

Précisions concernant l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure



► Introduction

La CCNR a introduit une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur associé à un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure¹. Cette obligation s'applique sur le Rhin à partir du 1er décembre 2014. Ce document, rédigé à l'attention des personnels navigants, vise à expliciter cette décision en répondant à des questions concrètes que les utilisateurs se posent dans la pratique quotidienne.

¹ Afin d'améliorer la lisibilité, désormais, le terme « un appareil ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure » sera remplacé dans la plupart des cas par « des systèmes pour la visualisation de cartes électroniques ».

Sommaire

Introduction	1
1. L'appareil AIS	4
1.1 Intérêt pour un conducteur d'utiliser l'appareil AIS	4
1.2 Les différents types d'appareils AIS	5
1.3 Obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur	6
1.4 Exigences relatives au montage de l'appareil AIS Intérieur	8
1.5 Obligation de mettre en fonctionnement l'appareil AIS Intérieur	10
1.6 Données émises par l'appareil AIS Intérieur	12
1.7 Utilisation des données par des tiers et protection des données	14
2. L'appareil ECDIS Intérieur ou l'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure	16
2.1 Intérêt pour un conducteur de l'utilisation de systèmes pour la visualisation de cartes électroniques en association avec un appareil AIS	16
2.2 Obligation d'équipement en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure	16
2.3 Exigences applicables aux systèmes pour la visualisation de cartes électroniques	16
2.4 Utilisation du panneau bleu	18
2.5 Conduite à tenir en cas de systèmes pour la visualisation de cartes électroniques ne permettant plus d'afficher les informations des appareils AIS	18
Sources	19
Précisions sur les abréviations	19
Annexe 1 : Statut navigationnel	20
Annexe 2 : Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment	21
Annexe 3 : Liste de contrôle pour l'appareil AIS Intérieur	23

I. L'appareil AIS

I.1 Intérêt pour un conducteur d'utiliser l'appareil AIS

Les informations affichées par l'appareil AIS sur les systèmes pour la visualisation de cartes électroniques sont des informations supplémentaires utiles. Elles ne dispensent toutefois pas le conducteur d'une surveillance du trafic en s'appuyant sur l'image radar et en regardant par la fenêtre de la timonerie. En effet, seuls les bâtiments équipés d'un appareil AIS sont visibles sur l'écran du système pour la visualisation de cartes électroniques. Or tous les bâtiments ne sont pas équipés d'un appareil AIS.

Un appareil AIS Intérieur connecté à un appareil ECDIS Intérieur ou à un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure permet donc au conducteur de visualiser de manière claire et précise sur une carte électronique de navigation intérieure la position des bâtiments présents à proximité, et dans quelle direction ils se déplacent. Ces informations permettent au conducteur d'adapter sa conduite.

Pour la sécurité de la navigation, le conducteur peut à tout moment utiliser la communication par radiotéléphonie (VHF), pour appeler les autres bâtiments à proximité, afin d'avoir une vision claire du reste du trafic. Dans la même logique, l'utilisation d'un appareil AIS ne remplacera jamais la surveillance directe du conducteur depuis la timonerie.

Si l'utilisation du radar permet aussi de localiser les autres bâtiments aux alentours, et ceci de manière plus précise qu'avec l'appareil AIS, la portée du radar est toutefois limitée par rapport à celle de l'appareil AIS, surtout sur les eaux intérieures. La portée d'un appareil AIS Intérieur est en effet beaucoup plus importante et permet de visualiser les bâtiments de l'autre côté d'un obstacle tel qu'une montagne.

L'appareil AIS associé à un système pour la visualisation de cartes électroniques apporte une aide à la navigation, mais ne constitue pas un système de navigation comparable au radar installé à bord. En d'autres termes, l'appareil AIS est une aide pour obtenir des informations sur les autres bâtiments.

Le conducteur devrait prendre connaissance des informations délivrées par l'appareil AIS et devrait les utiliser pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation. Conformément à son « devoir de vigilance », le conducteur devrait faire bon usage de ces informations supplémentaires.



1.2 Les différents types d'appareils AIS

Il existe trois types d'appareils AIS utilisables :

- les appareils AIS Intérieur
- les appareils AIS de classe A
- les appareils AIS de classe B

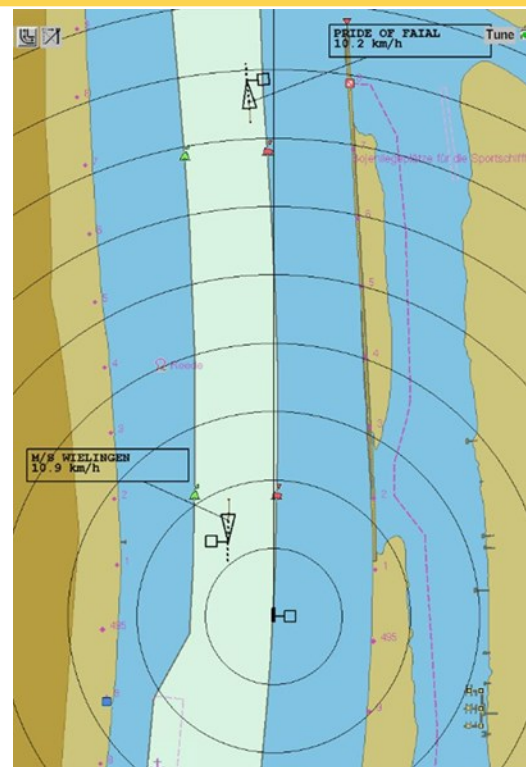
1.2.1 Appareils AIS Intérieur

Un bateau naviguant sur le Rhin qui est soumis à l'obligation d'être équipé d'un appareil AIS Intérieur (voir item 1.3) doit être équipé d'un appareil AIS Intérieur possédant un agrément de type.

L'agrément de type signifie que l'appareil AIS Intérieur doit être conforme aux exigences du Standard d'essai pour l'AIS Intérieur. La conformité est certifiée par un examen de l'agrément de type par une autorité compétente.

Les règles suivantes s'appliquent en ce qui concerne l'édition du standard d'essai AIS Intérieur à satisfaire :

- Les appareils AIS Intérieur qui ont été certifiés avant le 19 octobre 2012 doivent être conformes aux exigences du Standard d'essai édition 1.0 ou 1.01 de la CCNR et les appareils qui ont été certifiés après cette date doivent être conformes aux exigences du Standard d'essai édition 2.0 de la CCNR. Les appareils AIS Intérieur certifiés conformément à l'édition 1.0 ou 1.01 portent un numéro d'agrément de type attribué par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) selon le format suivant : R-4-2XX (X représente un chiffre).
- Il était possible d'installer un équipement AIS Intérieur avec un agrément de type conforme à l'édition 1.0 et 1.01 jusqu'au 30 novembre 2015. Les appareils déjà installés peuvent être utilisés après cette date.
- Depuis le 1er décembre 2015, seuls les appareils AIS Intérieur possédant un agrément de type conforme aux exigences du Standard d'essai AIS Intérieur 2017/édition 2.0 du standard d'essai pourront être installés. Les appareils AIS Intérieur possédant un agrément de type conforme à l'édition 2.0 portent un numéro d'**agrément de type** attribué par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) selon le format suivant : R-4-3XX (X représente un chiffre).
- Il est prévu que, à compter du 1er janvier 2024, seuls les appareils AIS Intérieur possédant un agrément de type conforme à l'édition 3.0 du Standard d'essai AIS Intérieur, c'est-à-dire à la partie III de l'ES-RIS 2021/1 pourront être installés. Les appareils déjà installés pourront être utilisés après cette date. En effet, à compter du 1er janvier 2022 (date d'entrée en vigueur de l'ES-TRIN 2021/1), le « Standard d'essai pour l'AIS intérieur 2021/édition 3.0 » sera applicable.



1.2.2 Appareils AIS de classe A

Les appareils AIS de classe A doivent respecter les prescriptions de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) Pour information, d'après la convention SOLAS, ils sont prescrits sur les voies de navigation maritime pour tous les navires de mer de plus de 300 tonnes. Les appareils AIS de classe A sont largement utilisés dans la navigation maritime.

Un bateau naviguant sur le Rhin qui est soumis à l'obligation d'être équipé d'un appareil AIS Intérieur (voir point 1.3) ne peut pas être équipé uniquement d'un appareil AIS de classe A.

1.2.3 Appareils AIS de classe B

Les appareils AIS de classe B disposent de fonctionnalités limitées par rapport aux appareils AIS Intérieur et aux appareils AIS de classe A. Les appareils AIS de classe B peuvent être utilisés, par exemple, par les bateaux de plaisance. Les appareils AIS de classe B doivent être conformes :

- aux exigences pertinentes de la recommandation ITU-R.M 1371 et de la directive 2014/53/UE (RED),
- à la norme internationale IEC 62287-1 ou 2 (y compris la gestion des canaux ASM).

I.3 Obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur

I.3.1 Bâtiments qui doivent être équipés d'appareils AIS Intérieur

L'obligation de posséder un appareil AIS Intérieur est décrite de manière précise dans l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR).

Cette obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur s'applique à tous les bâtiments, y compris les navires de mer, les bacs, les menues embarcations de la police équipées d'un appareil radar et les menues embarcations¹ possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ou un certificat réputé équivalent en vertu de ce règlement.

Seuls les bâtiments mentionnés au point I.3.2 ci-dessous ne sont pas soumis à cette obligation.

I.3.2 Bâtiments exemptés

Les bâtiments suivants ne sont pas soumis à l'obligation d'être équipés d'un appareil AIS Intérieur :

- a) barges de poussage de convois poussés ou formation à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,
- b) menues embarcations¹, à l'exception :
 - des bâtiments de police équipés d'un appareil radar,
 - des bâtiments possédant un certificat de visite conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou un certificat réputé équivalent conformément à ce règlement,
- c) barges de poussage sans système de propulsion propre,
- d) engins flottants sans système de propulsion propre.

L'obligation d'utilisation de l'appareil AIS Intérieur est explicitée au I.5 du présent document.

¹ D'après l'article 1.01, lettre m) du Règlement de police pour la navigation du Rhin, une menue embarcation est un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit :

- d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas de menues embarcations,
- d'un bâtiment autorisé au transport de plus de 12 passagers,
- d'un bac,
- d'une barge de poussage.

1.3.3 Installation d'un appareil AIS Intérieur sans obligation

Pour les bateaux cités non soumis à l'obligation d'équipement, il est recommandé d'utiliser un appareil AIS Intérieur agréé (et non un appareil de classe A ou B), dans la mesure où l'appareil AIS Intérieur est conçu pour la réception d'annonces spécifiquement destinées à la navigation intérieure.

Toutefois, pour les bateaux de plaisance qui sont des menues embarcations, la CCNR recommande de s'équiper avec un appareil AIS de classe B.

Les menues embarcations (et notamment les bateaux de plaisance), qui ne sont pas soumises à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et qui décident de s'équiper d'un appareil AIS de classe B ne sont pas tenues de recourir à une société spécialisée agréée pour l'installation de cet appareil. Cependant, la CCNR recommande de faire appel aux services d'une société spécialisée agréée, afin de réduire le risque de dysfonctionnements.

1.3.4 Le cas particulier de certains bâtiments

À l'instar des bâtiments de la navigation commerciale, les bâtiments de la police équipés d'un appareil radar doivent également être équipés d'un appareil AIS Intérieur, bien qu'il s'agisse souvent de « menues embarcations ».

Les bâtiments de l'administration possèdent en général un certificat de visite conformément aux prescriptions du RVBR ou un certificat réputé équivalent en vertu de ce règlement. À ce titre, ils

doivent également être équipés d'un appareil AIS Intérieur.

Les menues embarcations non soumises à l'obligation de posséder l'équipement AIS Intérieur doivent également, si elles souhaitent s'équiper en appareil AIS, posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau.

1.3.5 « Certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences » ou « Licence de station de navire »

Tous les bâtiments équipés d'un appareil AIS Intérieur ou d'un appareil radar ou d'une installation de radiotéléphonie doivent posséder à leur bord le ou les « Certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences » ou la « Licence de station de navire » conformément à l'article 1.10, lettre I du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Cette demande de certificat ou de licence est à effectuer auprès des autorités compétentes dès que l'appareil AIS a été acquis. Le conducteur doit s'assurer que le propriétaire ou l'exploitant du bâtiment a fait cette demande. Dans tous les cas, il incombe au conducteur de vérifier que ce certificat ou cette licence est à bord du bâtiment.



I.4 Exigences relatives au montage de l'appareil AIS Intérieur

I.4.1 Montage d'un appareil AIS Intérieur

Conformément à l'annexe 5 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), le montage d'appareils AIS Intérieur à bord ne peut être effectué que par une société spécialisée agréée par l'autorité compétente.

Sur le site du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), on accède à la liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage d'appareils AIS Intérieur (<https://listes.cesni.eu>).

L'installation correcte effectuée par une société spécialisée agréée, inclut le montage de l'appareil AIS Intérieur, la configuration, l'essai de fonctionnement, la documentation de tous les réglages ainsi que la formation du conducteur.

Une notice d'utilisation, de préférence rédigée dans la langue nationale du conducteur, doit être fournie avec l'appareil pour être conservée à bord. La société de montage doit également délivrer une attestation de montage dès que celui-ci a été effectué. Cette attestation doit être conservée à bord.

Les prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement figurent à l'annexe 5 de l'ES-TRIN (document téléchargeable sous <https://www.cesni.eu/>).

Les bâtiments¹ qui ne sont pas soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur sont tenus, s'ils décident de s'équiper d'un appareil AIS Intérieur, de recourir à une société spécialisée agréée pour l'installation de cet appareil AIS Intérieur.

Les menues embarcations (et notamment les bateaux de plaisance), qui ne sont pas soumises à l'obligation d'équipement en appareil AIS et qui décident de s'équiper d'un appareil AIS de classe B ne sont pas tenues de recourir à une société spécialisée agréée pour l'installation de cet appareil. Cependant, la CCNR recommande de faire appel aux services d'une société spécialisée agréée, afin de réduire le risque de dysfonctionnements.

I.4.2 Montage à bord de bâtiments transportant des marchandises dangereuses et soumis à l'ADN

Bateaux-citernes transportant des marchandises dangereuses et soumis à l'ADN

Les appareils AIS Intérieur doivent être installés dans les logements ou dans la timonerie. De plus, aucune partie d'une antenne pour appareil électronique ne doit se trouver au-dessus de la

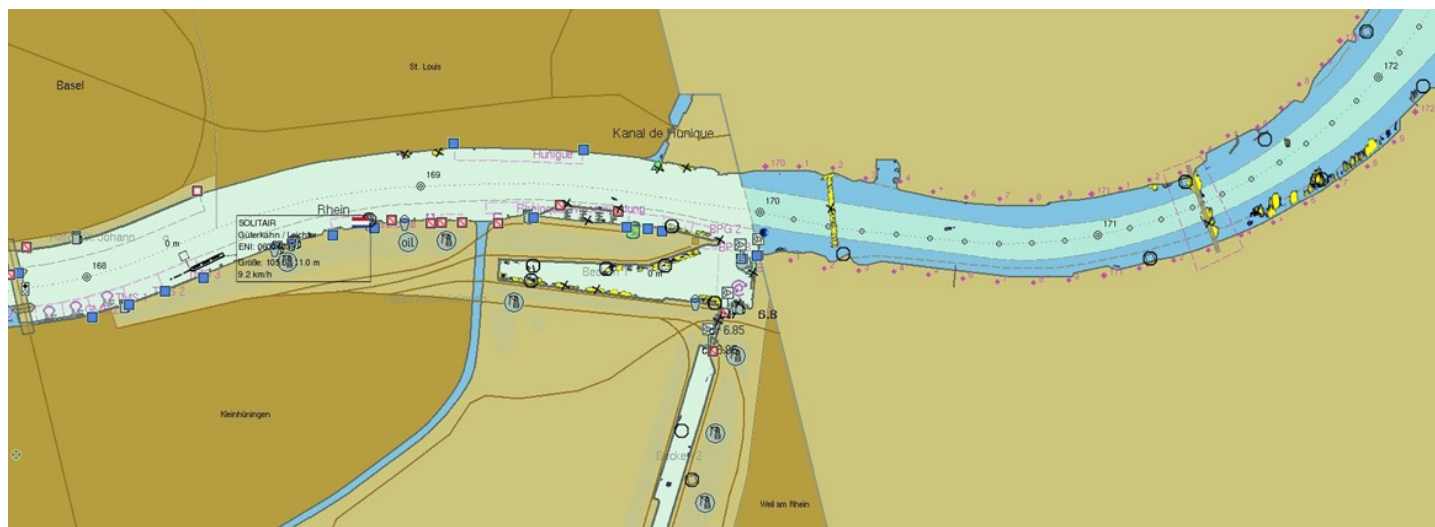
zone de cargaison et aucune partie d'une antenne VHF pour appareil AIS Intérieur ne doit se trouver à moins de 2 m de la zone de cargaison. Ces prescriptions sont explicitées dans l'ADN².

Autres bâtiments transportant des marchandises dangereuses et soumis à l'ADN

Contrairement aux bateaux-citernes, il n'existe pas de prescriptions particulières pour l'installation de l'antenne de l'appareil AIS.

¹ Un appareil AIS Intérieur ou un appareil AIS de classe A réserve des slots dans la bande de communication. Le bon déroulement de ce processus doit être assuré. Dans le cas contraire, il y a un risque réel de mettre en péril le bon fonctionnement du système AIS dans son ensemble, y compris les bateaux et stations terrestres aux alentours. Ce problème ne peut survenir avec un appareil AIS de classe B, qui ne fait pas de réservation dans la bande de communication.

² L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) comporte en annexe un règlement. C'est dans ce règlement qu'est explicité l'ensemble des prescriptions techniques applicables au transport de marchandises dangereuses.



1.4.3 Montage d'un appareil AIS Intérieur d'occasion

Une société spécialisée agréée par une autorité compétente peut également assurer le montage d'appareils AIS Intérieur d'occasion.

Le montage des appareils AIS Intérieur par des sociétés spécialisées agréées garantit que toutes les données pertinentes soient saisies à nouveau et correctement.

Le numéro MMSI de l'appareil AIS Intérieur est lié au bâtiment. Les autorités compétentes attribuent un nouveau numéro MMSI lorsque l'appareil AIS Intérieur est installé dans un autre bâtiment.

Il incombe au conducteur de vérifier que l'appareil AIS Intérieur dispose d'un nouveau numéro MMSI attribué par les autorités compétentes et que ce nouveau numéro MMSI soit bien saisi dans l'appareil.

1.4.4 Test d'un appareil AIS Intérieur après son installation

Le montage conforme de l'appareil AIS Intérieur est garanti par l'essai final. Il porte sur la vérification de la réception et de l'émission par l'appareil AIS Intérieur installé des données requises et détaillées au point 1.6. Le bon fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur est garanti par un essai de fonctionnalité explicite

dans les « Lignes directrices pour le montage du système automatique d'identification en navigation intérieure », téléchargeable sous www.ccr-zkr.org.

Cet essai permet de vérifier la justesse des informations émises par l'appareil AIS Intérieur nouvellement monté ainsi que la bonne transmission des données.

1.4.5 Transmission de données incorrectes par l'appareil AIS Intérieur

Le conducteur doit vérifier régulièrement si les données transmises par l'appareil AIS Intérieur sont correctes. Cela peut être fait en examinant les paramètres dans les menus correspondants de l'appareil AIS Intérieur (voir le manuel d'utilisation de l'appareil AIS Intérieur).

Dans de rares cas, il est possible que l'appareil AIS Intérieur transmette des données incorrectes sans que le conducteur du bateau ne s'en aperçoive.

La CCNR recommande par conséquent aux autres conducteurs de prendre l'initiative de contacter le conducteur du bateau dont l'appareil AIS Intérieur transmet des données incorrectes afin de l'alerter.

Le conducteur doit alors immédiatement corriger les données ou faire procéder à une correction par la société spécialisée agréée. Le fait de ne pas donner suite à cette demande le rend passible de poursuites.



1.5 Obligation de mettre en fonctionnement l'appareil AIS Intérieur

1.5.1 Principe : l'appareil AIS Intérieur doit être allumé en permanence

Dans le champ d'application du Règlement de police pour la navigation du Rhin, l'appareil AIS Intérieur **doit fonctionner en permanence**. Cependant, cette obligation ne s'applique pas dans un certain nombre de cas mentionnés au point 1.5.2. De même, pour les convois, des règles particulières décrites au point 1.5.3 s'appliquent.

Les antennes VHF, dont font partie les antennes AIS, ne fonctionnent correctement qu'en position verticale. En effet, les distances de transmission les plus longues sont obtenues lorsque les antennes AIS sont verticales. Elles sont parfois montées sur un mât escamotable en raison des limitations de tirant d'air lors du passage sous les ponts.

Il convient de veiller à relever le mât de l'antenne immédiatement après le passage d'un obstacle limitant la hauteur (par exemple un pont). En effet, la portée de l'antenne est plus faible lorsque les antennes sont repliées ou rétractées.

En effet, une position horizontale de l'antenne provoque la perte de la communication VHF et empêche la réception des données AIS émises par les autres bateaux.

Si un conducteur refuse de faire fonctionner l'appareil AIS Intérieur, il est en infraction et passible de sanctions.

Les bâtiments transportant des marchandises dangereuses et soumis à l'ADN doivent également garder leur appareil AIS Intérieur allumé en permanence, y compris en stationnement ou lors des opérations de chargement, de déchargement ou de dégazage.

1.5.2 Dérogations

L'obligation de maintenir l'appareil AIS Intérieur allumé en permanence ne s'applique pas :

- aux bâtiments et aux convois qui se trouvent dans les ports de stationnement nocturne de Haafden, IJzendoorn et Lobith ;
- si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure ;
- aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

Les bâtiments qui ne sont pas soumis à l'obligation d'équipement ne sont pas tenus, s'ils sont équipés avec un appareil AIS, de le maintenir allumé en permanence. En revanche, la CCNR recommande de maintenir l'appareil AIS allumé en permanence et qu'il ne soit pas éteint pendant que le bâtiment fait route.

Par ailleurs, si l'appareil AIS est allumé, les données saisies dans l'appareil doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment.

1.5.3 Convois

Convois poussés et formations à couple

Le bâtiment assurant la propulsion principale doit avoir son appareil AIS Intérieur en fonctionnement et y avoir correctement saisi les données du convoi. Les autres bâtiments faisant partie du convoi doivent éteindre leurs appareils AIS Intérieur présents à bord.

Convois remorqués

Conformément à l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, tous les bâtiments de convois remorqués doivent avoir les appareils AIS Intérieur en fonctionnement.

Le code « type de bateau ou de convoi » à saisir pour le remorqueur est fonction de la situation :

- lorsqu'un remorqueur fait route seul, il utilise pour le type de bateau le code 8400 (tug single) ;
- lorsque le remorqueur tire un autre bâtiment, il utilise en règle générale le code 8410 (tug, one or more tows) ou 8420 (tug assisting a vessel or linked combination) ;
- le conducteur du remorqueur saisit dans l'appareil AIS Intérieur les dimensions de son remorqueur et non celles du convoi.

Le bâtiment remorqué utilise pour le type de bateau le code 8470 (Object, towed, not otherwise specified). Son conducteur saisit dans l'appareil AIS Intérieur les dimensions du bâtiment remorqué et non les dimensions du convoi .

1.5.4 Conduite à tenir dans le cas où l'appareil AIS Intérieur est défectueux

Durant son utilisation, l'appareil AIS Intérieur doit fonctionner de manière fiable et être en bon état de fonctionnement. Lorsque le bateau est amarré, il est recommandé d'éteindre régulièrement l'appareil AIS Intérieur et de le rallumer immédiatement.

Un appareil AIS Intérieur au fonctionnement défectueux peut être cause de malentendus et d'insécurité sur les voies de navigation.

C'est pourquoi les appareils AIS Intérieur défectueux doivent être immédiatement réparés ou remplacés par des appareils en bon état de fonctionnement. Aucun voyage ne doit être entamé sans un appareil AIS Intérieur en bon état de fonctionnement et allumé.

Dans le cas où un bâtiment non soumis à l'obligation est équipé d'un appareil AIS Intérieur défectueux, il est recommandé d'éteindre l'appareil et de le faire réparer au plus vite.

En cas de dysfonctionnement, la mise hors tension et le redémarrage de l'appareil AIS Intérieur sont susceptibles de contribuer à rétablir le bon état de fonctionnement.

Une fois redémarré, l'appareil AIS Intérieur ne doit pas afficher de message d'alarme. Compte tenu du caractère exceptionnel que doit avoir une panne d'appareil AIS Intérieur, la CCNR recommande aux Etats riverains du Rhin l'application des règles de tolérance suivantes :

- La navigation peut être poursuivie pendant une durée maximale de 48 heures avec un appareil AIS Intérieur qui n'émet pas de données. Cette tolérance permet de rejoindre le prochain port de chargement ou de déchargement ou à défaut, si ce port est trop éloigné, un lieu où la réparation ou le remplacement des équipements défectueux pourra être effectué.
- Aucun voyage ne peut être entamé sans un appareil AIS Intérieur en bon état de marche et en fonctionnement, faute de quoi le délai accordé de 48 heures deviendrait caduc.
- Compte tenu du caractère particulier des voyages réalisés par les bacs et les bateaux d'excursion journalière, les deux alinéas précédents ne s'appliquent pas à ces deux types de bâtiments. Pour un bac, la navigation peut être poursuivie pendant une durée maximale de 24 heures avec un appareil AIS Intérieur qui n'émet pas de données. Pour un bateau d'excursion journalière, la navigation peut être poursuivie pendant une durée maximale de 48 heures avec un appareil AIS Intérieur qui n'émet pas de données.
- Si l'appareil AIS Intérieur n'émet plus de données, le conducteur du bateau prévient sans délai la centrale de secteur et s'annoncera régulièrement sur le canal bateau-bateau jusqu'à ce que l'appareil AIS Intérieur fonctionne à nouveau.

1.6 Données émises par l'appareil AIS Intérieur

D'après le chiffre 2 de l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

Le conducteur d'un bâtiment qui n'est pas soumis à l'obligation d'équipement en appareils AIS Intérieur, mais qui l'a volontairement équipé avec un appareil AIS Intérieur, doit également faire en sorte que les données saisies dans l'appareil correspondent aux données effectives du bâtiment.

Il est recommandé de vérifier régulièrement les données transmises par l'appareil AIS Intérieur en demandant à un autre conducteur dans la zone de les vérifier ou en communiquant avec le centre de trafic du secteur.

1.6.1 Liste des données émises obligatoirement par l'appareil AIS Intérieur

D'après le chiffre 4 de l'article 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, l'appareil AIS Intérieur doit au moins transmettre les données suivantes conformément à la partie II de l'ES-RIS 2021/I (Standard européen pour les services d'information fluviale) :

- a) Identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI) ;
- b) nom du bateau ;
- c) type de bateau ou de convoi ;
- d) numéro européen unique d'identification du bateau (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué de numéro ENI, le numéro OMI ;
- e) longueur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
- f) largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m ;
- g) position (dans le système de coordonnées WGS 84) ;
- h) vitesse sur route ;
- i) route ;
- j) heure de l'appareil électronique de localisation ;

- k) statut navigationnel conformément à l'annexe I ;
- l) point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 2 ;
- m) indicatif d'appel.

Ces différentes données sont soit saisies par une société spécialisée agréée, soit mises à jour par le conducteur, soit émises automatiquement par l'appareil AIS Intérieur. Le point 1.6.2 explicite ces différents cas de figure.

Comme la transmission de données supplémentaires s'est souvent avérée source de confusion, il est recommandé de ne transmettre que les données obligatoires listées ci-dessus et de ne pas transmettre de données supplémentaires telles que les données relatives au voyage du bâtiment.

Une liste de contrôle très utile, comportant des tâches à effectuer avant, pendant et après le voyage, figure dans l'annexe 3, afin que l'appareil AIS Intérieur émette des données qui correspondent à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

1.6.2 Saisie des données dans l'appareil AIS Intérieur

Saisie des données lors du montage de l'appareil AIS Intérieur (principalement effectuée par la société spécialisée agréée)

La première saisie des données listées ci-après intervient lors du montage de l'appareil AIS Intérieur. Cette première saisie (et toute modification ultérieure des données listées ci-après) doit être réalisée par une société spécialisée agréée.

Toutefois, le conducteur doit bien veiller à ce que la société spécialisée agréée saisisse des données correctes.

Il s'agit des données associées au bâtiment en question et à l'appareil AIS Intérieur qui y est installé :

- identifiant utilisateur (MMSI),
- nom du bateau,
- numéro européen unique d'identification du bateau (ENI) ou, à défaut, pour les navires de mer, le numéro OMI.

Données que le conducteur doit vérifier et modifier au moins en partie avant chaque voyage

Le conducteur est responsable de la saisie des données suivantes, qui doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi :

- longueur hors tout du bâtiment ou du convoi
- avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 2,
- largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 2,
- type de bateau ou de convoi,
- statut navigationnel conformément à l'annexe 1,
- point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment ou du convoi (généralement la position de l'antenne GPS) avec une précision de 1 m, conformément au croquis de l'annexe 2.

À titre d'exemple, pour un convoi mesurant 12,54 m de large, le conducteur saisit dans l'appareil AIS Intérieur 12,6 m ou 126 dm, selon l'unité demandée par l'appareil.

Pour les bâtiments ne naviguant jamais en convoi, toutes les données listées ci-dessus à l'exception de la donnée « statut navigationnel », peuvent être saisies par la société spécialisée agréée lors du montage de l'appareil et ne nécessitent pas de modification par le conducteur.

Le conducteur doit dans tous les cas actualiser le statut navigationnel conformément à l'article 4.07, chiffre 2 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (voir l'annexe 1 pour plus de détail).

Rappel des données déterminées et émises automatiquement par l'appareil AIS Intérieur

Pour les données déterminées et émises automatiquement, le conducteur n'a pas besoin d'effectuer de réglages de l'appareil AIS Intérieur. Ces données sont les suivantes :

- position (dans le repère de coordonnées WGS 84) du bâtiment ou convoi où est installé l'appareil AIS Intérieur,

- vitesse par rapport à la terre (Vitesse sur Route),
- cap par rapport à la terre (Route),
- heure de l'appareil électronique de détermination de la position.

Modification des données suite à une transformation du bâtiment (exemple : bâtiment rallongé)

L'appareil AIS Intérieur doit émettre les données actuelles, ce qui signifie que les données AIS doivent être adaptées en cas de transformation du bâtiment (par exemple en cas d'augmentation de sa

longueur). La responsabilité liée à la modification de ces données incombe au conducteur, mais la modification des données visées au point 1.6.2 doit être réalisée par une société spécialisée agréée.

1.6.3 Saisie de données erronées dans l'appareil AIS Intérieur

Un appareil AIS Intérieur peut émettre des données erronées sans que le conducteur ne le sache. La CCNR recommande par conséquent aux autres conducteurs de contacter à leur initiative le conducteur du bâtiment dont l'appareil AIS Intérieur émet des données erronées afin de l'en avertir.

Le conducteur doit saisir sans délai les données exactes. S'il ne donne pas suite à cette demande, il est passible de sanctions.

I.7 Utilisation des données AIS par des tiers et protection des données

I.7.1 Utilisation des données AIS par les administrations

Les données AIS sont utilisées avec précaution et dans le respect de la législation nationale et européenne relative au respect de la vie privée par les autorités désignées par la loi / compétentes (en matière de voies navigables).

L'utilisation et parfois l'enregistrement des données AIS interviennent exclusivement en liaison avec la réalisation des tâches légales par ces autorités. .

Ces autorités utilisent les données AIS pour :

- avoir une image instantanée du trafic ;
- améliorer la gestion du trafic (notamment la planification des voyages) et assurer sa sécurité ;
- améliorer la gestion des incidents et la prévention des accidents ;
- la planification plus efficace des éclusages ;
- élaborer des statistiques afin d'améliorer l'exécution des tâches légales.

I.7.2 Transmission des données AIS à des tiers

En principe, la transmission de données AIS à des tiers est soumise à des conditions rigoureuses.

En effet, conformément aux différentes législations nationales en vigueur dans les Etats rhénans, la transmission à des tiers de données réductibles à des personnes physiques (par exemple au moyen du nom du bâtiment ou du numéro ENI) n'est pas autorisée, à moins que l'émetteur des données n'ait donné son accord explicite pour la transmission des données émises ou que la législation en vigueur n'autorise cette transmission.

I.7.3 Protection des données

Rappels réglementaires

Un état des lieux des différentes réglementations nationales relatives à la protection des données personnelles lors de l'utilisation de l'appareil AIS est téléchargeable sur le site internet www.ccr-zkr.org. En résumé, des dispositifs destinés à protéger les données émises par l'appareil AIS existent dans tous les Etats membres de la CCNR, même s'ils sont très différents et dépendants des États.

La CCNR réprovoque également la publication librement accessible de données AIS sans l'approbation des parties concernées.

Vers qui se tourner en cas de soupçon d'une utilisation abusive des données AIS ?

Le conducteur ou toute autre personne concernée qui soupçonne une utilisation abusive des données AIS peut se tourner vers les instances suivantes en charge de la protection des données personnelles.

Dans les États riverains du Rhin, il s'agit des instances suivantes :



ALLEMAGNE

Responsable des plaintes concernant des actions des autorités fédérales (par exemple l'administration de l'eau et de la navigation)

Die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit

Husarenstraße 30 - 53117 Bonn

Responsable des plaintes concernant des actions de sociétés ou des personnes dans le **Bade-Wurtemberg**

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz Baden-Württemberg

Königstraße 10a - 70173 Stuttgart

Responsable des plaintes concernant des actions de sociétés ou de personnes en **Rhénanie-Palatinat**

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Rheinland-Pfalz

Hintere Bleiche 34 - 55116 Mainz

Responsable des plaintes concernant des actions de sociétés ou de personnes en **Hesse**

Der Hessische Datenschutzbeauftragte

Gustav-Stresemann-Ring 1 - 65189 Wiesbaden

Responsable des plaintes concernant des actions de sociétés ou de personnes en **Rhénanie du Nord—Westphalie**

Landesbeauftragter für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen

Kavalleriestr. 2-4 - 40213 Düsseldorf

Les coordonnées d'autres autorités compétentes pour la protection des données dans les Länder sont accessibles à l'adresse suivante :

https://www.ldi.nrw.de/mainmenu_Service/submenu_Links/Inhalt2/Aufsichtsbehoerden/Aufsichtsbehoerden.php

PAYS-BAS

College bescherming persoonsgegevens

Postbus 93374 - 2509 AJ DEN HAAG

Tel. +31 0900-2001 201

Web: http://www.mijnprivacy.nl/Contact_CBP/Pages/Contact+CBP.aspx

Le « College bescherming persoonsgegevens » (Collège pour la protection de données personnelles) est l'organisation qui veille à ce que les données personnelles soient utilisées avec précaution et de façon sécurisée.

Une plainte concernant la communication de données personnelles doit toujours être adressée en premier lieu par la personne concernée à l'organisation qui a transmis les données de cette personne. Si la solution proposée par l'organisation ne convient pas au (à la) plaignant(e), il (elle) peut engager un recours devant les juridictions compétentes dans le cadre de la loi relative à la protection des données personnelles.

SUISSE

Aufsichtsstelle Datenschutz

Rathausstrasse 45 - 4410 Liestal

Tel. + 41 61 552 64 30 / Fax + 41 61 552 64 31

datenschutz@bl.ch

Web : <http://www.edoeb.admin.ch/org/00146/00147/index.html?lang=>

Le préposé fédéral à la protection des données et à la transparence (PFPDT) est compétent dans le domaine du traitement de données par les autorités fédérales et les personnes privées. Les traitements de données effectués par les autorités administratives cantonales et communales sont réglés par les législations cantonales et relèvent ainsi de la compétence des préposés cantonaux et communaux. Ces derniers se sont regroupés dans l'association « Privatum - les commissaires suisses à la protection des données ».

Comme les Ports rhénans suisses exploitent le système AIS en qualité d'autorité du canton de Bâle-Campagne, la compétence incombe à l'autorité compétente pour la protection des données du canton de Bâle-Campagne.

FRANCE

Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés

8, rue Vivienne - CS 30223

75083 Paris CEDEX 02

Tel. +33 1 53 73 22 22 / Fax +33 1 53 73 22 00

Web : <http://www.cnil.fr>

2. L'appareil ECDIS Intérieur ou l'appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

2.1 Intérêt pour un conducteur de l'utilisation de systèmes pour la visualisation de cartes électroniques en association avec un appareil AIS

L'appareil AIS améliore la sécurité et le bon ordre de la navigation. L'utilisation de l'appareil AIS et des systèmes pour la visualisation de cartes électroniques appropriés permet au conducteur d'avoir une image précise des conditions de trafic dans le secteur où il navigue. Les stations répéteurs à terre lui permettent d'étendre le secteur de couverture au-delà de la portée normale de l'appareil AIS installé à bord. Le conducteur dispose d'une vision plus étendue du trafic. Cela est important, notamment dans les secteurs montagneux.

Cela n'est possible qu'en utilisant conjointement l'appareil AIS avec un système pour la visualisation de cartes électroniques, ce qui permet au conducteur de voir la position et les mouvements des autres bâtiments sur le chenal navigable. En effet, l'écran parfois intégré à l'appareil AIS n'est pas de taille suffisante.

2.2 Obligation d'équipement en appareil ECDIS Intérieur ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Les bâtiments soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur, conformément à l'article 4.07, chiffre 1 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, doivent en outre être équipés en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, relié à l'appareil AIS Intérieur. Ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour.

Cette obligation de posséder l'équipement ne s'applique pas :

- aux bâtiments qui ne sont pas soumis à l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur (voir 1.3.1 et 1.3.2),
- aux bacs¹.

2.3 Exigences applicables aux systèmes pour la visualisation de cartes électroniques

Des exigences minimales devant être observées ont été formulées, afin de garantir un bon fonctionnement de l'appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure. A partir du 25 avril 2022, un appareil ECDIS Intérieur en mode information utilisé sur le Rhin doit respecter les exigences de la partie I de l'ES-RIS 2021-I.

Par ailleurs, les appareils comparables pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure doivent respecter les exigences mentionnées ci-dessous. Des recommandations ont été formulées en complément.

Il convient également de rappeler l'importance de la mise à jour régulière de la carte électronique de navigation intérieure et du logiciel utilisé

¹ D'après l'article 1.01, lettre l), du Règlement de police pour la navigation du Rhin, un bac est un bâtiment qui assure un service de traversée de la voie navigable et qui est classé comme bac par l'autorité compétente.

2.3.1 Exigences minimales et recommandations concernant les cartes électroniques de navigation intérieure utilisées

Exigences minimales :

- Les cartes électroniques de navigation intérieure doivent reproduire de façon précise les contours de la rivière et du chenal navigable et doivent être basées sur des cartes électroniques de navigation intérieure officielles.
- Les cartes électroniques de navigation intérieure doivent être stockées dans l'appareil pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure, à bord du bâtiment.

Recommandation :

- Il est recommandé d'utiliser les CENI (Cartes électroniques de navigation intérieure) officielles les plus récentes.

2.3.2 Exigences minimales et recommandations concernant les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Exigences minimales :

- les appareils pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure doivent être connectés à l'appareil AIS Intérieur par une liaison câblée fiable ;
- lorsque le bâtiment fait route, les appareils doivent être dédiés exclusivement à la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure ;
- les informations visualisées doivent être bien visibles depuis le poste de gouverne.

Recommandation :

- le système pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait respecter les exigences du mode navigation du standard ECDIS Intérieur figurant dans la partie I de l'ES-RIS ;
- si le bâtiment est équipé d'un appareil ECDIS Intérieur en mode navigation¹, il est recommandé d'utiliser, pour le mode information, un appareil supplémentaire et distinct pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure.

2.3.3 Exigences minimales et recommandations concernant le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure

Exigences minimales :

- le logiciel doit afficher sur la carte électronique de navigation intérieure la position correcte et actuelle du propre bâtiment ;
- le logiciel doit afficher sur la carte électronique de navigation intérieure la position correcte et actuelle des autres bâtiments ;
- le logiciel doit permettre, pour un bâtiment choisi, d'afficher la liste détaillée des informations AIS selon l'article 4.07 chiffre 4 du Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Recommandation :

- le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait respecter les exigences du mode navigation du standard ECDIS Intérieur figurant dans la partie I de l'ES-RIS ;
- si aucun cap (heading) n'a été fixé, le logiciel pour la visualisation de cartes électroniques de navigation intérieure devrait orienter la carte de sorte que le bâtiment suive l'axe de la voie d'eau.

¹ ECDIS Intérieur en mode navigation signifie que l'appareil est relié à un système radar, ce qui limite la portée, à moins de commuter en continu pendant la navigation, ce qui n'est pas souhaitable non plus.

2.4 Utilisation du panneau bleu

La connexion du panneau bleu à l'appareil AIS Intérieur n'est pas prescrite.

La connexion du panneau bleu à l'appareil AIS Intérieur fait l'objet d'un traitement très disparate. Lors de l'accomplissement de leurs tâches en liaison avec la navigation, les conducteurs doivent avoir conscience du fait que certains bâtiments ont connecté le panneau bleu à l'appareil AIS Intérieur et d'autres non, de sorte que la situation présentée sur la carte électronique ne correspond pas nécessairement à la situation réelle.

2.5 Conduite à tenir en cas de systèmes pour la visualisation de cartes électroniques ne permettant plus d'afficher les informations des appareils AIS

Le système pour la visualisation de cartes électroniques doit fonctionner de manière fiable et être en bon état de fonctionnement. Il est recommandé d'éteindre régulièrement le système pour la visualisation des cartes électroniques et de le rallumer immédiatement.

Si le système pour la visualisation de cartes électroniques présente un fonctionnement défectueux, cela peut être la cause de malentendus et d'insécurité sur les voies de navigation.

Compte tenu du caractère exceptionnel que doit avoir une panne du système pour la visualisation de cartes électroniques, la CCNR recommande aux Etats riverains du Rhin l'application des règles de tolérance suivantes :

- La navigation peut être poursuivie pendant une durée maximale de 48 heures avec un système pour la visualisation de cartes électroniques qui ne permet pas d'afficher les données des appareils AIS Intérieur. Cette tolérance permet de rejoindre le prochain port de chargement ou de déchargement ou à défaut, si ce port est trop éloigné, un lieu où la réparation ou le remplacement des équipements défectueux pourra être effectué.
- Aucun voyage ne peut être entamé sans un système pour la visualisation de cartes électroniques en bon état de marche et en fonctionnement, faute de quoi le délai accordé de 48 heures deviendrait caduc.
- Compte tenu du caractère particulier des voyages réalisés par les bateaux d'excursion journalière, les deux alinéas précédents ne s'appliquent pas à ces bâtiments. Pour un bateau d'excursion journalière, la navigation peut être poursuivie pendant une durée maximale de 48 heures avec un système pour la visualisation de cartes électroniques qui ne permet pas d'afficher les données des appareils AIS Intérieur.

La mise hors tension et le redémarrage du système pour la visualisation de cartes électroniques et de l'appareil AIS Intérieur sont susceptibles de résoudre un dysfonctionnement.



Sources

1. Règlement de police pour la navigation du Rhin, article 4.07, édition du 25 04 2022
2. Règlement de visite des bateaux du Rhin
3. ES-TRIN 2021/I, article 7.06 et annexe V
4. ES-RIS 2021/I, Parties I, II et III
5. Lignes directrices pour le montage du système automatique d'identification en navigation intérieure (AIS Intérieur - lignes directrices pour le montage), Commission centrale pour la navigation du Rhin, édition 2014

Précisions sur les abréviations

AIS	Automatic Identification System – Système d'Identification Automatique
ECDIS Intérieur	Electronic Chart Display and Information System for inland navigation – Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure
ENC	Electronic Navigational Chart – carte électronique de navigation – est une base de données utilisée pour l'ECDIS.
ENI	Le « Numéro européen unique d'identification des bateaux » est un numéro d'identification attribué une seule fois à chaque bâtiment.
ES-TRIN	Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure
ES-RIS	Standard européen pour les services d'information fluviale
GPS	Le « Global Positioning System » est un système satellitaire permettant de déterminer sa propre position.
MKD	Le « Minimum Keyboard and Display » est le dispositif standard de l'AIS Intérieur pour l'affichage et la saisie.
MMSI	La « Maritime Mobile Service Identity » est un numéro attribué par l'administration à un bâtiment et à son appareil AIS Intérieur.
OMI	Organisation Maritime Internationale
UIT	Union Internationale des Télécommunications
WGS 84	Le « World Geodetic System de 1984 » est un système de référence géodésique utilisé notamment avec le GPS.

Annexe 1 : Statut navigationnel

Conformément à l'article 4.07, chiffre 2, du Règlement de police pour la navigation du Rhin, le statut navigationnel - qui fait partie des données obligatoires - doit toujours être à jour.

Le statut navigationnel saisi dans l'appareil AIS Intérieur doit toujours correspondre au statut navigationnel actuel du bateau. Les statuts navigationnels fréquemment utilisés sont « en route au moteur (n° 0) », « amarré (n° 5) » et « à l'ancre (n° 1) ».

Les statuts navigationnels « manœuvrabilité restreinte » et « restreint par l'enfoncement » sont utilisés lorsque se présentent ces situations de navigation spécifiques.

Code	Navigational status	Statut navigationnel
0	under way using engine	en cours de voyage avec utilisation du moteur
1	at anchor	à l'ancre
2	not under command	non maître de sa manœuvre
3	restricted manoeuvrability	manœuvrabilité restreinte
4	constrained by her draught	restreint par son enfoncement
5	moored	amarré
6	aground	échoué
7	engaged in fishing	activité de pêche
8	under way sailing	navigation à voile
9 à 13	reserved for future uses	réservé pour un usage ultérieur
14	AIS-SART (active)	AIS-SART (actif)
15	Not defined (also used by AIS SART during the test)	non défini, (également utilisé par AIS SART à l'essai)

Le statut navigationnel est transmis aux autres bateaux mais a également un impact sur l'intervalle de compte rendu de votre propre appareil AIS. C'est pourquoi le statut navigationnel doit être maintenu à jour en permanence.

Avec le statut navigationnel réglé sur « amarré (n° 5) » et « à l'ancre (n° 1) », l'intervalle de transmission est de 3 minutes, mais avec le statut navigationnel réglé sur « en route au moteur (n° 0) », il est de 10 secondes.

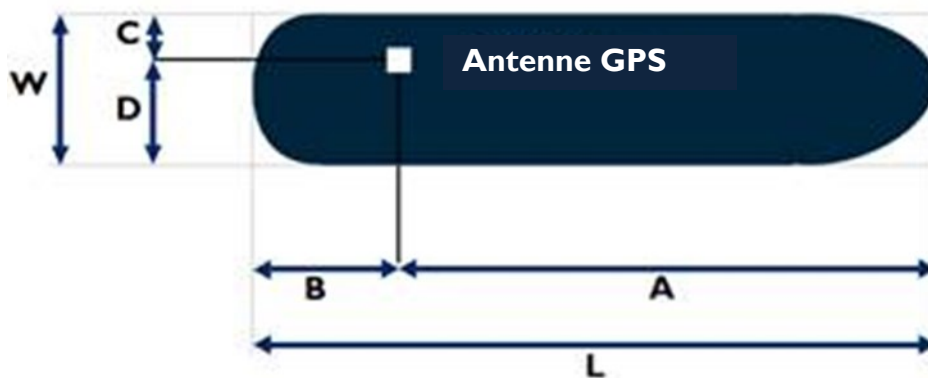
Annexe 2 : Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment

I. Si l'appareil AIS Intérieur a été installé à bord avant le 1er décembre 2015 :

a) Dans le cas d'un bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.

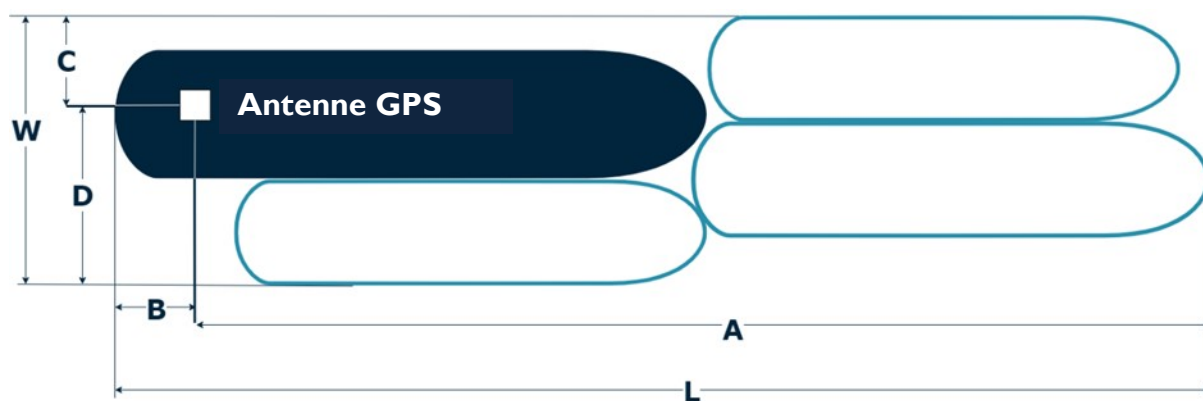


Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un bâtiment

b) Dans le cas d'un convoi

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 1 m et les valeurs W et L avec une précision de 0,1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.



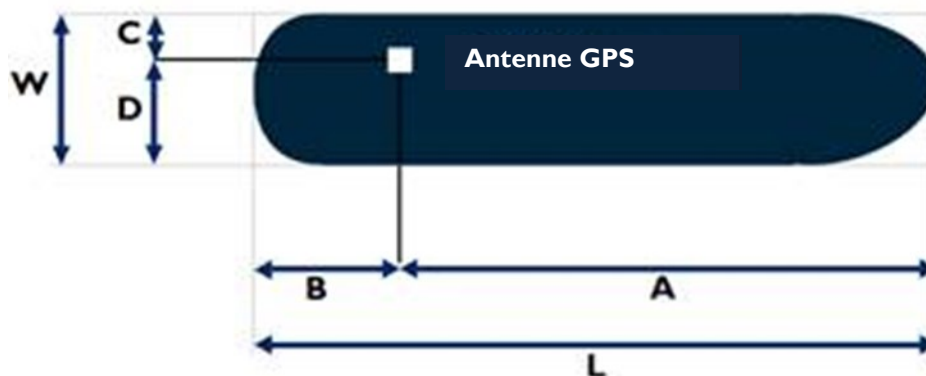
Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un convoi

2. Si l'appareil AIS Intérieur a été installé à bord à partir du 1er décembre 2015 :

a) Dans le cas d'un bâtiment

Le conducteur doit saisir les valeurs A, B, C et D avec une précision de 0,1 m.

La dimension A est orientée vers la proue.

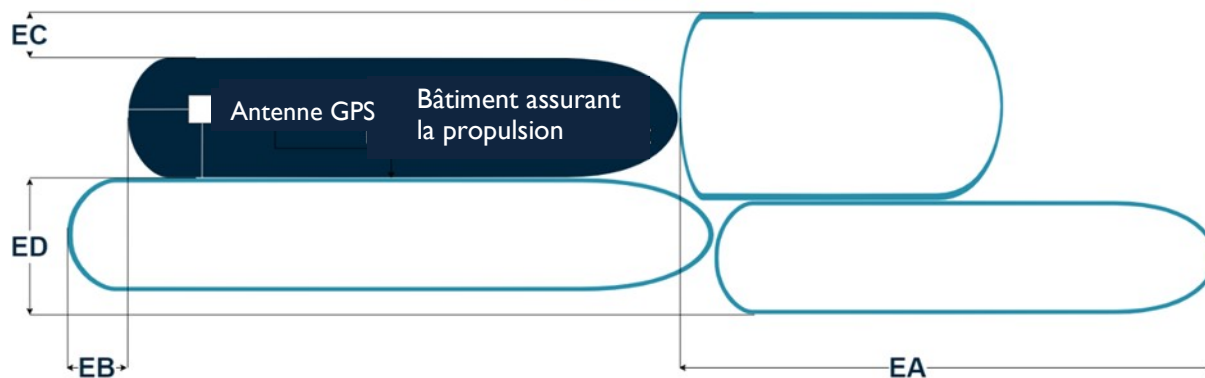


Indications concernant les valeurs W, L, A, B, C et D d'un bâtiment

b) Dans le cas d'un convoi

Le conducteur doit saisir les valeurs EA, EB, EC et ED avec une précision de 0,1 m.

La dimension EA est orientée vers la proue.



Indications concernant les valeurs EA, EB, EC et ED d'un convoi

Annexe 3 : Liste de contrôle pour l'appareil AIS Intérieur

Cette liste de contrôle est destinée à aider le conducteur à utiliser l'appareil AIS Intérieur à bord du bateau. L'objectif est de donner un bref aperçu de la nature des données qui doivent être saisies et mises à jour pendant le voyage du bateau de navigation intérieure.

Avant le début du voyage, vérifier que l'appareil AIS Intérieur est en fonctionnement :

Avant le voyage

Procédure habituelle, c'est-à-dire pour un bâtiment ne naviguant pas en convoi ou pour un convoi dont la composition est inchangée, vérifier les données concernant son bâtiment (ou son convoi) et transmises périodiquement par l'appareil AIS Intérieur conformément au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) :

- identifiant utilisateur (Maritime Mobile Service Identity, MMSI),
- nom du bateau ou du convoi,
- numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'ENI, le numéro OMI,
- longueur et largeur hors tout du bâtiment ou du convoi avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 2,
- point d'acquisition de l'information (emplacement de l'antenne GPS), conformément à l'annexe 2,
- si le panneau bleu est connecté, vérifier que le statut du panneau bleu est correct,
- vérifier si des données provenant d'autres bâtiments (susceptibles d'être visibles directement) sont affichées sur l'ECDIS Intérieur ou l'appareil comparable pour la visualisation de cartes.

Juste avant le début du voyage

Modifiez les données relatives à votre propre bateau pour le voyage prévu, en tenant compte du RPNR :

- Pour un convoi :
 - ◊ longueur,
 - ◊ largeur du convoi et point d'acquisition de l'information de l'antenne GPS. En outre, si le voyage précédent était effectué en tant que convoi, il convient de faire les corrections nécessaires,
 - ◊ type de bateau ou de convoi.
- Commutez les informations relatives au statut navigationnel du bateau sur " en route au moteur" en ce qui concerne le statut navigationnel applicable.

Durant le voyage

- Maintenir à jour l'information relative au statut navigationnel du bâtiment.
- Vérifier si des données provenant d'autres bâtiments (susceptibles d'être visibles directement) sont reçues.

Après le voyage

- Régler l'information concernant le statut navigationnel sur « amarré » ou « à l'ancre »,
- Modifier les autres données relatives au voyage, si nécessaire,
- Utiliser l'appareil AIS Intérieur conformément au RPNR et au règlement du port où se trouve le bâtiment.



CCNR

COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Palais du Rhin
2 place de la République
CS 10023
F-67082 Strasbourg CEDEX – France
+33 3 88 52 20 10
www.ccr-zkr.org
ccnr@ccr-zkr.org

Copyrights :
Photo page 1 – Gabriele Boettcher
Photos pages 4 et 18 – Peter Stuurman
Photos pages 7 et 10 – Rijkswaterstaat