

Technologie aan boord Aandacht voor AIS

Wie op de Rijn vaart, is sinds 1 december verplicht om AIS gekoppeld aan een elektronische vaarkaart in de stuurhut te hebben. Wat staat er nog meer in het nieuwe AIS-reglement van de Commissie voor de Rijnvaart (CCR)? Een stand-van-zaken over AIS in de Europese binnenvaartlanden.

De Donau in Hongarije en Oostenrijk was het eerste traject waar in 2011 het Automatic Identification System (AIS) verplicht werd. Daarna volgden de Haven van Antwerpen, de Haven van Gent en een deel van de Weser in Duitsland. Sinds december is ook de Rijn aan het lijstje toegevoegd. De CCR bepaalt dat schepen op de Rijn vanaf 1 december 2014 uitgerust moeten zijn met AIS in combinatie met een elektronische vaarkaart. Zowel een inland ECDIS-systeem van bedrijven als Tresco of Periskal als een vergelijkbaar visualiseringssysteem op basis van de goedkopere Stentec-kaarten is toegelaten.

Straks overal in België?

De Rijn is het eerste vaargebied waar je AIS verplicht met een elektronische vaarkaart moet combineren. Door die koppeling kun je als varende ondernemer ook de posities en bewegingen van andere schepen op je scherm volgen. In de praktijk heeft vrijwel ieder binnenschip met AIS voor het eigen comfort toch al een

Bij een defect mag je je huidige reis ten hoogste 48 uur voortzetten om de volgende laad- of loshaven te bereiken.

koppeling tussen AIS en de elektronische vaarkaart. Vooral in bergachtig of drukbevaaren stedelijk gebied is dat handig, al blijven directe waarnemingen en radar de basis om op te navigeren. AIS blijft dus een extra hulpmiddel. De koppeling aan de vaarkaart wordt overigens na twee jaar geëvalueerd. Ook Frankrijk is van



plan om binnenkort in bepaalde zones, bijvoorbeeld rond stedelijke gebieden zoals Parijs of Lyon, het gebruik van AIS op te leggen. In België daarentegen is een algemene AIS-verplichting voorzien. Die is zelfs al gepubliceerd: het Belgisch Staatsblad van 21 november 2013 bevat een KB met technische voorschriften voor de uitrusting van binnenschepen, waaronder ook een AIS-verplichting. Maar voor de toepassing van het KB is nog een uitvoeringsbesluit nodig. Dat is er nog niet doordat eind 2013 de zesde staatsvorming werd goedgekeurd, die onder andere deze bevoegdheid naar Vlaanderen overhevelt. Een timing voor het uitvoeringsbesluit is nog niet bekend.

Storingen of defecten

Terug naar de beslissing van de CCR voor de Rijnvaart. De AIS-verplichting geldt voor bijna alle binnenschepen: check (op www.binnenvaart.be) het Rijnvaartpolitierglement mocht je toch denken er niet bij te zijn. De CCR omschrijft ook duidelijke richtlijnen voor als de technologie niet goed functioneert.



Het reglement van de CCR besteedt veel aandacht aan richtlijnen in geval van defecten en aan het beschermen van de privacy.

De richtlijnen zijn streng, maar omdat defecten slechts heel uitzonderlijk voorkomen, beveelt de CCR lidstaten aan om er soepel mee om te springen. Als je AIS-apparaat geen gegevens meer uitzendt, moet je onmiddellijk de verkeerscentrale waarschuwen en je regelmatig melden. Je mag je reis ten hoogste 48 uur voortzetten om je laad- of loshaven te bereiken of – als dat te ver is – een plaats waar je

uitrusting gerepareerd of vervangen kan worden. Je mag geen enkele reis beginnen zonder een goed werkend AIS-apparaat.

De CCR gaat in haar nieuwe reglement uitvoerig in op de privacykwestie en op het gebruik van AIS-informatie. Ze omschrijft bijvoorbeeld hoe de bevoegde (vaarweg)autoriteiten zorgvuldig moeten omgaan met AIS-gegevens en

Sinds 1 december is AIS ook verplicht op de Rijn.



Praktijktips

Op 1 oktober organiseerde de CCR een workshop over AIS in Straatsburg. Enkele nuttige tips die we daar hoorden:

- Voor het uitzenden van verkeerde informatie kun je beboet worden. Check vooral of je MMSI-nummer correct is, maar ook of je scheepsafmetingen en andere gegevens kloppen.
- De kans is erg klein, maar het is mogelijk dat 2 schepen hetzelfde MMSI-nummer uitzenden. Daardoor denk je AIS-toestel dat

het om 1 schip gaat en zie je op je scherm je schip rare sprongen maken.

- Je AIS-toestel heeft 2 paswoorden: een voor de configuratie van het toestel, waarbij je onder meer het MMSI-nummer moet ingeven, en een gebruikerspaswoord om bijvoorbeeld de afmetingen van het schip in te geven. Het configuratiepaswoord behoort toe aan de erkende installateur van je toestel. Als bijvoorbeeld je MMSI-nummer foutief is ingegeven, mag alleen je installateur dat aanpassen.

de nationale privacywetgeving in acht nemen. Ze mogen AIS-gegevens uitsluitend opslaan en gebruiken voor: het actuele verkeersbeeld, het verkeersmanagement, incidentmanagement en calamiteitenbestrijding, sluismanagement en het opstellen van statistieken. Het doorgeven van AIS-gegevens aan derden is niet toegestaan op grond van de nationale voorschriften van de Rijn-oeverstaten. De identiteit van natuurlijke personen mag in geen enkel geval achterhaald kunnen worden, bijvoorbeeld aan de hand van de scheepsnaam, tenzij de exploitant van het schip daar expliciet toestemming voor gaf.

Ongewenste kijkers?

Op de website van de CCR (www.ccr-zkr.org) vind je een overzicht van de verschillende

nationale voorschriften voor de bescherming van persoonsgegevens bij het gebruik van AIS. Alle lidstaten hebben voorzorgsmaatregelen genomen om die bescherming te garanderen, maar er zijn grote verschillen tussen de aanpak van de verschillende landen. Als je misbruik van AIS-gegevens vermoedt, neem je het best contact op met de nationale instanties. Nog een praktische tip: wordt de positie van je schip ongewenst getoond in een online webtool? Vraag dan aan de betrokken firma om de gegevens van je schip te verwijderen. De meeste webbedrijven geven daar positief gevolg aan.

De koppeling van het zogenaamde Blauwe bord aan AIS-apparatuur is niet verplicht. Die gebeurt op zeer uiteenlopende manieren.

Varende ondernemers moeten er zich bij het navigeren bewust van zijn dat sommige schepen het Blauwe bord aan AIS-apparatuur gekoppeld hebben en andere niet. Daardoor is het dus niet zeker dat de weegegeven situatie op je elektronische vaarkaart met de werkelijkheid overeenstemt. Tot slot nog een laatste oproep: vergeet niet telkens je antenne recht te zetten nadat je ze hebt ingeklapt om onder een brug te varen. Anders wordt je positie niet correct weergegeven! ■

INFO

Een uitgebreide CCR-brochure over de AIS-verplichting op de Rijn vind je op: www.binnenvaart.be of <http://ris.vlaanderen.be>

JOB SPOT

NAAM Pascale Pasmans

JOB Senior Consultant Intermodaliteit en Hinterland

ORGANISATIE Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

‘Binnenvaart alsmaar belangrijker voor havens’

‘Samen met twee andere collega’s ben ik verantwoordelijk voor de binnenvaartprojecten in de haven van Antwerpen. Ik doe deze job nu zes jaar en ik geniet van de combinatie van operationele en strategische taken. De ontsluiting via binnenvaart is een doorslaggevende factor geworden in de internationale concurrentie tussen havens. Daarom hebben we de campagne Instream gelanceerd. Het Havenbedrijf neemt al een aantal jaar een voortrekkersrol op om in samenwerking met alle ketenpartijen de binnenvaartstromen in de haven vlotter te laten verlopen. Het is onze ambitie om tegen 2030 het modaal binnenvaartaandeel op te trekken van de huidige 36 naar 42 procent.’

‘Die inspanningen willen we nu via Instream bekender maken naar

alle doelgroepen – van rederijen en expediteurs tot varende ondernemers en overheden. Ik denk aan het online aanmeldings- en opvolgingsplatform voor lichters *BTS (Barge Traffic System)* in combinatie met het project *Centrale lichterplanning* voor containerterminals, de *Premium Barge Service* die dagelijks op vaste wijze de containerterminals aandoet, het *Consolidatieconcept* dat kleine containervolumes wil bundelen, de *Verbeterde nautische coördinatie* voor vlottere sluispassages enzovoort. Ons team staat met beide voeten in de praktijk om die projecten vlot te laten verlopen. Door krachten te bundelen met de markt denken we op langere termijn mee over nieuwe projecten die de binnenvaartservice voor havengebruikers kunnen versterken.’ ■

