

UTILISATION D'APPAREILS

LIGNES DIRECTRICES POUR L'UTILISATION DU SYSTEME AUTOMATIQUE D'IDENTIFICATION A BORD DE BATEAUX DE LA NAVIGATION INTERIEURE

AIS INTERIEUR

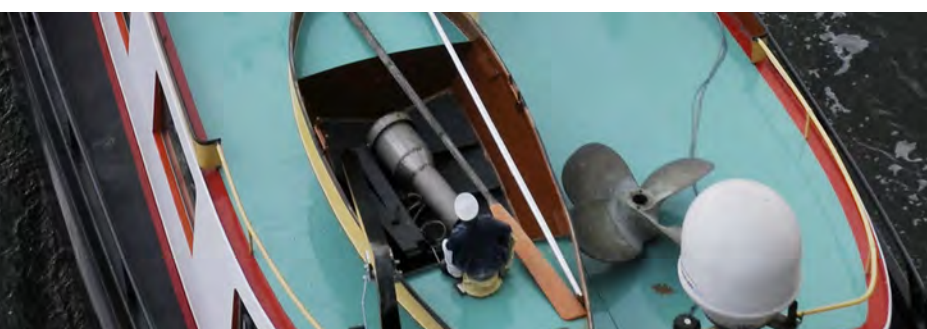


► Introduction générale

Les présentes lignes directrices ont été élaborées afin de promouvoir une utilisation sûre et efficace de systèmes automatiques d'identification à bord de bateaux de la navigation intérieure ("appareils AIS Intérieur"), notamment par

l'information des conducteurs sur leur mode de fonctionnement, les restrictions de performances et les utilisations possibles. Il convient par conséquent d'observer les présentes lignes directrices lors de l'utilisation d'appareils AIS Intérieur. Ces

lignes directrices aideront le conducteur à se familiariser avec l'utilisation d'appareils AIS Intérieur sur les voies de navigation intérieure, notamment pour l'interprétation des données affichées.

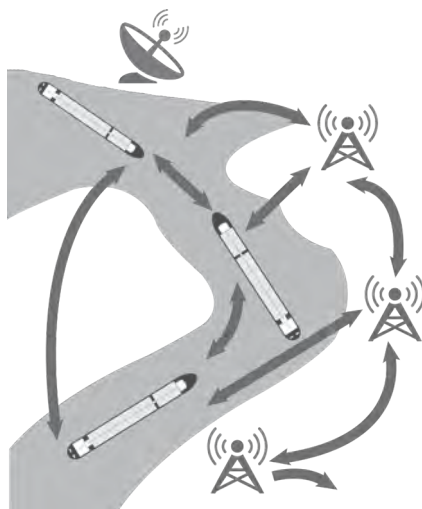


1 Qu'est-ce que l'AIS ?

Les appareils AIS Intérieur sont basés sur le système d'identification automatique AIS utilisé en navigation maritime. Les appareils AIS, également appelés transpondeurs AIS, émettent des messages par radiocommunication VHF. Dans la zone de diffusion VHF, ces messages peuvent être reçus par tous les autres appareils AIS situés à proximité du point d'émission, à la fois à bord de bateaux et à terre. Cette réception est automatique et intervient à des intervalles prédéfinis, qui peuvent être plus ou moins longs. Un bateau qui fait route à grande vitesse émet les messages AIS à des intervalles plus courts qu'un bateau plus lent ou amarré. Deux voies VHF distinctes sont réservées à la transmission des messages AIS.

Un matériel et un logiciel particuliers sont nécessaires pour l'AIS. Ce matériel consiste en un appareil AIS comportant un récepteur GPS intégré. Un équipement supplémentaire est nécessaire pour la présentation conviviale du contenu des messages AIS (par exemple une carte électronique de navigation intérieure (ECDIS Intérieur), voir section 3).

Les messages AIS contiennent notamment le nom et l'indicatif d'appel du bateau, sa position, ainsi que d'autres données relatives



au bateau (voir section 2). Certaines de ces informations, par exemple le nom et l'indicatif d'appel du bateau ainsi que sa position, sont enregistrées dans l'appareil ou sont déterminées automatiquement. D'autres indications, par exemple son statut navigationnel, son port de destination ou la nature de la marchandise dangereuse transportée (= nombre de cônes bleus), peuvent être saisies manuellement par le conducteur. Toutes les données saisies manuellement doivent être précises et exactes.

2 Informations transmises par l'AIS

Il convient de tenir compte du fait que les dispositions concernant les données contenues dans les messages AIS peuvent varier en fonction de la réglementation en vigueur dans l'État concerné ou dans la région concernée.

Les données transmises par les appareils AIS Intérieur peuvent être classées en différentes catégories.

Les données statiques relatives au bateau sont notamment les données suivantes :

- MMSI [le numéro d'appel du service radiotéléphonique mobile maritime], le nom du bateau, l'indicatif d'appel et le numéro ENI. Certains bateaux possèdent aussi un numéro OMI.
 - Le type de bateau, les dimensions (longueur et largeur) et l'emplacement de l'antenne GPS à bord sont des données statiques pour tous les bateaux isolés (c'est-à-dire qui ne font pas partie d'un convoi poussé ou remorqué), tandis que ce sont des données relatives au voyage lorsqu'il s'agit d'un convoi.
- Les données statiques relatives au bateau ne changent pas, dès lors que son propriétaire, sa nationalité ou d'autres paramètres ne sont pas modifiés. Les données statiques relatives au bateau sont saisies, configurées et protégées par un mot de passe au cours de la procédure d'installation. Si un ou plusieurs champs consacrés aux données statiques relatives au bateau comportent des

Attention !

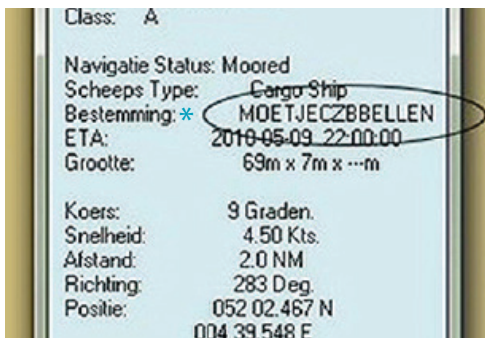
Lors de l'utilisation de données qui ont été transmises par l'AIS, il convient de tenir compte des facteurs suivants :

- Il faut toujours tenir compte du fait que d'autres bateaux sont susceptibles d'être dépourvus d'AIS ; un appareil AIS installé à bord d'un autre bateau est susceptible d'émettre des données incomplètes, erronées ou non actualisées ; un appareil AIS peut connaître un dysfonctionnement ou peut avoir été éteint.
- toutes les installations de l'infrastructure à terre ne sont pas équipées de station AIS de base, par exemple les écluses ou certaines centrales de trafic.
- tous les usagers doivent s'assurer qu'ils sont en mesure d'interpréter correctement les données reçues.
- l'AIS constitue uniquement une source d'informations supplémentaires. Il ne remplace pas les appareils de navigation, par exemple l'appareil radar, mais sert seulement à les compléter.

données erronées, ceci doit être corrigé par une société spécialisée agréée.

Les données dynamiques relatives au bateau sont toutes les données qui concernent les mouvements du bateau, par exemple sa position, sa vitesse, son cap et son statut navigationnel. Les données dynamiques relatives au bateau sont automatiquement dérivées des signaux de capteurs installés à bord. Font partie de ces capteurs le Global Positioning System (GPS) et – s'ils sont présents – les détecteurs du cap et de la vitesse de giration. Seul le statut navigationnel doit être saisi manuellement, soit directement sur l'appareil AIS (MKD – Minimum Keyboard Display) ou par le biais d'un appareil de saisie agréé et connecté qui supporte la fonctionnalité MKD. S'il est constaté que les données contenues dans un ou plusieurs des champs concernant les données dynamiques relatives au bateau sont inexactes ou non fiables, ceci nécessite l'intervention d'une société spécialisée agréée.

Les données relatives au voyage sont les données qui concernent le voyage actuel du bateau. En font parti le port de destination¹, l'enfoncement actuel et la nature de la marchandise dangereuse transportée (= nombre de cônes bleus). Pour les bateaux qui font route en convoi, sont également nécessaires les données suivantes : la longueur et la largeur du convoi (voir annexe 2), l'emplacement de l'antenne GPS à bord ainsi que le type de bâtiment



* = destination : tu dois appeler CZB (coöperatie van binnenvaartschepen)

** = ça je ne le dis pas

Exemple de données concernant le port de destination qui ne sont pas admissibles.²

ou de convoi conformément à la classification ERI. Toutes les données relatives au voyage doivent être saisies manuellement au moyen du MKD ou d'un appareil de saisie agréé et connecté (par exemple un appareil ECDIS intérieur qui supporte la fonctionnalité MKD). Le conducteur est responsable de l'exactitude des données saisies.

Pour information : toutes les données mentionnées sous le point "donnée relative au voyage" ne sont pas obligatoires dans tous les pays.

Toutes les données relatives aux bateaux qui sont saisies manuellement doivent être exactes. Lorsque la réglementation d'un pays ou d'une région n'exige pas la saisie de certaines données, il demeure néanmoins interdit de saisir des données erronées ; le champ de données concerné doit

contenir des données actuelles et exactes ou doit être réglé sur "non disponible" ("Not Available").

En résumé : toutes les données transmises doivent être exactes, y compris les données saisies au cours de la procédure d'installation. Il incombe au conducteur de vérifier régulièrement que les réglages de ses appareils AIS Intérieur sont corrects et que la transmission de ses données AIS est assurée correctement.

¹ Pour les ports de destination doivent être utilisés de préférence les codes ONU des pays et localités (UN/LOCODE).

² Il s'agit ici d'exemples réels. Le MMSI, le nom, l'indicatif d'appel et le numéro OMI sont noircis pour des raisons de confidentialité des données.

3 Utilisation d'un système électronique de visualisation de cartes et d'information pour les bateaux de la navigation intérieure (ECDIS Intérieur)

Un appareil AIS Intérieur n'est utile à bord d'un bateau que si les données concernant d'autres bateaux peuvent être visualisées sur une carte électronique de navigation intérieure d'un appareil ECDIS Intérieur. Il est par conséquent fortement recommandé d'associer un appareil ECDIS Intérieur à l'appareil AIS Intérieur. Ceci permet de visualiser sur une carte électronique de navigation intérieure (CEN intérieure) les informations AIS concernant d'autres bateaux et celles provenant de sources à terre.

L'utilisateur peut décider au moyen de réglages

effectués sur l'appareil ECDIS Intérieur quelles sont les indications issues de la carte qui doivent s'afficher à l'écran (toutes les données, une série de données standard ou un affichage minimum). Certaines données apparaissent ou disparaissent en fonction du réglage du zoom.

En ce qui concerne les données AIS, les positions d'autres bateaux sont toujours indiquées. L'utilisateur peut décider de visualiser des données AIS supplémentaires de tous les bateaux (sous la forme d'une "étiquette" s'affichant à côté du symbole AIS) ou limiter l'affichage à un seul

bateau en plaçant le curseur de la souris sur le bateau choisi. Si les symboles AIS affichés à l'écran sont trop nombreux, l'utilisateur peut réduire la zone d'affichage en zoomant, ce qui réduit le nombre de données affichées.

Certains systèmes de visualisation de cartes et d'information pour les bateaux de la navigation intérieure peuvent être utilisés en appui des appareils AIS Intérieur lors de la saisie de données relatives au voyage (par exemple le statut navigationnel, le port de destination, le nombre de personnes à bord etc.).

4 Protection des données

L'AIS est un système d'identification des bateaux qui met à disposition des données permettant d'identifier le bateau et de déterminer sa position. Aucune information détaillée concernant la cargaison transportée n'est transmise. En résumé, les informations transmises par les messages AIS se limitent pour l'essentiel aux informations qui seraient visibles directement sur le bateau concerné.

L'AIS est un système de transmission radio ouvert. Cela signifie que les messages transmis par les appareils AIS peuvent être reçus et consultés par toute personne utilisant un appareil AIS. Ceci résulte du fait que l'AIS a été conçu pour l'échange de données concernant la navigation entre un nombre illimité de

bateaux et pour que chacun puisse ainsi réceptionner les messages.

Les autorités compétentes sont tenues d'observer la réglementation en vigueur concernant la protection des données confidentielles. Il est aisé de réceptionner des données AIS au moyen de récepteurs AIS et d'appareils AIS. Toutefois, la publication de données AIS sur Internet sans autorisation de l'émetteur des données (et donc de leur propriétaire) est interdite dans la plupart des pays européens. Dans certains pays, même la simple réception de données AIS est interdite aux personnes non concernées.

5 Restrictions d'utilisation de l'AIS

D'autres moyens auxiliaires tels que la radiotéléphonie VHF, le radar et bien sûr la pratique habituelle de regarder par la fenêtre du bateau demeurent nécessaires, étant donné que tous les bateaux ne sont pas équipés de l'AIS et que, dans quelques rares cas, l'appareil AIS à bord peut tomber en panne. Par conséquent, il ne peut être garanti que l'AIS permette à lui seul d'obtenir une image exhaustive des conditions de trafic.

Comme avec tout autre système de transmission de messages radio, des dysfonctionnements techniques sont possibles et, par conséquent, la réception de messages ne peut pas toujours être garantie.

Les données concernant la position de bateaux faisant route sont normalement émises et reçues au minimum toutes les 10 secondes. Les données statiques relatives au bateau ne sont normalement émises et reçues que toutes les six minutes. Dans de rares cas, un message peut s'égarer et il faut alors un peu plus de temps pour que toutes les données concernant un bateau soient disponibles.

La qualité des données reçues équivaut à celle des données saisies à bord du bateau qui les émet. Ce niveau de qualité inclut la qualité de la saisie manuelle, de la configuration de l'appareil et des données reçues du (ou des) capteur(s) connectés. Les données enregistrées dans un appareil AIS doivent par conséquent rester exactes et actuelles.

L'AIS n'est pas un système public et général de transmission d'informations. Outre sa fonction principale, c'est-à-dire d'identifier d'autres bateaux, l'AIS permet d'échanger des informations concernant la sécurité. De courts messages de sécurité et des informations importantes, notamment sur les hauteurs d'eau ou des messages concernant des zones de risque suite à un accident, sont des exemples de cette catégorie d'informations.

Il est à noter qu'en vertu de dispositions réglementaires, l'AIS est limité à la communication d'informations concernant la sécurité. Il n'est pas conçu pour la transmission d'informations générales. L'utilisation abusive de l'AIS est sanctionnée.

6

Utilisation des informations AIS par les autorités compétentes

A la date d'impression de la présente brochure, les autorités compétentes ont déjà réalisé des investissements pour l'établissement de réseaux AIS à terre ou de tels investissements sont en cours.

Les autorités compétentes pour les voies navigables se familiarisent progressivement avec l'utilisation de cette technique relativement récente dans le domaine fluvial. Les informations diffusées et collectées au moyen des appareils AIS Intérieur sont essentiellement utilisées pour le suivi du trafic. Ces indications donnent aux autorités un aperçu de la situation sur les voies navigables, des bâtiments qui se dirigent vers leurs écluses et ponts et des bâtiments qui quittent leur réseau de voies navigables.

A l'avenir, les réseaux AIS à terre permettront à certaines autorités de communiquer aux conducteurs des informations importantes de manière directe et efficace (par exemple les hauteurs d'eau) ainsi que des informations relatives à des zones de danger (par exemple des avertissements concernant une avarie). Ces informations seront alors visibles à bord sur les systèmes électroniques ECDIS Intérieur de visualisation de cartes et d'information. L'AIS permettra aussi de gérer de manière plus efficace le trafic aux écluses et aux ponts mobiles, de sorte que l'attente du trafic aux écluses et ponts sera limitée autant que possible.

L'AIS ouvre de nombreuses possibilités pour des utilisations futures (services). Certains projets pilotes concernant de nouveaux services sont déjà en cours.

ANNEXE 1:

Catégories de bateaux selon ERI pour les bâtiments individuels ainsi que pour les convois poussés et remorqués

Ce tableau doit être utilisé avant le début du voyage pour la saisie du type spécifique de bâtiment ou du convoi (voir la liste de contrôle pour les appareils AIS Intérieur).

Code ERI			CODE SOLAS AIS	
code	U	Désignation du type de bâtiment / convoi	1er	2ème
8000	No	Bateau, type inconnu	9	9
8010	V	Vraquier à moteur	7	9
8020	V	Bateau-citerne à moteur	8	9
8021	V	Bateau-citerne à moteur, marchandises liquides, type N	8	0
8022	V	Bateau-citerne à moteur, marchandises liquides, type C	8	0
8023	V	Bateau-citerne pour transport de vrac sec comme s'il était liquide (ciment, par exemple)	8	9
8030	V	Porte-conteneurs	7	9
8040	V	Bateau-citerne pour gaz liquéfiés	8	0
8050	C	Vraquier motorisé, remorqueur	7	9
8060	C	Bateau-citerne motorisé, remorqueur	8	9
8070	C	Vraquier à moteur avec un ou plusieurs bateaux à couple	7	9
8080	C	Vraquier à moteur avec bateau-citerne	8	9
8090	C	Vraquier à moteur poussant un ou plusieurs vraquiers	7	9
8100	C	Vraquier à moteur poussant au moins un bateau-citerne	8	9
8110	No	Remorqueur, vraquier	7	9
8120	No	Remorqueur, bateau-citerne	8	9
8130	C	Remorqueur vraquier, couplé	3	1
8140	C	Remorqueur, vraquier/bateau-citerne, couplé	3	1
8150	V	Chaland vraquier	9	9
8160	V	Chaland-citerne	9	9
8161	V	Chaland-citerne, marchandises liquides, type N	9	0
8162	V	Chaland-citerne, marchandises liquides, type C	9	0
8163	V	Chaland-citerne conçu pour le transport de vrac sec comme s'il était liquide (ciment, par exemple)	9	9
8170	V	Chaland vraquier transportant des conteneurs	8	9
8180	V	Chaland-citerne, gaz	9	0
8210	C	Pousseur, un chaland de marchandises	7	9
8220	C	Pousseur, deux chalands de marchandises	7	9
8230	C	Pousseur, trois chalands de marchandises	7	9
8240	C	Pousseur, quatre chalands de marchandises	7	9
8250	C	Pousseur, cinq chalands de marchandises	7	9
8260	C	Pousseur, six chalands de marchandises	7	9
8270	C	Pousseur, sept chalands de marchandises	7	9
8280	C	Pousseur, huit chalands de marchandises	7	9
8290	C	Pousseur, neuf ou plus chalands de marchandises	7	9
8310	C	Pousseur, un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8320	C	Pousseur, deux chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8330	C	Pousseur, trois chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8340	C	Pousseur, quatre chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8350	C	Pousseur, cinq chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8360	C	Pousseur, six chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8370	C	Pousseur, sept chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8380	C	Pousseur, huit chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8390	C	PPousseur, neuf chalands ou plus dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz	8	0
8400	V	Remorqueur, seul	5	2
8410	No	Remorqueur, pour un ou plusieurs remorquages	3	1
8420	C	Remorqueur, assistant un bateau ou une combinaison liée	3	1
8430	V	Pousseur, seul	9	9
8440	V	Bateau de passagers, ferry, bateau de croisière, bateau de la Croix-Rouge	6	9
8441	V	Ferry	6	9
8442	V	Bateau de la Croix-Rouge	5	8
8443	V	Bateau de croisière	6	9
8444	V	Bateau pour le transport de passagers sans cabine ni restaurant	6	9
8450	V	Bateau de service, patrouilleur de police, services portuaires	9	9
8460	V	Bateau, bateau atelier, ponton bigue, câbliez, bateau pour le mouillage des bouées, drague	3	3
8470	C	Objet, remorqué, non spécifié ailleurs	9	9
8480	V	Bateau de pêche	3	0
8490	V	Bateau de soutage	9	9
8500	V	Chaland, bateau-citerne, produits chimiques	8	0
8510	C	Objet, non spécifié ailleurs	9	9
1500	V	Transporteur maritime de marchandises générales	7	9
1510	V	Porte-conteneurs maritime	7	9
1520	V	Vraquier maritime	7	9
1530	V	Bateau-citerne	8	0
1540	V	Bateau-citerne pour gaz liquéfiés	8	0
1850	V	Bateau de plaisance de plus de 20 mètres	3	7
1900	V	Bateau rapide	4	9
1910	V	Hydroglisseur	4	9
1920	V	Catamaran rapide	4	9

U = Utilisation

V = Vessel

C = Convoi

7 L'AIS pour les aides à la navigation (AtoN)

L'AIS est un moyen approprié pour renforcer l'efficacité des aides classiques à la navigation (acronyme en anglais : "AtoN" pour "Aids to Navigation"), pour indiquer la position de bouées, d'épaves, d'installations de production d'énergie éolienne, etc. Un message AIS AtoN spécifique transmet la position et la signification des aides à la navigation et indique si la balise se trouve à l'emplacement prévu ou si elle a été déplacée accidentellement.

Un tel message AIS AtoN peut être émis par une station AIS à terre ou par une station AIS AtoN spécifique montée sur une balise, une installation d'énergie éolienne ou un phare.

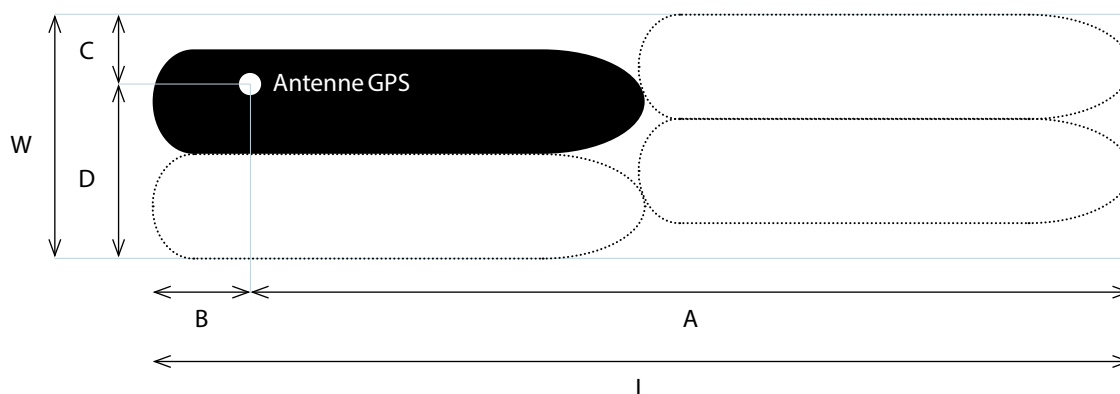
Le message AIS AtoN peut représenter une balise réellement présente dans l'eau, mais aussi une position dépourvue d'une telle balise. Dans ce deuxième cas, on parle d'une aide à la navigation virtuelle. Si l'appareil ECDIS le permet, les AtoN

virtuelles peuvent être représentées sur une carte ECDIS Intérieur et peuvent par exemple être utilisées pour signaler immédiatement la position d'une épave en attendant qu'une véritable balise puisse être mise en place ou pour délimiter un chenal en présence de glace, si les balises ne peuvent pas être maintenues en position.

ANNEXE 2:

Dimensions des bâtiments et convois

Le croquis ci-après facilite la compréhension des dimensions transmises par un message AIS d'un bâtiment faisant route seul et pour les convois de bâtiments. Les contours du bateau à bord duquel est installé l'appareil AIS Intérieur sont représentés par une ligne continue. Les lignes en pointillés représentent les dimensions d'un convoi.



Les valeurs suivantes doivent être saisies pour indiquer les dimensions d'un bâtiment ou d'un convoi :

- La longueur totale L
- La largeur totale W

Les valeurs suivantes doivent être sa-

sies pour indiquer l'emplacement de l'antenne GPS :

- A = la distance entre l'antenne GPS et la poue
- B = la distance entre l'antenne GPS et la proue

– C = la distance entre l'antenne GPS et le bordé bâbord (côté gauche du bateau)

- D = la distance entre l'antenne GPS et le bordé tribord (côté droit du bateau)

8 Autres types d'appareils AIS Intérieur

Il existe différents types d'autres appareils AIS pour différentes fonctions. Les principaux appareils sont les suivants :

AIS intérieur	Appareil AIS pour les bateaux de navigation intérieure (exigé par certaines réglementations régionales)	AIS AtoN	Appareil AIS pour les aides à la navigation, par exemple pour la signalisation de la position d'une balise ou d'une épave
Classe A	Appareil AIS pour les navires de mer (exigé selon SOLAS)	AIS SART	Emetteur AIS pour la recherche et le sauvetage (à bord des bateaux de sauvetage)
Classe B	Appareil AIS Intérieur pour les bateaux de plaisance et autres menues embarcations (équipement installé sur une base volontaire ou obligatoire pour certains types de bateaux en vertu de réglementations régionales)	AIS Base Station	Station AIS à terre
		AIS Repeater	Station AIS à terre pour l'extension de la zone couverte entre les bateaux, par exemple dans les zones montagneuses

9 Qui doit être équipé d'un appareil AIS Intérieur ?

Comme indiqué précédemment, il existe différents types d'appareils AIS. Pour une utilisation à bord, on distingue les appareils de "Classe A", les appareils de "Classe B" et les appareils "AIS Intérieur".

Les bateaux de la navigation intérieure exploités à des fins commerciales doivent être équipés d'appareils AIS Intérieur en tenant compte de la réglementation en vigueur dans les différents pays. Les bâtiments non motorisés qui font habituellement route dans un convoi remorqué ou poussé ne sont pas tenus de posséder leur propre appareil AIS Intérieur. Les informations AIS concernant un convoi sont émises par le remorqueur ou le pousseur en tenant compte des dimensions réelles du convoi. Dans un convoi remorqué composé de deux ou de plusieurs bateaux motorisés, chaque bateau doit émettre ses propres données, en particulier ses dimensions et le type de bâtiment ou de convoi selon ERI.

Les navires de mer sont équipés d'appareils de "Classe A" (équipement obligatoire). Les appareils AIS Intérieur sont presque identiques aux appareils de "Classe A". La différence réside dans le fait que les appareils AIS Intérieur transmettent en plus certaines données spécifiques à la navigation intérieure, par exemple le numéro ENI, si le panneau bleu est arboré, le nombre de cônes

bleus, etc. Les bateaux de la navigation intérieure ont accès à toutes les informations émises par les navires de mer. Les navires de mer ont accès à toutes les données AIS "standard" émises par les bateaux de la navigation intérieure, mais les données spécifiques à la navigation intérieure ne sont pas visualisables. Dans les ports maritimes et les embouchures de fleuves sont susceptibles d'être présents à la fois des bâtiments équipés d'appareils de "Classe A" et des bâtiments équipés d'appareils AIS Intérieur.

Pour les bateaux de plaisance, les appareils de "Classe B" sont admis dans tous les secteurs. Ces appareils n'offrent pas toutes les fonctionnalités des appareils de "Classe A" ou des appareils AIS Intérieur, mais tous les appareils de "Classe A" et AIS Intérieur sont en mesure de recevoir les principales données émises par les appareils de "Classe B", et inversement, notamment la position et le nom du bateau. Comme indiqué ci-avant, les appareils de "Classe B" ne sont pas autorisés à bord des navires de mer et des bateaux de la navigation intérieure exploités à des fins commerciales. Lorsque des symboles AIS sont visualisés sur appareil ECDIS Intérieur ou un appareil radar, les différents types d'appareils AIS décrits ci-avant ne sont pas toujours distingués (le même symbole étant utilisé).

10

Antennes AIS

Les antennes VHF, dont font partie les antennes AIS, ne fonctionnent correctement qu'en position verticale. En particulier à bord de bateaux de la navigation intérieure, les antennes sont parfois montées sur un pont escamotable en raison des limitations de tirant d'air lors du passage sous les ponts. Il convient de veiller à ce que les antennes soient positionnées aussi verticalement que possible, une position horizontale de l'antenne provoquant la perte de la communication VHF et empêchant la réception des données AIS émises par les autres bateaux.

11

Panneau bleu

A bord de certains bateaux, le panneau bleu est connecté à l'appareil AIS Intérieur, mais ceci n'est cependant pas systématique. Les conducteurs doivent avoir conscience de cette situation. Tous les symboles AIS visualisés sur l'ECDIS ne reflètent pas nécessairement la situation réelle en ce qui concerne le panneau bleu. Ainsi l'absence du symbole pour le panneau bleu ne signifie pas nécessairement que le panneau bleu n'est pas arboré, celui-ci pouvant être arboré mais non connecté!

Utilisation de l'appareil AIS Intérieur à bord d'un bateau de la navigation intérieure

Liste de contrôle pour les appareils AIS intérieur



La liste de contrôle ci-après a pour but de faciliter au conducteur l'utilisation de l'appareil AIS Intérieur à bord. La liste de contrôle donne un aperçu du type de données à saisir et à actualiser au cours du voyage. Les données dont la saisie est exigée concrètement

peuvent varier d'une région à l'autre. Les exigences minimales concernant la teneur des données figurent dans la réglementation de la commission fluviale compétente ou dans les réglementations nationales de l'Etat concerné.

- Avant le début du voyage, il convient de s'assurer que l'appareil AIS Intérieur est en fonctionnement.

AVANT LE VOYAGE

- Les données suivantes concernant votre bateau et qui sont transmises par l'appareil AIS Intérieur doivent être vérifiées (périodiquement):
 - > Nom du bateau
 - > Numéro ENI
 - > Type de bateau ou de convoi selon le tableau ERI
 - > Longueur et largeur du bateau
 - > Emplacement de l'antenne GPS
 - > Si le panneau bleu est connecté, s'assurer que le statut du panneau bleu est correctement indiqué.
- S'assurer que les données émises par d'autres bâtiments (éventuellement visibles à proximité) sont bien reçues par votre appareil AIS et le cas échéant par votre appareil ECDIS Intérieur.

PEU AVANT LE DEBUT DU VOYAGE

- Les données suivantes concernant votre bateau doivent être adaptées en fonction de la réglementation en vigueur dans le secteur à parcourir:
 - > Indication de la catégorie de marchandise dangereuse transportée (nombre de cônes bleus)

- > Port de destination
- > Enfoncement
- > Pour les convois : la longueur et la largeur du convoi, ainsi que l'emplacement de l'antenne GPS. Même si le voyage précédent a été effectué en convoi, les valeurs doivent être adaptées pour le prochain voyage.
- L'indication concernant le statut navigationnel du bateau doit être réglé sur "faisant route".

EN COURS DE VOYAGE

- L'indication concernant le statut navigationnel du bateau doit être actualisée à chaque changement.
- Vérifier si les données émises par d'autres bâtiments (éventuellement visibles à proximité) sont correctement reçues.

APRES LE VOYAGE

- L'indication concernant le statut navigationnel du bateau doit être réglée sur "à l'ancre".
- Si nécessaire, les données relatives au voyage doivent être adaptées.
- L'appareil AIS Intérieur doit être utilisé conformément à la réglementation en vigueur sur la voie navigable ou dans le port où se trouve le bâtiment.



Cofinancé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Numéro de contrat : 2010-BE-70202-P

