

LRIT op Nederlandse schepen

Ondanks eerdere inspanningen van zowel de KVNR als de ILT, presteren Nederlandse schepen, ten opzichte van de andere EU vlaggenstaten, matig op het gebied van LRIT uitzendingen. Meerdere Paris MoU lidstaten selecteren schepen voor een 'more detailed' inspectie onder het Port State regime wanneer blijkt dat een bezoekend schip geen LRIT signaal uitzendt. De gevolgen voor reders kunnen een negatieve invloed hebben op de Company Performance en het scheepsrisico profiel, en inherent hieraan, een hogere inspectielast voor het schip en haar bemanning.

De reder is verantwoordelijk voor LRIT als uitrustingseis, certificering en de operationele uitvoering.

Omdat controles aan boord erg beperkt zijn en alleen overheidfunctionarissen kunnen verifiëren of een LRIT signaal daadwerkelijk wordt ontvangen door de centrale EU LRIT database, is een soepele samenwerking tussen de Nederlandse vloot en de ILT van belang.

Wij vragen van reders, kapiteins en kapitein eigenaren:

1. Aandacht voor de gevolgen voor LRIT door onderhoud aan communicatie (GMDSS) apparatuur. In de meeste gevallen betekent vervanging van een GMDSS Sat-C terminal ook vervanging van de LRIT unit en het moeten verrichten van een nieuwe Conformance Test (CT). De resultaten van deze CT dienen opnieuw bij Agentschap Telecom aangeleverd te worden (paragraaf 3). Uitswisseling van een LRIT of GMDSS antenne is theoretisch onmogelijk. De antenne draagt de ID en is als zodanig onlosmakelijk verbonden met de scheepsgegevens/ID. Zodra het LRIT apparaat is getest en geïntegreerd in de LRIT database dient de apparatuur niet uitgeschakeld te worden. Uitschakelen mag alleen met toestemming van de Nederlandse Kustwacht. Contactgegevens hiervoor zijn te vinden op de ILT website koopvaardij/LRIT.
2. Zich er van bewust zijn dat oudere LRIT apparatuur van de firma's Thrane & Thrane (TT-3000 SSA) en Furuno (Felcom 15 & 16) de afgelopen jaren software updates hebben moeten ondergaan. Zo is gebleken dat bij oudere installaties niet alle Inmarsat regio DNID's correct werken. In dit geval zal het schip bij het overschakelen van bijv. AORW (Atlantic Ocean Region West) naar POR (Pacific Ocean Region) niet automatisch doorgeschakeld worden naar CLS. Dit is de EMSA LRIT ASP waarmee de Conformance Test wordt uitgevoerd. Het gevolg hiervan is dat het schip als niet rapporterend vermeld komt te staan in de EMSA database. Dit geldt ook voor oudere types JRC Inmarsat-C terminals en voor terminals van Thrane & Thrane en Furuno die als systeem component (OEM) onder de merken SAM Electronics en Kelvin Hughes zijn geleverd.
3. De aan- en afmeldingprocedure bij Agentschap Telecom in acht te nemen. Het is belangrijk zich te realiseren dat het bij aan- en afmeld procedures voor LRIT om een ander loket binnen AT gaat dan bij de aanvraag en afmelding voor de frequentie vergunning van uw GMDSS apparatuur. M.a.w vlagt een schip uit en meldt u alleen uw radiovergunning af dan blijft het schip, voor wat betreft de LRIT, in de EU LRIT database staan. Andersom geldt dit ook bij het 'in'vlaggen van een schip. Een toegekende radiovergunning betekent niet automatisch ook een LRIT aanmelding. Wettelijk is de reder verantwoordelijk voor de aanmelding bij AT. Het komt vaak voor dat het ASP, welke de Conformance Test heeft uitgevoerd, de aanmelding verzorgt bij AT. Dit als service naar u als klant. Maak hier echter goede afspraken over met uw ASP. Algemeen geldt dat alleen u als reder/eigenaar van een registratie van een Sat-C/mini-C bij Inmarsat kan wijzigen en/of afmelden.
4. Up to date informatie met betrekking tot de contactgegevens van de Company Security Officer (CSO). De CSO is voor de ILT het aanspreekpunt van de reder wanneer het om LRIT gaat. Sinds 1 januari 2006 beheert de ILT de CSO gegevens en draagt zorg voor de beschikbaarheid hiervan voor het kustwachtcentrum. Wijzigingen kunnen worden doorgegeven door gebruik te

maken van het formulier 'Wijzigen gegevens Company Security Officer'. Dit formulier is te vinden op de website van de ILT. Schepen tussen de 300 en 500 GT, anders dan passagiersschepen, hebben wellicht geen CSO. In deze gevallen loopt het contact tussen het schip en ILT via het kantoor (vaak de technisch superintendent) van het betreffende schip.

5. Uw medewerking wanneer bij het monitoren door de vlaggenstaat blijkt dat de positiegegevens van uw schip niet aankomen in de LRIT database. Het schip staat dan aangevinkt als zijnde 'not reporting'. Deze situatie lost zich meestal niet automatisch op en heeft een aantal specifieke acties nodig waarbij samenwerking met de ILT en/of het database centrum in Lissabon noodzakelijk zijn. De CSO of superintendent ontvangt een standaard e-mail(s) waarin een procedure is opgenomen om het apparaat weer rapporterend te krijgen. Zo nodig dient ook Agentschap Telecom bepaalde acties te ondernemen.

Let op:

- LRIT apparatuur is scheepsspecifiek en kan niet worden uitgewisseld met andere schepen van uw rederij zonder tussenkomst van een ASP en Agentschap Telecom. De LRIT ID dient gekoppeld te worden aan IMO nr. Radio ID etc.
- Er hoeft bij overschakeling naar een andere Inmarsat communicatie satelliet nooit van LRIT datacenter te worden gewisseld. Alle Nederlandse schepen staan 'afgesteld' op de Europese database die wordt onderhouden door het Europese Maritieme Veiligheid Agentschap (EMSA) te Lissabon. Deze inregeling verzorgt Agentschap Telecom bij het in bedrijf brengen van een LRIT systeem.
- Nederlandse schepen worden wereldwijd volautomatisch doorgeschakeld naar de database in Lissabon.
- Rekeningen van service providers dienen op tijd betaald te worden. Dit ter voorkoming van de status 'terminal barred'. Dit komt ook regelmatig voor.

Meer informatie over de werking van het systeem is te vinden op de ILT website onder Transport/Koopvaardij/LRIT:

http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/koopvaardij/Reders onder Nederlandse vlag/wet en regelgeving/long_range_identification_and_tracking_lrit/.

Hier zijn ook een aantal folders, eerdere correspondentie met de sector en een technisch document van de database manager te vinden waarin gedetailleerd wordt uitgelegd wat te doen indien het systeem niet werkt.

Dit is een publicatie van **Inspectie Leefomgeving en Transport**

ILT/Scheepvaart

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag

T 088 489 00 00

10 december 2015