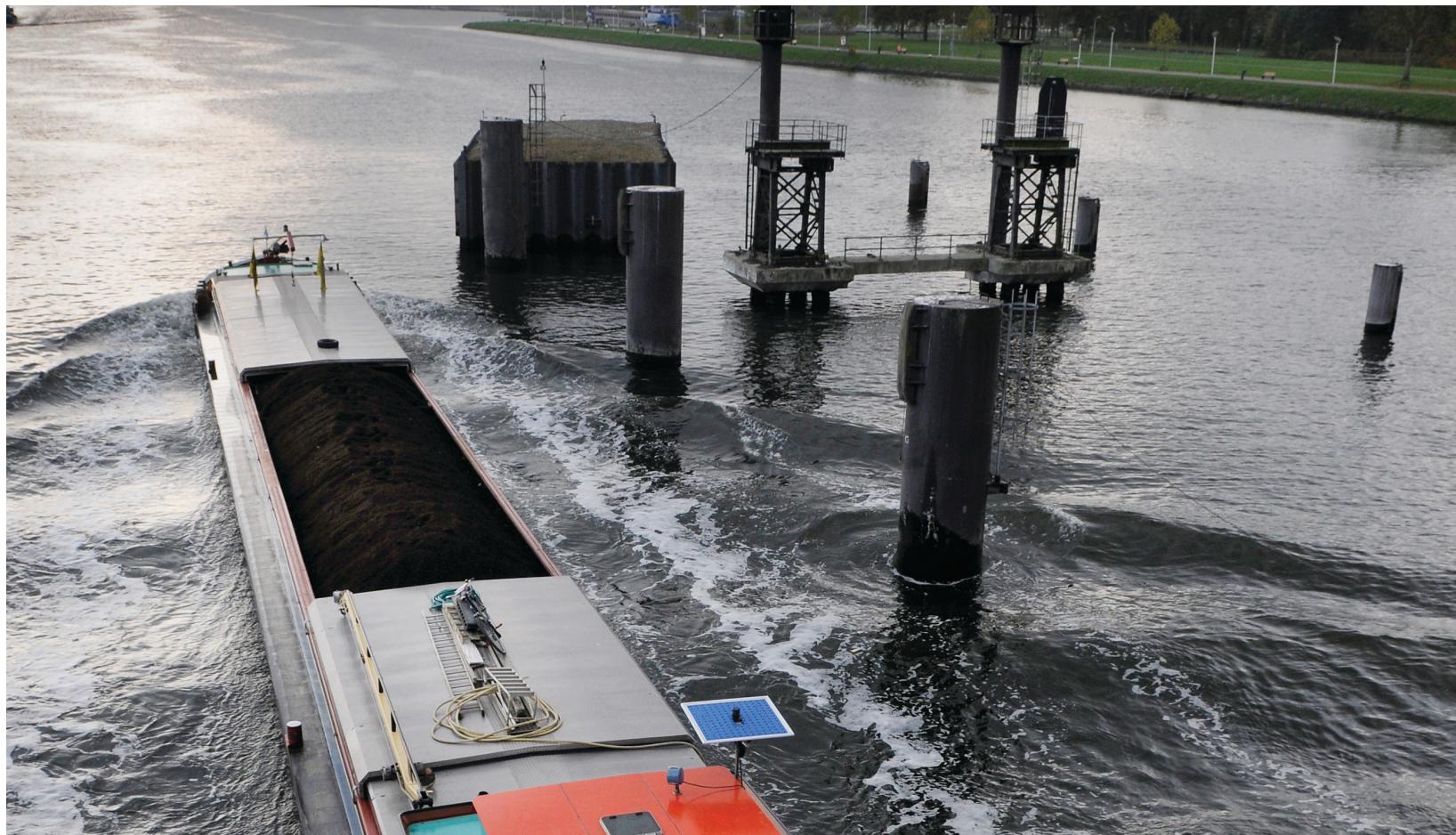


A HAJÓ-HELYZETMEGÁLLAPÍTÓ ÉS NYOMONKÖVETŐ RENDSZER

A BELVÍZI HAJÓZÁSBAN ALKALMAZOTT AIS ÜZEMSZERŰ HASZNÁLATÁRA VONATKOZÓ ÚTMUTATÓ



(AIS) HASZNÁLATA



Bevezetés

Ajelen útmutató a hajókra telepített (belvízi) AIS biztonságos és hatékony használatát hivatott elősegíteni, a rendszer működésével, korlátaival és potenciális alkalmazhatóságával kapcsolatos tájékoztatást adva a

hajóvezetők számára. Az AIS üzemeltetése során ajánlott figyelembe venni az ebben az útmutatóban foglaltakat, amelyek megismertetik a hajózó személyzettel az AIS belvízi utakon való szakszerű

használatát, beleértve a rendszer által megjelenített adatok helyes értelmezését is.

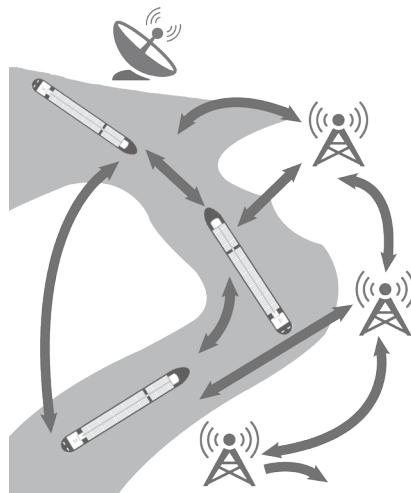


[1] Mi az AIS?

A belvízi AIS a tengerhajózásban alkalmazott AIS-on alapszik és rádiótechnikai átvitelt alkalmaz. Az AIS állomások (más néven AIS-transzponderek) üzeneteket sugároznak ki, amelyeket minden olyan fedélzeti és parti AIS állomás vesz, amely a kibocsátó állomás rádiós hatótávolságán belül helyezkedik el. A jelküldés automatikusan és rendszeresen, különféle időközökkel történik. A gyorsan haladó úszólétesítmények rövidebb, míg a lassan mozgó vagy kikötőben tartózkodó úszólétesítmények hosszabb időközönként sugároznak AIS-adásokat. Üzenetváltásra két külön, e célra fenntartott URH-csatorna szolgál.

Az AIS üzemeltetéséhez elengedhetetlenek bizonyos berendezések és szoftvereszközök. A szükséges hardveres háttér egy beépített GPS-vevővel rendelkező AIS-állomás. Az AIS-üzenetek tartalmának felhasználóbarát megjelenítéséhez pedig további eszközre (ún. belvízi elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszerre – ECDIS, lásd 3. pont) van szükség. Az üzenetek az úszólétesítmény azonosítóját, helyzetét, továbbá az

úszólétesítményhez kapcsolódó egyéb információkat tartalmazzák (részletek a 2. pontban). Bizonyos adatokat - például az úszólétesítmény azonosítóját és helyzetét - a rendszer automatikusan küldi



ki. A hajóvezetőknek lehetőségük van az úszólétesítményre vonatkozó további információk kézi betáplálására, ilyen például a hajózási állapot, az úti cél vagy a veszélyes árra vonatkozó tájékoztatás (kék kúpok). minden kézileg megadott adatnak pontosnak és érvényesnek kell lennie.

[2] A belvízi AIS információi

Az AIS-információk tartalmára vonatkozó rendelkezések országonként, illetve régióként eltérőek lehetnek a helyi szabályozások miatt.

A belvízi AIS rendszeren keresztül különféle információk küldésére van lehetőség.

A **statikus információk** csoportjába az alábbiak tartoznak:

- MMSI (mozgószolgálati azonosító szám), név, hívójel és ENI szám (Egyesütt Európai Hajószám). Néhány hajó IMO-számmal is rendelkezik.
- Magányosan közlekedő hajóra vonatkozóan a hajótípus, méret (hossz és szélesség), továbbá a GPS-antenna elhelyezkedése a hajón statikus információinak minősül, míg a kötelékben haladó hajók esetén ezek az adatok a hajó útjával kapcsolatos információk közé tartoznak. A statikus információk akkor változnak, ha az úszólétesítménynek új tulajdonosa lesz, megváltozik a felségjelzése vagy egyéb paramétere. A jelszóval védett statikus információkat a rendszer telepítése során viszik be. Téves információ esetén a rendszer telepítésére szakosodott, minősítéssel rendelkező céggel vegyük fel a kapcsolatot.

A **dinamikus információk** csoportjába minden olyan adattípus beletartozik, amely az úszóléte-

Figyelem!

Az AIS eszközzel továbbított információk használatánál vegyük figyelembe az alábbi pontokat:

- Tartsuk szem előtt, hogy más úszólétesítmények nem biztos, hogy rendelkeznek AIS eszközzel; egy másik úszólétesítményen felszerelt AIS-állomás esetleg hiányos, hibás vagy elavult információkat továbbít; az AIS meghibásodhat vagy lehet, hogy ki van kapcsolva.

- Nem minden partit létesítmény (például zsilipek vagy VTS-központok) rendelkezik AIS bázisállomással.
- A felhasználóknak meg kell bizonyosodniuk arról, hogy képesek helyesen értelmezni a fogadott adatokat.
- Az AIS csak kiegészítő információforrás. Nem helyettesíti az olyan navigációs eszközöket, mint például a radar, de arra hivatott, hogy azokat kiegészítse.

sítmény haladásával kapcsolatos, úgymint helyzet, sebesség, haladási irány és hajózási állapot. Amennyiben rendelkezésre állnak, a fedélzeti érzékelőktől automatikusan fogadott dinamikus információkhoz tartoznak még az említetteken kívül a GPS-adatok, az orirány, valamint a fordulási szögsebesség mérő adatai. Csak a hajózási állapot adatait szükséges kézileg betáplálni az alapszintű kezelőfelületen (ún. MKD-n) keresztül, vagy az MKD funkciót támogató, minősített beviteli eszközzel. Bármely dinamikus információ megbízhatatlansága esetén a rendszer telepítésére szakosodott, minősítéssel rendelkező céggel vegyük fel a kapcsolatot.

A **hajó útjához kapcsolódó információk** a hajó adott útjára vonatkozó információk. Ebbe bele tartozik az úti cél, az aktuális merülés, továbbá a veszélyes árura vonatkozó tájékoztatás (kék kúpok). Kötélkben haladó hajók esetén az alábbi információk megadása is szükséges: a kötelék hossza és legnagyobb szélessége (lásd 2-es melléklet), a GPS-antenna elhelyezkedése, valamint az ERI hajó- és köteléktípus. A hajó útjához kapcsolódó összes információt kézileg kell betáplálni az MKD-n vagy az MKD funkciót támogató beviteli eszközön keresztül (például az MKD funkciót támogató belvízi



Példák helytelen (nem megengedett) úti cél információra.²

ECDIS-en). A bevitt adatainkért az adott úszólétesítmény vezetője felel.

Megjegyzés: egyes országokban a hajó útjához kapcsolódó, imént felsorolt információk közül nem kötelező mindenöt megadni.

Minden kézileg betáplált információink érvényesnek kell lennie. Abban az esetben, ha egy országban vagy területen nem szükséges bizonyos adatai megadása, az információs mezőnek akkor is érvényes adatot vagy „Nem áll rendelkezésre” jelzést kell tartalmaznia. Ezt tartsuk szem előtt, mert érvénytelen információt soha nem szabad bevenni.

Összefoglalva: minden továbbított adataink

(beleértve a telepítéskor betápláltakat is) pontosnak kell lennie. A hajóvezetőknek rendszeresen ellenőrizniük kell, hogy a fedélzeten lévő belvízi AIS beállítása és az általa küldött információk helyesek-e.

¹ Célszerű szabványos UN/LOCODE úticél-kódokat használni.

² Ezek létező példák. Adatvédelmi okokból az MMSI, név, hívójel és IMO-szám nem látszik.

3 A belvízi elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszer (belvízi ECDIS) használata

A belvízi AIS által nyújtott lehetőségek csak abban az esetben használhatóak ki teljesen, ha a többi hajóról küldött információk megjeleníthetők egy belvízi ECDIS-felületen. Emiatt erősen ajánlott a belvízi AIS-t egy belvízi ECDIS-szel kiegészíteni, így lehetőség nyílik a más úszólétesítményekről, illetve a partról küldött AIS-információk belvízi elektronikus hajózási térképen (IENC-n) való megjelenítésére.

A felhasználó a belvízi ECDIS beállításával elődhonthati, hogy mely információkat (minden

adat, szokásos vagy minimális információk) kívánja megjeleníteni a képernyón. A kijelző képének nagyításával és kicsinyítéssel bizonyos információk megjelennek, mások pedig eltűnnek.

Az AIS-információkat illetően a többi úszólétesítmény AIS-helyzetét minden föltünteti a rendszer. A felhasználó további AIS információkat (címke) jeleníthet meg valamennyi úszólétesítményről egy időben, vagy az egérmutató egy úszólétesítményre

helyezésével az adott úszólétesítményről. Amennyiben túl sok AIS-szimbólum látható a képernyón, a felhasználó a kijelzőn megjelenített területre való nagyítással csökkentheti a kijelzett terület méretét, mérsékelve a feltüntetett AIS-információk mennyiségét.

Bizonyos belvízi ECDIS-ekkel lehetőség nyílik a hajó útjához kapcsolódó AIS-információk bevitelére, úgymint hajózási állapot, úti cél, a fedélzeten lévő személyek száma, stb.

4 Adatvédelem

Az AIS egy olyan azonosító rendszer, amely az úszólétesítményeket azonosítja, továbbá azok helyzetéről szolgáltat információkat. A rendszer az egyes úszólétesítmények fedélzetén lévő rakkományról nem ad semmiféle részletes tájékoztatást. Általánosságban véve tehát elmondható, hogy az AIS-üzenetek többnyire az úszólétesítményeken is feltüntetett információkat tartalmazzák. A (belvízi) AIS jelei szabadon foghatóak. Ez azt jelenti, hogy az AIS olyan üzeneteket sugároz, amelyeket AIS berendezéssel bárki fogadhat és olvashat. Az AIS azért nyílt

rendszerű, hogy mindenki vehesse a rajta küldött üzeneteket, mivel a rendszert biztonsági célokra terveztek.

Az illetékes hatóságoknak kötelező tiszteletben tartaniuk az adatvédelmi előírásokat. Az AIS-információk könnyen vehetőek az AIS vevőállomások segítségével. Ennek ellenére az AIS-információk interneten való közzététele a küldő fél (tulajdonos) engedélye nélkül a legtöbb európai országban tilos, sőt, néhány országban az AIS-információk illetékkel fogadása is tilos.

5 Az AIS alkalmazhatósága

Mivel nem minden úszólétesítmény rendelkezik AIS eszközzel és a fedélzeti AIS-állomás is esetenként meghibásodhat, szükséges más eszközök alkalmazása is, úgymint URH-sávú kommunikációs rádió vagy radar. Ezen kívül magától értetődő az is, hogy a jól bevált figyelőszolgálat fenntartása szintén elengedhetetlen. Mindezekből eredően az AIS kizárlagos használatával nem garantált, hogy teljes képet kapunk a forgalmi helyzetről.

Ahogy az minden rádiókommunikációs rendszer velejárója, az AIS használata során is felléphet műszaki meghibásodás, vagyis az üzenetek fogadása nem minden esetben garantált. A rendszer a menetben lévő úszólétesítmények helyzetére vonatkozó információkat átlagosan 10 másodpercenként küldi és fogadja. A statikus információk küldése és fogadása viszont megközelítőleg 6 percenként történik. Meglehetősen ritkán az is előfordulhat, hogy egy üzenet elvesztése esetén viszonylag sok idő telik el, mire az adott úszólétesítménnyel kapcsolatos minden információ újra rendelkezésre áll. A fogadott adatok minősége megegyezik

a küldő fél fedélzetén betáplált adatok minőségével, emiatt függ a kézi bevitel minőségétől, a konfigurációtól, valamint a csatlakoztatott érzékelők jeleitől. Következésképpen a belvízi AIS-állomásokon tárolt adatokat szükségszerű folyamatosan pontosítani és naprakészen tartani.

Az AIS nem nyilvános kommunikációs rendszer. Fő feladatain, azaz más úszólétesítmények azonosításán túlmenően lehetőséget teremt a vízközlekedés biztonságával kapcsolatos információcserére is. Ilyen jellegű információkra a biztonsággal kapcsolatos szöveges üzenetek, illetve olyan fontos adatok, mint a vízállás vagy a víziúton kialakuló veszélyhelyzetekhez kapcsolódó tájékoztatások hozhatóak fel példaként.

Ebből eredően megjegyzendő, hogy a jogszabályok szerint az AIS csak a vízközlekedés biztonságával kapcsolatos kommunikációra szolgál, vagyis nem használható általános hírközlési célokra. Az AIS helytelen használata jogi lépésekkel vonhat maga után.

6

AIS-információk illetékes hatóságok általi felhasználása

Ajelen tájékoztató szerkesztésekor a parti AIS infrastruktúra egyes területeken már rendelkezésre áll vagy kiépítése folyamatban van.

A hajózási hatóságok tapasztalatot gyűjtenek a belvízi közlekedésben meglehetősen új technológiának számító AIS használatával kapcsolatban. A belvízi AIS-állomások által küldött, a hatóságok által begyűjtött információk főként monitoring célokra szolgálnak. Ezek az információk átfogó képet nyújtanak a hatóságoknak a víziutakon kialakuló helyzetekről, a zsilipek és hidak felé tartó, továbbá a hálózat területét elhagyó úszólétesítményekről.

Néhány hatóság az AIS hálózatokat a közeljövőben arra fogja használni, hogy a fontos információkról (például vízállás) és a veszélyhelyzetekről a hajóvezetőket közvetlenül és hatékonyan tájékoztassa. Ezek az információk a hajókon telepített belvízi ECDIS-en megjeleníthetők lesznek. Ezen kívül a rendszer elősegíti a zsilipek és hidak meghajozásának hatékonyabb tervezését, ami hozzájárulhat a forgalom folytonosságának megteremtéséhez, továbbá csökkentheti a zsilipeknél és hidaknál kialakuló várakozási időt.

Az AIS számtalan új lehetőséget biztosít a jövő szolgáltatásai számára, amelyek közül számosnak a kísérleti üzeme már folyamatban van.

1-es számú melléklet:

ERI hajó- és kötelék típusok

Ez a táblázat a hajót megkezdése előtt (lásd belvízi AIS ellenőrzési lista) az adott hajó vagy kötelék típusának beviteléhez használatos.

ERI-kód			SOLAS AIS kód	
Kód	U	Hajó megnevezése	Első számjegy	Második számjegy
8000	Nem	Hajó, típusa ismeretlen	9	9
8010	V	Önjáró teherhajó	7	9
8020	V	Önjáró tartályhajó	8	9
8021	V	Önjáró tartályhajó, folyékony rakomány, N típus	8	0
8022	V	Önjáró tartályhajó, folyékony rakomány, C típus	8	0
8023	V	Ömlesztett árut szállító önjáró tartályhajó	8	9
8030	V	Konténersistálító hajó	7	9
8040	V	Gázszállító tartályhajó	8	0
8050	C	Vontatásra alkalmas önjáró teherhajó	7	9
8060	C	Vontatásra alkalmas önjáró tartályhajó	8	9
8070	C	Mellévet alkazatban közlekedő teherhajók	7	9
8080	C	Mellévet alkazatban közlekedő tartályhajó	8	9
8090	C	Egy vagy több teherszállító hajóból álló toltható kötelék	7	9
8100	C	Egy vagy több tartályhajóból álló toltható kötelék	8	9
8110	Nem	Teherhajókat vontató hajó	7	9
8120	Nem	Tartályhajókat vontató hajó	8	9
8130	C	Teherhajókat kötelékben vontató hajó	3	1
8140	C	Teherhajókat/tartályhajókat kötelékben vontató hajó	3	1
8150	V	Teherszállító bárka	9	9
8160	V	Tartálybárka	9	9
8161	V	Tartálybárka, folyékony rakomány, N típus	9	0
8162	V	Tartálybárka, folyékony rakomány, C típus	9	0
8163	V	Ömlesztett árut szállító tartálybárka	9	9
8170	V	Konténersistálító bárka	8	9
8180	V	Gázszállító tartálybárka	9	0
8210	C	Tolóhajó, egy teherszállító bárkával	7	9
8220	C	Tolóhajó, két teherszállító bárkával	7	9
8230	C	Tolóhajó, három teherszállító bárkával	7	9
8240	C	Tolóhajó, négy teherszállító bárkával	7	9
8250	C	Tolóhajó, öt teherszállító bárkával	7	9
8260	C	Tolóhajó, hat teherszállító bárkával	7	9
8270	C	Tolóhajó, hétféle teherszállító bárkával	7	9
8280	C	Tolóhajó, nyolc teherszállító bárkával	7	9
8290	C	Tolóhajó, kilenc teherszállító bárkával	7	9
8310	C	Tolóhajó, egy gázszállító bárkával / tartálybárkával	8	0
8320	C	Tolóhajó, két bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8330	C	Tolóhajó, három bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8340	C	Tolóhajó, négy bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8350	C	Tolóhajó, öt bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8360	C	Tolóhajó, hat bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8370	C	Tolóhajó, hétféle bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8380	C	Tolóhajó, nyolc bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8390	C	Tolóhajó, kilenc vagy több bárkával, amelyből legalább egy tartálybárka vagy gázszállító bárka	8	0
8400	V	Vontatóhajó (magánysan közlekedő)	5	2
8410	Nem	Vontatóhajó, egy vagy több vontatmánnyal	3	1
8420	C	Előfogatot adó vontatóhajó	3	1
8430	V	Tolóhajó (magánysan közlekedő)	9	9
8440	V	Utasszállító hajó, komp, kórházhajó, kabinos személyhajó	6	9
8441	V	Komp	6	9
8442	V	Kórházhajó	5	8
8443	V	Kabinos személyhajó	6	9
8444	V	Termes személyhajó	6	9
8450	V	Kiszolgáló hajó, hatósági hajó, kikötői szolgálatot ellátó hajó	9	9
8460	V	Hajó, úszó munkagép, úszódarau, kábelfektető, kotróhajó	3	3
8470	C	Egyéb vontatott úszó létesítmények	9	9
8480	V	Halászhajó	3	0
8490	V	Ellátóhajó	9	9
8500	V	Vegyi anyagot szállító tartálybárka	8	0
8510	C	Egyéb, még nem határozott úszó létesítmények	9	9
1500	V	Tengeri áruszállító hajó	7	9
1510	V	Konténersistálító tengeri hajó	7	9
1520	V	Ömlesztáru-szállító tengeri hajó	7	9
1530	V	Tartályhajó	8	0
1540	V	Cseppfolyósítottgáz-szállító tartályhajó	8	0
1850	V	Tengeri kedvtelési célú hajó (20 méternél hosszabb)	3	7
1900	V	Gyorsjáratú hajó	4	9
1910	V	Hordszárynas hajó	4	9
1920	V	Gyorsjáratú katamarán hajó	4	9

7 Navigációt segítő szolgáltatások (AtoN)

Az AIS megfelelően kiegészít a hagyományos navigációt segítő szolgáltatásokat (AtoN) többek között a bóják, hajóroncsok és szélerőművek helyének megjelölése terén.

Egy erre a célra kialakított AIS AtoN üzenet tájékoztat a hajzási jelzés helyéről és tartalmáról, továbbá arról, hogy az adott bója a rendeltetésszerű helyén tartózkodik-e vagy esetleg elsodródott. Az ilyen jellegű AIS AtoN üzenetek mind parti AIS állomásokról, minden

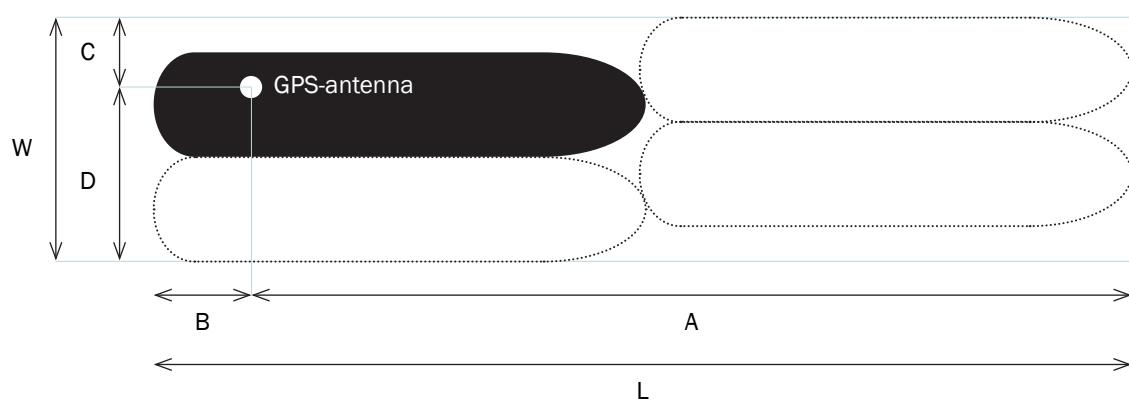
pedig speciális bójára, szélerőműre, vagy éppen világítótoronyra szerelt AIS AtoN állomásokról is kisugározhatóak.

Az AIS AtoN üzenet vonatkozhat a vízen a valóságban elhelyezkedő bójára, de lehet akár ún. virtuális AtoN is, amely egy fizikailag nem létező bója helyét mutatja. Az ilyen virtuális AtoN-ök megjeleníthetők ECDIS-en, továbbá arra is használhatóak, hogy egy havaria helyét

azonnal a baleset után, még a valódi bóják kihelyezése előtt megjelölék, vagy befagyott vízfelület esetén a hajótutat mutassák, mivel a bóják ilyen körülmények között nem maradnak épségben.

2-es számú melléklet: Az úszólétesítmény vagy kötelék mérete

Az alábbi ábra segít jobban átlátni a hajóméreteket magányosan és kötelékben haladó hajók esetén. A belvízi AIS-állomással felszerelt úszólétesítmény körvonala folyamatos vonallal jelölt, míg a szaggatott vonal a kötelékben haladó hajókat mutatja.



Az alábbi értékek bevitelére szükséges a magányos hajó vagy a kötelék méretének meghatározásához:

- teljes hosszúság L,
- teljes szélesség W.

Az alábbi értékek bevitelére szükséges a GPS-antennaelhelyezkedésének meghatározásához:

- A = a GPS-antenna távolsága a hajóról,
- B = a GPS-antenna távolsága a

hajófartól,

- C = a GPS-antenna távolsága a hajó bal oldalától,
- D = a GPS-antenna távolsága a hajó jobb oldalától.

8 Egyéb AIS-állomások

Számos egyéb fajta AIS állomás is létezik, amelyek minden különböző célt szolgálnak. Ezek közül a legfontosabbak az alábbiak:

Belvízi AIS	AIS állomás belvízi hajózáshoz (a helyi szabályozás értelmében kötelező)	AIS AtoN	AIS állomás navigációt segítő szolgáltatásokhoz, például bóják és hajóroncsok helyének jelölésére
A osztály	AIS állomás tengeri hajókra (a SOLAS egyezmény értelmében kötelező)	AIS SART	AIS kutató-mentő jeladó életmentő csónakokhoz
B osztály	AIS állomás kedvtelési célú és más kishajókra (a helyi szabályozás értelmében saját elhatározásból vagy kötelezően telepítendő bizonyos típusú úszólétesítmények esetében)	AIS bázisállomás	AIS-állomás a parton
		AIS jelismétlő	Parti AIS-állomás az úszólétesítmények közötti kiterjesztett lefedettség megteremtésére, például dombos területeken

9 Mely hajókra ajánlott a belvízi AIS telepítése?

Mint azt a korábban említettek is mutatják, az AIS-állomásoknak számtalan típusa létezik. A mobil (fedélzeti) használatú berendezéseknek három fajtája van: A osztály, B osztály és belvízi AIS-állomás.

Az úszólétesítmények kötelező felszereltségre vonatkozó nemzeti előírásokat figyelembe véve a belvízi kereskedelmi hajózás során ajánlott a belvízi AIS használata. Az önálló meghajtással nem rendelkező, általában kötelékben vontatott vagy toltható hajókat nem szükséges felszerelni saját fedélzeti AIS állomással. A kötelékre vonatkozó AIS információkat a vontató vagy tolóhajó küldi a kötelék méretének figyelembe vételével. Két vagy több, saját meghajtással rendelkező hajót tartalmazó vontatott kötelékek esetében a saját meghajtással rendelkező hajók mindegyikének ajánlott információt küldeenie, amely tartalmazza saját méretüket és a megfelelő ERI hajó- vagy köteléktípus meghatározást.

A tengeri hajóknál kötelező felszereltségeknek számít az A osztályú állomás. A belvízi AIS-állomások majdnem megegyeznek az A osztályú állomásokkal. Az eltérés közöttük

csupán az, hogy az előbbiektartalmaznak néhány kiegészítő, belvíz-specifikus információt, úgymint ENI-szám, kék kúpok stb. A belvízi hajók fogadnak a tengeri hajókról érkező minden információt. A tengeri hajók viszont csak minden „megszokott” AIS információt fogadnak a belvízi hajókról, tehát a belvíz-specifikus adatokat nem. Tengeri kikötőknél és tenger-folyó csatlakozásnál minden az A osztályú, minden pedig a belvízi AIS-állomások használatára lehet számítani. A kedvtelési célú hajók esetében a B osztályú állomások használata minden területen megengedett. Ezek ugyan nem rendelkeznek az A osztályú és a belvízi AIS-állomások minden funkciójával, ellenben a jelentősebb információk (úgymint helyzet és azonosító adatok) megállapítására kölcsönösen képesek. A B osztályú állomások használata belvízi vagy A osztályú helyett sem a tengeri, sem pedig a belvízi kereskedelmi hajózásban nem megengedett. Az AIS szimbólumok (belvízi) ECDIS-en vagy radaron való megjelenítése során nem minden értelmezhető az imént ismertetett mobil AIS-állomások szimbólumai közötti különbség (mivel ugyanazok a szimbólumok).

10 AIS-antennák

AIS-antennák

Az URH-antennák az AIS-antennákhoz hasonlóan csak függőleges helyzetben működnek optimálisan. Az antennákat esetenként (különösen a belvízi hajók esetében) egy döntött tartóra rögzítik a hidak alatti elhaladásakor felmerülő magassági problémák kiküszöbölésére. Figyelni kell arra, hogy az URH-antennák mégis a lehető leginkább függőleges helyzetben legyenek, mivel vízszintes helyzetben a környező úszólétesítményekkel fenntartott URH-kapcsolat megszakadhat, így az AIS-információk is elveszhetnek.

11 Kék jelzés

Egyes hajók kék jelzése a belvízi AIS-állomással össze van kötve, még más hajóké nem. A hajóvezetőknek ezzel tisztában kell lenniük. A kék jelzést illetően nem minden ECDIS-en megjelenített AIS-szimbólum tükrözi a valós helyzetet. Következésképp, a kék jelzés hiánya nem feltétlenül jelenti azt, hogy a kék jelzés nincs bekapcsolva, mivel felmerülhet az is, hogy csak nincs összekötve az AIS-állomással!

A belvízi AIS-állomás működtetése
belvízi hajók fedélzetén

Belvízi AIS ellenőrzési lista ✓

Jelen ellenőrzési lista arra hivatott, hogy segítséget nyújtson az úszólétesítmények vezetőinek a belvízi AIS-állomás fedélzeti üzemeltetéséhez. A lista célja összefoglalni a belvízi hajón betáplálandó és a hajó útja során naprakészen tartandó adatokat.

Az adatbevitelre vonatkozó tényleges követelmények régiónként eltérhetnek. Az adattartalomra vonatkozó alapkötetelményeket az egyes folyami bizottságok szabalyozásai vagy a nemzeti rendelkezések szabják meg.

- Indulás előtt ellenőrizzük, hogy a belvízi AIS állomás be van-e kapcsolva!

INDULÁS ELŐTT

- Ellenőrizzük (időnként), hogy a hajón lévő belvízi AIS-adatszolgáltatás működik-e:
 - > úszólétesítmény neve,
 - > ENI szám,
 - > ERI hajó- és köteléktípus,
 - > a hajó hossza és szélessége,
 - > a GPS-antenna vonatkoztatási pontja.
 - > Amennyiben a kék jelzés csatlakoztatva van, ellenőrizzük, hogy a kék jelzés állapota megfelelő-e!
- Ellenőrizzük az MKD-n vagy az ECDIS-en, hogy más úszólétesítményektől (amelyeket szabad szemmel is láthatunk) fogad-e a rendszer adatokat!

RÖVIDDEL A HAJÓ ÚTJÁNAK MEGKEZDÉSÉT KÖVETŐEN

- Módosítsuk a hajó adatait a tervezett út során érintett folyók regionális előírásai alapján:
 - > veszélyes árura vonatkozó tájékoztatás,
 - > úti cél,

- > merülés,
- > kötelék esetében: a kötelék hossza és szélessége, valamint a GPS-antenna vonatkoztatási pontja. Az értékeket még akkor is ellenőrizzük, ha az előző út is kötelékben történt!

- A hajózási állapotok közül válasszuk ki a „Halad” („underway”) navigációs állapotinformációt!

A HAJÓ ÚTJA ALATT

- Tartsuk naprakészen a hajózási állapotra vonatkozó információt!
- Ellenőrizzük, hogy más úszólétesítményektől (amelyeket szabad szemmel is láthatunk) fogad-e a rendszer adatokat!

A HAJÓ ÚTJA UTÁN

- Állítsuk a navigációs állapotinformációt „Kikötve vesztegel” („moored”) vagy „Horgonyoz” („at anchor”) állapotra!
- Amennyiben szükséges, módosítsuk a hajó útjához kapcsolódó adatokat!
- A belvízi AIS-állomást az adott víziúton / kikötőhelyen érvényes előírások szerint üzemeltessük!



Az Európai Unió által támogatott projekt

Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T)

Szerződésszám: 2010-BE-70202-P

Felelős szerkesztő: VTT Szakértői Csoport | Szerzők: Annick Javor, Stefan Bober, Piet Creemers, Jeffrey van Gils, Wim van der Heijden

Fordította: RSOE az IRIS Europe 3 projekt keretében

Kapcsolat: http://www.ris.eu/expert_groups/vtt | vtt@ris.eu

Jogi nyilatkozat: Jelen kiadványért felelősséggel kizárolgatja a Szerzőket terhéli. Az Európai Unió nem felel a dokumentumban található információk bármennemű felhasználásáért.

