

## PROTOCOLE 16

### **Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Introduction formelle de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur ou d’un appareil comparable pour la visualisation de cartes (Articles 1.10, 4.07 et annexe 11)**

1. L’AIS Intérieur est un système issu la navigation maritime qui transmet automatiquement aux autres bateaux la position d’un bateau ainsi que d’autres informations pertinentes pour la sécurité. L’ECDIS Intérieur est un système qui permet de visualiser des informations importantes pour la navigation au moyen d’une carte électronique de navigation intérieure. Grâce à l’AIS, l’ECDIS peut également fournir des informations concernant les autres bateaux présents à proximité. Si chacun des bâtiments sur une voie navigable est équipé de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur, chaque conducteur de bateau dispose, sur sa carte électronique de navigation, d’une représentation graphique de tous ces bâtiments, assortie des principales informations de sécurité concernant ces bâtiments. Des statistiques montrent que, sur le Rhin environ 75 % des bâtiments sont actuellement équipés de l’ECDIS Intérieur ou d’un appareil comparable pour la visualisation de cartes et que plus de 90 % sont équipés de l’AIS Intérieur. Ce taux d’équipement élevé pour l’AIS Intérieur résulte probablement des programmes de soutien correspondants des États membres de la CCNR.
2. Les informations transmises par l’AIS Intérieur doivent être complètes et fiables afin que les conducteurs puissent les exploiter pour la conduite de leurs bâtiments. Des informations incorrectes ou incomplètes peuvent entraîner une mauvaise interprétation de l’état du trafic et donc de mauvaises décisions de la part des conducteurs. Aussi est-il nécessaire de s’assurer qu’à l’exception d’un petit nombre de menues embarcations, absolument tous les bâtiments et convois soient équipés de l’AIS intérieur, qu’ils l’utilisent, et que les informations ainsi transmises sont exactes.
3. L’utilisation dans la pratique des informations de l’AIS Intérieur pour la conduite d’un bateau nécessite leur visualisation sur une carte électronique. Des cartes électroniques pour la navigation intérieure sont réalisées, actualisées et mises à disposition gratuitement pour l’intégralité du Rhin par les autorités compétentes des Etats membres conformément aux prescriptions en vigueur. Etant donné que les appareils AIS Intérieur ne permettent pas de visualiser des cartes, est proposée une combinaison de l’AIS Intérieur et de l’ECDIS Intérieur utilisé en mode information. Le système ECDIS Intérieur peut également être remplacé par un appareil comparable pour la visualisation de cartes permettant de visualiser les informations des appareils AIS Intérieur sur des cartes électroniques.
4. Toutes les exigences applicables à l’AIS Intérieur ont été fixées et une procédure d’agrément pour les appareils AIS Intérieur a été introduite depuis déjà un certain temps. Tel est également le cas pour l’ECDIS Intérieur utilisé en mode navigation, plus complexe. Les exigences concernant le mode information, plus simple sur le plan technique, ainsi que pour les appareils comparables pour la visualisation de cartes, n’ont pas encore été fixées.
5. Les États riverains du Rhin informeront la CCNR, avant l’entrée en vigueur des modifications apportées au RPNR, des mesures réglementaires qu’ils auront prises pour la protection des données transmises dans le cadre de l’utilisation de l’AIS Intérieur.
6. Les résultats de l’évaluation prévue en application des lignes directrices pour l’activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) et des études d’impact réalisées par la délégation néerlandaise sont présentés ci-après.

### **Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés**

Les essais et les enseignements tirés à bord des bâtiments déjà équipés ont montré que la configuration AIS Intérieur connecté à l'ECDIS Intérieur ou à un appareil comparable pour la visualisation de cartes permet au conducteur de visualiser de manière claire et précise sur une carte électronique la position des bâtiments présents à proximité et leur sens de navigation. Ces informations permettent au conducteur du bateau de faire route de manière sûre, notamment par temps bouché et sur les tronçons sinueux du Rhin. Si l'utilisation du radar permet certes aussi de localiser les autres bâtiments aux alentours, et ceci de manière plus précise qu'avec l'AIS Intérieur, la portée du radar est toutefois différente de celle de l'AIS Intérieur. Contrairement à l'AIS Intérieur, un système radar ne permet de localiser d'autres bateaux qu'en l'absence d'obstacles. Avec l'AIS Intérieur, il est possible de visualiser l'autre côté d'un obstacle tel qu'une montagne, un immeuble ou une digue, le trafic aux jonctions de voies d'eau pouvant ainsi être "couvert" dans son intégralité ; dans les zones montagneuses, il est ainsi possible de visualiser la zone située au-delà d'une montagne et d'y localiser un autre bateau. Les principes techniques de l'AIS Intérieur et du radar présentent des différences significatives. Le système radar est individuel et autonome à bord, tandis que le système AIS Intérieur, coopératif et participatif, dépend des appareils AIS Intérieur installés à bord d'autres bateaux. C'est pourquoi l'AIS Intérieur ne remplace pas le radar, mais le complète utilement. Cette complémentarité revêt une importance particulière lorsque se croisent de grands bâtiments et convois, ces croisements devant généralement être initiés plus tôt que ceux de bâtiments plus petits. L'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) peuvent ainsi contribuer non seulement à améliorer de manière générale la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure, mais aussi et surtout à limiter les risques supplémentaires résultant de l'accroissement des dimensions moyennes des bâtiments qui est constaté sur le Rhin depuis des décennies.

### **Alternatives éventuelles aux amendements envisagés**

En principe, l'obligation de posséder et d'utiliser l'AIS Intérieur pourrait être introduite indépendamment de cette même obligation pour l'ECDIS intérieur. Toutefois, les indications affichées par les appareils AIS Intérieur sont très petites et se limitent à des numéros et des lettres. Pour le conducteur du bateau, un simple regard porté sur les indications AIS ne permet guère d'identifier et de localiser les autres bâtiments à proximité. Une obligation se limitant à l'AIS Intérieur et sans mesures complémentaires ne contribuerait par conséquent que de manière limitée à améliorer la sécurité de la navigation. La situation est différente si des services de gestion du trafic (VTS) sont mis en œuvre sur la voie d'eau. Dans ce cas, l'AIS permet déjà d'améliorer significativement la sécurité de la navigation, le VTS pouvant clairement identifier les bateaux dans la zone couverte. Les services VTS devraient alors être optimisés de manière à garantir une sécurité suffisante. Le Rhin présentant des sections avec et sans VTS, une obligation portant à la fois sur l'AIS Intérieur et sur l'ECDIS Intérieur ou un appareil équivalent est préférable. L'alternative consistant à introduire une gestion active du trafic sur l'intégralité du Rhin serait nettement plus onéreuse pour les administrations compétentes et restreindrait en outre la liberté de navigation.

L'obligation de posséder l'équipement ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes aurait pu être introduite par étapes : dans un premier temps, l'obligation d'équipement pourrait s'appliquer aux convois et aux bâtiments qui présentent un risque de sécurité plus élevé, à savoir les bâtiments transportant des matières dangereuses, les bateaux à passagers et les grands bâtiments. Dans un deuxième temps, l'obligation pourrait être étendue aux autres bâtiments, essentiellement aux bateaux à cale sèche de dimensions inférieures. Cet équipement par étapes correspondrait globalement au niveau d'équipement actuel concernant l'ECDIS Intérieur ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes et tiendrait compte de la marge de manœuvre des différentes catégories de bâtiments sur le plan économique. Il est en effet probable, de manière générale, que les bateaux à cale sèche de moindres dimensions déjà équipés soient moins nombreux et que leur potentiel économique soit plus limité. Cette progression par étapes eût permis d'assurer que les convois et bâtiments qui présentent un risque de sécurité plus élevé puissent bénéficier immédiatement et pleinement des avantages technologiques. Toutefois, en matière de sécurité, cette obligation par étapes aurait eu pour conséquence d'avoir des bateaux naviguant avec un seul appareil AIS Intérieur sans réel système de visualisation, ce qui aurait eu les conséquences décrites au paragraphe ci-dessus.

Une alternative eut été d'instaurer une obligation d'équipement en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur sans autoriser des appareils comparables pour la visualisation de cartes. Cette solution serait la meilleure d'un point de vue technologique, mais elle est à ce jour prématurée. En effet, elle aurait généré d'importants coûts difficilement supportables par la profession, compte tenu du contexte économique actuel, sans apporter une plus-value significative vis-à-vis du but recherché, à savoir identifier sur une carte électronique un bateau situé à une distance allant de 1 à 10 km.

Une autre alternative eut été de renoncer à l'introduction de l'obligation. Etant donné que l'AIS Intérieur équipe déjà la plupart des bateaux du fait des subventions accordées par de nombreux États, cette alternative se traduirait par la subsistance d'un nombre limité mais néanmoins significatif de bateaux dépourvus d'AIS, lesquels échapperaient au système AIS et seraient par conséquent localisés tardivement. Ceci aboutirait à des problèmes de sécurité.

### **Conséquences de ces amendements**

Sur la base des enquêtes réalisées, il semble que plus de 90 % des bâtiments concernés sont déjà équipés en AIS Intérieur et environ 75 % en ECDIS Intérieur ou avec un appareil comparable pour la visualisation de cartes. L'obligation n'impliquerait par conséquent aucun investissement pour 75 % des bateaux. 15 % de la batellerie supporteraient le coût d'acquisition d'un appareil ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes et 10 % supporteraient celui de l'installation AIS complète et de l'ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes.

Les coûts connexes à l'obligation d'équipement comprennent pour tous les usagers les frais de mise à jour des logiciels et des cartes électroniques, ainsi que les éventuels frais de réparation ou de remplacement des appareils installés. En contrepartie, la conduite des bâtiments est facilitée et la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane s'en trouvent améliorés.

L'obligation de posséder et d'utiliser l'AIS Intérieur et l'ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) permettra à tout moment d'une part, de localiser tous les bâtiments, d'autre part de visualiser ces informations d'un point de vue cartographique. Tant pour des raisons de sécurité que pour mieux gérer les aires de stationnement, il est prévu que les bâtiments devront maintenir leur appareil AIS Intérieur en fonctionnement aussi durant le stationnement, sauf sur certains plans d'eau séparés du chenal navigable par une construction. Des mesures d'accompagnement seront par conséquent nécessaires pour la protection des données. Ces mesures devront être prises par les États riverains du Rhin.

## **Conséquences d'un rejet des amendements proposés**

Étant donné que plus de 90 % des bâtiments concernés de la navigation rhénane possèdent déjà l'équipement AIS Intérieur et que plus de 75 % des bâtiments concernés sont équipés avec un ECDIS Intérieur (ou avec un appareil comparable pour la visualisation de cartes), il est possible que les conducteurs se fient aux informations fournies par l'AIS Intérieur et représentées sur ce système de visualisation et pensent à tort que sont signalés tous les bâtiments des alentours. Dans certains cas, il pourrait en résulter que des bâtiments, dépourvus d'appareil AIS Intérieur soient repérés très tard, d'où un risque de collision plus élevé. Une telle accoutumance à l'AIS Intérieur est de nature à remettre partiellement en question le gain fondamental en sécurité résultant de l'utilisation de l'AIS Intérieur.

## **Résultats des études d'impact relatives à l'obligation d'équipement et d'utilisation d'un appareil AIS Intérieur et d'un appareil ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes**

### **a) Contexte de la proposition**

Le caractère obligatoire de l'AIS Intérieur sur le Rhin est la pierre angulaire de sa mise en œuvre, entamée en novembre 2006. C'est à cette date que le Ministre néerlandais des transports et voies navigables a signé avec la profession de la navigation intérieure une convention aux termes de laquelle il est notamment fait mention de l'AIS comme moyen de repérer et de suivre les bateaux, sur la base d'une participation volontaire. Cet accord a été suivi de trois projets pilotes aux Pays-Bas, dans le cadre desquels un total de 1.000 bateaux a été équipé d'un appareil d'AIS Intérieur sur fonds publics. À la suite de ces projets pilotes ont été mises en place des subventions publiques aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique et en France. Dans le passé, l'Autriche et la Hongrie ont également accordé des subventions. Ces subventions ont conduit à l'équipement de plus de 8.000 bateaux d'Europe de l'Ouest en AIS Intérieur. Elles ont leur financement propre, via les pays concernés, à partir de subventions inscrites au programme RTE-T de l'UE.

Il avait été convenu avec la profession néerlandaise, dès le début de cette mise en œuvre, que quand un certain niveau d'équipement serait atteint (70 %), l'AIS Intérieur deviendrait obligatoire pour des raisons de sécurité de la navigation intérieure. Entre temps, le taux d'équipement sur le Rhin a largement dépassé les 90 %.

Les appareils ECDIS Intérieur n'ont pas bénéficié de programmes de subventions comparables à ceux prévus pour l'AIS Intérieur, notamment parce que la grande utilité de cet équipement est reconnue par les propriétaires de bateaux. Le taux d'équipement en appareils ECDIS Intérieur sur le Rhin devrait avoir atteint environ 75 %.

### **b) Autres réglementations pertinentes**

Il n'existe sur le Rhin aucune réglementation comparable à l'obligation d'AIS Intérieur. La directive UE SIF 2005/44 prescrit cette technique dans les cas où les administrations des voies navigables passent à un système automatisé de signalement et de suivi des bateaux. La Commission européenne a indiqué ne prendre elle-même aucune initiative concernant l'obligation de l'AIS Intérieur pour la navigation intérieure, mais laisser aux administrations locales des voies navigables le soin de décider si elles veulent le prescrire dans le cadre de leur compétence. L'AIS Intérieur a été rendu obligatoire le 1<sup>er</sup> juillet 2008 en Autriche, ainsi que le 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour le port d'Anvers et en Hongrie.

En vertu de la directive susmentionnée, les Etats membres de la CCNR qui sont aussi membres de l'UE sont tenus de mettre à disposition des cartes électroniques de navigation intérieure conformes au standard ECDIS Intérieur pour les voies navigables très fréquentées.

**c) Aperçu des parties intéressées**

Les principales parties concernées par l'introduction de l' AIS Intérieur et de l' ECDIS Intérieur (ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes) sont les entrepreneurs de navigation intérieure, eux-mêmes représentés auprès de la CCNR par l' UENF et l' OEB.

Ces deux associations ont indiqué à l' occasion d' auditions par le Comité du règlement de police être favorables à un caractère obligatoire de l' AIS Intérieur.

**d) Coûts pour la profession**

Pour la partie de la profession qui s' est conformée aux règlements portant subvention de l' AIS Intérieur, les coûts d' investissement pour les appareils AIS Intérieur encourus suite à l' obligation envisagée sont nuls. Bien entendu, il est normal qu' un appareil d' AIS Intérieur doive être remplacé en temps voulu. En admettant que la durée de vie de ces appareils soit de 20 ans, les appareils concernés devront commencer à être remplacés à partir de 2029. Les coûts prévisibles, sur la base du niveau des prix de 2012, sont compris entre 1700 € et 3000 € par bateau.

Pour l' ECDIS Intérieur ou les appareils comparables pour la visualisation de cartes, les investissements concernant le matériel et les logiciels seraient d' environ 400 à 1500 €, les entrepreneurs ayant la possibilité de souscrire un contrat annuel de maintenance et de mise à jour pour un montant d' environ 400 €. Toutefois, ceci n' est pas obligatoire.

15 % de la batellerie, serait nécessaire l' acquisition d' un appareil ECDIS Intérieur ou d' un appareil comparable pour la visualisation de cartes et pour 10 % de la batellerie serait nécessaire l' acquisition de l' installation AIS complète ainsi que de l' ECDIS Intérieur en mode information ou d' un appareil comparable pour la visualisation de cartes.

L' investissement peut atteindre par bâtiment

- environ 0,1 à 2 % du chiffre d' affaires annuel pour l' ECDIS Intérieur seul (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) ;
- environ 0,5 à 4 % du chiffre d' affaires annuel pour l' ECDIS Intérieur (ou un appareil comparable pour la visualisation de cartes) et l' AIS Intérieur.

Les pourcentages supérieurs indiqués ci-avant correspondent aux bâtiments qui génèrent un chiffre d' affaires relativement faible.

Les modifications prévues dans le RPNR occasionneront aussi des frais pour les bateaux de plaisance d' une longueur égale ou supérieure à 20 m. Le coût par bâtiment sera similaire à celui occasionné à la navigation commerciale. Toutefois, le nombre de ces bâtiments ne représente qu' une fraction de celui de la navigation commerciale.

**e) Utilité pour la profession**

L' utilité pour la profession réside dans la diminution du risque d' accident et la possibilité de réduire la durée des voyages, les passages difficiles pouvant être négociés à vitesse plus élevée. Une partie de la profession peut améliorer le service au client en offrant à celui-ci la possibilité d' un suivi en temps réel de son chargement grâce à l' AIS.

**f) Coûts et avantages pour l' administration (et éventuellement pour l' usager)**

Les avantages pour l' administration résident dans le fait de pouvoir procéder à une gestion plus efficace et à moindre coût du trafic, en offrant une meilleure prestation de service.

## Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

dans le but d'améliorer encore la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane,

convaincue que la généralisation de l'utilisation de l'AIS Intérieur et de l'ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes à bord des bâtiments de la navigation rhénane contribuera notablement à atteindre cet objectif,

consciente du fait que la flotte rhénane est déjà dans une très large mesure équipée en AIS Intérieur et en ECDIS Intérieur ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes,

considérant que seul l'ECDIS Intérieur s'imposera sur le marché à long terme,

constatant que les fonctionnalités de l'AIS Intérieur ne peuvent être pleinement exploitées qu'à condition que tous les bâtiments concernés soient équipés à la fois de l'AIS Intérieur et d'un appareil électronique pour la visualisation de cartes et que ceci nécessite d'introduire une obligation réglementaire faite aux bâtiments de posséder l'équipement et de l'utiliser,

adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin annexés à la présente résolution,

charge son Comité du règlement de police,

- de définir les recommandations et prescriptions techniques minimales applicables aux appareils ECDIS Intérieur en mode information et aux appareils comparables pour la visualisation de cartes, y compris leurs cartes électroniques de navigation intérieure,
- d'observer l'évolution du niveau d'équipement concernant l'ECDIS Intérieur,

réprouve la publication librement accessible de données AIS sans l'approbation des parties concernées et invite ceux de ses États membres qui sont riverains du Rhin à prendre, avant l'entrée en vigueur des amendements au RPNR, toutes les dispositions juridiques encore nécessaires le cas échéant à la protection des données transmises lors de l'utilisation de l'AIS Intérieur et à en informer la Commission Centrale.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2014.

## Annexe

1. Le sommaire est modifié comme suit :

a) L'indication concernant le chapitre 4 est rédigée comme suit :

**« SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ; RADIOTELEPHONIE ;  
APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION »**

b) L'indication concernant le chapitre 4, section III, est insérée comme suit :

**« Section III. Appareils d'information et de navigation »**

c) L'indication concernant l'article 4.07 est rédigée comme suit :

"4.07 AIS Intérieur et ECDIS Intérieur"

2. L'article 1.10, chiffre 1, lettre l) est rédigé comme suit :

« l) le ou les « certificat(s) relatif(s) à l'assignation de fréquences » ou la « licence de station de navire », »

3. Le titre du chapitre 4 est rédigé comme suit :

**« CHAPITRE 4**

**SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ; RADIOTELEPHONIE ;  
APPAREILS D'INFORMATION ET DE NAVIGATION »**

4. Le titre du chapitre 4, section III, est rédigé comme suit :

**« Section III. Appareils d'information et de navigation »**

5. L'article 4.07 est rédigé comme suit :

**« Article 4.07**

*AIS Intérieur et ECDIS Intérieur*

1. Les bâtiments doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06, chiffre, 3 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. L'appareil AIS Intérieur doit être en bon état de fonctionnement.

La 1<sup>ère</sup> phrase ci-dessus ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) bâtiments de convois poussés et de formations à couple, à l'exception du bâtiment qui assure la propulsion principale,

- b) menues embarcations, à l'exception des bâtiments de police équipés d'un appareil radar et 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.
2. L'appareil AIS Intérieur doit fonctionner en permanence et les données saisies doivent correspondre à tout moment aux données effectives du bâtiment ou du convoi.

La 1<sup>ère</sup> phrase ci-dessus ne s'applique pas,

- a) si les bâtiments se trouvent dans un port de stationnement nocturne visé à l'article 14.11, chiffre 1,
- b) si l'autorité compétente a accordé une dérogation pour les plans d'eau séparés du chenal navigable par une infrastructure,
- c) aux bâtiments de police, si la transmission de données AIS est susceptible de compromettre la réalisation de tâches de police.

Les bâtiments visés au chiffre 1, 3<sup>ème</sup> phrase, lettre a), doivent éteindre les appareils AIS Intérieur présents à bord tant que ces bâtiments font partie du convoi.

3. Les bâtiments qui doivent être équipés d'un appareil AIS Intérieur, à l'exception des bacs ne naviguant pas librement, doivent en outre être équipés d'un appareil ECDIS Intérieur en mode information ou d'un appareil comparable pour la visualisation de cartes, qui doit être relié à l'appareil AIS Intérieur, et ils doivent l'utiliser conjointement avec une carte électronique de navigation intérieure à jour.
4. Au moins les données suivantes doivent être transmises conformément au chapitre 2 du Standard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure :
- 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 des bateaux (ENI) ou, pour les navires de mer auxquels n'a pas été attribué d'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 (WGS 84) ;
  - h) Vitesse sur route ;
  - i) Route ;
  - j) Heure de l'appareil électronique de localisation ;
  - k) Statut navigationnel conformément à l'annexe 11 ;
  - 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 11 ;



5. Le conducteur doit immédiatement actualiser les données suivantes après tout changement :
  - a) Longueur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
  - b) Largeur hors tout avec une précision de 0,1 m, conformément à l'annexe 11 ;
  - c) Type de convoi ;
  - d) Statut navigationnel, conformément à l'annexe 11 ;
  - e) Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment avec une précision de 1 m, conformément à l'annexe 11.
  
6. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS ne peuvent utiliser qu'un appareil AIS conforme à l'article 7.06, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, un appareil AIS de classe A possédant une réception par type conformément aux prescriptions de l'OMI, ou un appareil AIS de classe B. Les appareils AIS de classe B doivent être conformes aux exigences correspondantes de la Recommandation UIT-R.M 1371, de la directive 1999/5/CE (RTTE), et de la norme internationale CEI 62287-1 ou 2 (y compris la gestion des canaux DSC). L'appareil AIS doit être en bon état de fonctionnement et les données saisies dans l'appareil AIS doivent correspondre en permanence aux données effectives du bateau ou du convoi.
  
7. Les menues embarcations auxquelles n'a pas été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) ne sont pas tenues de transmettre les données visées au chiffre 4, lettre d) ci-dessus.
  
8. Les menues embarcations qui utilisent l'AIS doivent en outre posséder une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement et commutée sur écoute pour le réseau bateau-bateau. »

6. L'annexe 11 est ajoutée comme suit :

« Annexe 11

**DONNEES A SAISIR DANS L'APPAREIL AIS INTERIEUR : INDICATIONS CONCERNANT LE STATUT NAVIGATIONNEL ET LE « POINT D'ACQUISITION DE L'INFORMATION RELATIVE A LA POSITION A BORD DU BATIMENT »**

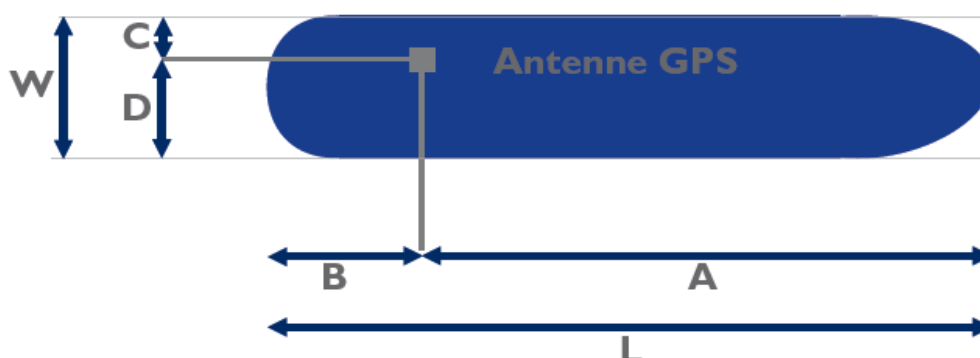
**1. Statut navigationnel**

|        |                            |   |
|--------|----------------------------|---|
| 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                | non défini                                    |

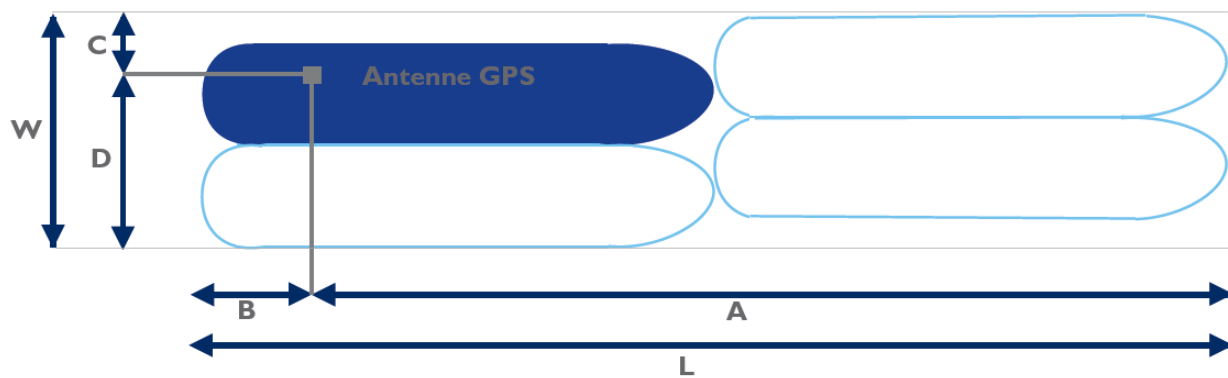
**2. Point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment**

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, D d'un bâtiment



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