



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure****Cinquante et unième session**

Genève, 14-16 juin 2017

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

**Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure :  
Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (résolution n° 22 révisée)****Proposition de nouveau chapitre 12 – Suivi de la signalisation et du balisage au moyen des aides à la navigation AIS****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), adopté le 26 février 2016 par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session.

2. À sa cinquantième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le SC.3/WP.3) a décidé d'élaborer un nouveau chapitre 12 à intégrer dans la Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/100, par. 21), sur la base des renseignements communiqués par les Présidents du Groupe de travail commun du suivi et du repérage (VTT) et du Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur).

3. Le secrétariat a établi le présent projet en concertation avec les Présidents des Groupes d'experts du VTT et de l'ECDIS Intérieur. Les documents suivants, adoptés par l'Union internationale des télécommunications (UIT) et l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), ont servi de références :

- Recommandation UIT-R M.1371 – « Caractéristiques techniques d'un système d'identification automatique utilisant l'accès multiple par répartition dans le temps et fonctionnant dans la bande de fréquences attribuée aux services mobiles maritimes en ondes métriques » ;
- IALA Maritime Buoyage System and Other Aids to Navigation (Système de balisage maritime de l'AISM et autres aides à la navigation) ;



- Recommandation A-126 de l'AISM sur (l'utilisation du système d'identification automatique (AIS) dans les services d'aide à la navigation maritime) ;
- Guide d'aide à la navigation de l'AISM ;
- Lignes directrices n° 1062 de l'AISM concernant l'utilisation du système d'identification automatique comme aide à la navigation.

## II. Proposition d'amendement au chapitre 1 (Principes)

4. Au paragraphe 1.5.1 *remplacer* « Système de balisage maritime de l'AISM défini dans l'Accord du 15 avril 1982 » *par* « système d'aide à la navigation de l'AISM ».

5. *Ajouter* un nouveau paragraphe 1.5.2 libellé comme suit (le paragraphe 1.5.2 existant devient le paragraphe 1.5.3) :

« On entend par "aide à la navigation" tout dispositif, système ou service extérieur au bateau, qui est conçu et utilisé afin de rendre la navigation et/ou la circulation de tous les bateaux plus sûres et plus efficaces. ».

## III. Proposition de nouveau chapitre 12 – Suivi de la signalisation et du balisage au moyen des aides à la navigation AIS

6. *Ajouter* un nouveau chapitre 12, libellé comme suit :

« 12. SUIVI DE LA SIGNALISATION ET DU BALISAGE AU MOYEN DES AIDES À LA NAVIGATION AIS

### 12.1 Fonction des systèmes AIS d'aide à la navigation

12.1.1 Les systèmes AIS d'aide à la navigation sont conçus pour afficher sur les cartes électroniques de navigation les marques de navigation et les signaux qui réglementent celle-ci. En installant un type particulier de stations AIS sur un système d'aide à la navigation, on peut identifier celui-ci formellement sans besoin d'un affichage spécial embarqué. En outre, ce matériel peut transmettre des renseignements et des données :

- Aux bateaux se trouvant à proximité ou à une autorité à terre, concernant l'identité du bateau, son état et d'autres paramètres, en complément ou en remplacement d'un système d'aide à la navigation existant ;
- Concernant la position précise des aides flottantes (principalement les bouées), qui peut ainsi être contrôlée ;
- En temps réel, à des fins de surveillance du fonctionnement, la liaison de données servant à contrôler à distance les changements survenus au niveau des paramètres des systèmes d'aide à la navigation ou à activer le matériel de secours ;
- Concernant la circulation des bateaux équipés d'un AIS, à des fins de planification en termes d'aide à la navigation future.

12.1-2 L'AIS, lorsqu'il est utilisé comme aide à la navigation, présente, pour les bateaux qui en sont équipés, les avantages suivants :

- Le système d'aide à la navigation peut être identifié par tous les temps ;
- Le signal de l'AIS est transmis en complément des signaux des systèmes d'aide à la navigation ;
- La position précise des aides flottantes est transmise ;
- Le mauvais positionnement d'une aide flottante peut être signalé ;

- Les axes de circulation, les voies, les zones et les limites peuvent être marqués ou délimités ;
- On peut disposer de capacités d'aide à la navigation supplémentaires en utilisant des aides AIS virtuelles lorsque l'installation d'aides physiques pose problème d'un point de vue technique ou économique ;
- Le signal permet de transmettre des informations sur l'état des aides à la navigation ; et
- Le signal donne la position précise des aides à la navigation fixes.

## **12.2 Types de systèmes AIS d'aide à la navigation**

12.2-1 Le procédé AIS réel d'aide à la navigation repose sur une station AIS greffée sur un dispositif d'aide à la navigation qui a une existence physique.

12.2-2 Le procédé AIS synthétique d'aide à la navigation repose sur un système par lequel le message d'aide à la navigation est transmis depuis une station AIS distante.

12.2-3 Le procédé AIS virtuel d'aide à la navigation repose sur un système dans lequel le message AIS est transmis à un système d'aide à la navigation qui n'a pas d'existence physique, mais est seulement reflété par une carte électronique, indépendamment, donc, de tout support physique, comme une bouée ou une balise. ».

---