lid, onderdeel b, wordt «km 424.83» vervangen door: 425,50.

5. In het derde lid, onderdeel a, wordt «van km 413,00 tot km 413,30» vervangen door: van km 413,10 tot km 413,40.

F

Bijlage 11 komt te luiden:

**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**

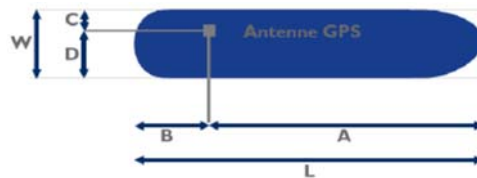
**1. Navigatiestatus**

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

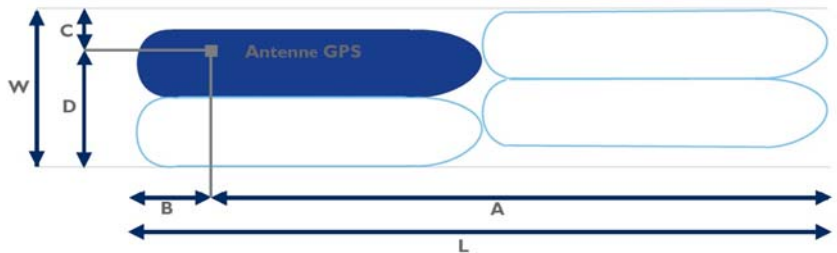
**2. Referentiepunt voor de positie-informatie op het schip.**

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.

## ARTIKEL II

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 2014

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 16 oktober 2014

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *vierde* november 2014

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

## **NOTA VAN TOELICHTING**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft het Rijnvaartpolitiereglement 1995 (Rpr) gewijzigd bij resoluties 2013-II van 5 december 2013 (protocollen 2013-II-15 en 2013-II-16) en 2014-I van 12 juni 2014 (protocollen 2014-I-11 en 2014-I-13). Dit besluit strekt er toe om die wijzigingen met ingang van 1 december 2014 in de Nederlandse versie van het Rpr te implementeren. De bovengenoemde resoluties betreffen een actualisering van de lokalisering van de ligplaatsen in de rede van Mannheim-Ludwigshafen alsmede de invoering van de verplichting om het schip uit te rusten met Inland AIS- en Inland ECDIS-systemen en deze systemen daadwerkelijk te gebruiken.

### **Inland AIS- en Inland ECDIS-systemen**

Een Automatic Identification System (hierna: Inland AIS) is een uit de zeevaart komend systeem, dat de positie en andere veiligheidsrelevante informatie over een schip automatisch aan andere schepen verzendt. Een Electronic Chart Display Information System (hierna: 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 Inland AIS kan Inland 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. Dit hoge percentage is terug te voeren op subsidiëring door de CCR-lidstaten.

Ten behoeve van de betrouwbaarheid van de overgedragen informatie moet worden verzekerd dat, hooguit met uitzondering van enkele kleine schepen als bedoeld in artikel (nieuw) 4.07, eerste lid, onderdeel b, in principe alle schepen en samenstellen met Inland AIS zijn uitgerust, dit systeem gebruiken en dat de overgedragen informatie juist is.

Voor het praktische gebruik van Inland AIS-informatie bij het navigeren is een weergave op een elektronische kaart nodig. 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.

### **Minimumeisen Inland ECDIS-apparatuur**

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 eenvoudiger informatiemodus en voor een vergelijkbaar visualiseringssysteem zijn de vereisten nog niet vastgelegd. Deze worden niet in het Rpr opgenomen maar als bijlage bij de Binnenvaartregeling. De reden hiervoor is dat het desbetreffende protocol 2014-I-12 niet voorziet in de bekendmaking van deze minimumeisen terwijl deze minimumeisen niet zonder een expliciet daartoe strekkend besluit van de CCR in het Rpr kunnen worden opgenomen. Het voorschrift dat aan deze minimumeisen moet worden voldaan wordt, krachtens artikel 1.22 van het Rpr, als Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/2014 in de Staatscourant gepubliceerd omdat het een tijdelijke wijziging van het Rpr betreft (zie eveneens protocol 2014-I-12). Na drie jaar zal de CCR bezien of deze wordt omgezet in een definitieve wijziging.

## **Administratieve lasten en nalevingskosten**

De investeringskosten voor Inland AIS-apparatuur ten gevolge van de voorgenomen verplichting zijn nihil aangezien hiervoor een Inland AIS subsidieregeling in het leven is geroepen. Wel is aannemelijk dat een Inland AIS-apparaat op termijn vervangen moet worden. Uitgaande van een levensduur van 20 jaar voor een Inland AIS-apparaat zal deze vanaf 2029 moeten worden vervangen. Daarvan zijn de te verwachten kosten, op basis van prijspeil 2012, ongeveer € 1.700,00 tot € 3.000,00 per schip.

Voor Inland ECDIS-apparatuur of daarmee vergelijkbare visualiserings-systemen, die alleen voor de scheepvaart op de Rijn, de Waal en de Lek zijn voorgeschreven, bedragen de investeringen in hard- en software per schip ongeveer € 400,00 tot € 1.500,00, waarbij de ondernemer de mogelijkheid heeft een jaarlijkse onderhouds- en update-overeenkomst voor circa € 400,00 af te sluiten. Daartoe is hij echter niet verplicht.

De investeringskosten per schip kunnen, voor alleen Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem), rond 0,1% à 2% van de jaarlijkse omzet bedragen en voor Inland ECDIS (of een daarmee vergelijkbaar visualiseringssysteem) plus Inland AIS circa 0,5% à 4% van de jaarlijkse omzet. De hoogste percentages gelden 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 niet bekend maar waarschijnlijk miniem.

Aan het gebruik van de apparatuur zijn geen administratieve lasten maar wel inhoudelijke nalevingskosten verbonden in verband met de verplichte invoer van gegevens in het systeem. Deze invoer van gegevens zal voor schepen met vaste afmetingen (circa 4.800) in beginsel eenmalig zijn en rond de vijf minuten bedragen. Uitgaande van een gemiddeld uurloon van € 21,00 bedragen deze eenmalige kosten € 8.400,00 (400 uur x € 21,00). Van schepen met wisselende afmetingen, zoals duwstellen en koppverbanden (circa 2.200), zullen naar verwachting gemiddeld 2 keer per week de ingevoerde gegevens moeten worden gewijzigd. Dit zal circa 367 uur per week beslaan. Afhankelijk van de weersomstandigheden, de marktsituatie en de onderhoudsbehoefte kan naar schatting gemiddeld 42 weken per jaar worden gevaren. De inhoudelijke nalevingskosten verbonden aan schepen met wisselende afmetingen bedragen circa € 323.694,00 per jaar (367 uur x 42 weken x € 21,00).

De controle op de aanwezigheid en werking van de apparatuur wordt meegenomen in het reguliere toezicht en brengt geen extra kosten met zich.

## **Vaste verandermomenten**

Bij het onderhavige besluit zijn de vaste verandermomenten buiten toepassing gelaten, aangezien de inwerkingtredingsdatum 1 december 2014 voortvloeit uit de bovengenoemde resoluties van de CCR. Bovendien betreft het hier één op één implementatie van internationale besluiten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus