



Conseil économique et social

Distr. générale
11 avril 2012
Français
Original: anglais

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

Quarante et unième session

Genève, 20-22 juin 2012

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

Formulation de principes communs et de prescriptions techniques concernant un service paneuropéen d'information fluviale (RIS)

Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)

Note du secrétariat

I. Introduction et mandat

1. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la proposition du Groupe d'experts du suivi et du repérage des bateaux (VTT) concernant l'acceptation en Europe des stations AIS (système automatique d'identification) de classe B pour la navigation intérieure. Sur cette base, le Groupe de travail souhaitera peut-être discuter et décider des modifications à apporter à la norme VTT qui figure à l'annexe de la Résolution n° 63 (ECE/TRANS/SC.3/176).

II. Proposition concernant l'acceptation en Europe des stations AIS de classe B pour la navigation intérieure

2. Les stations AIS de classe B à détection de porteuse sont conçues spécialement pour répondre aux besoins des plaisanciers et pour permettre un accès facile aux données AIS provenant des bateaux de navigation intérieure et navires de mer commerciaux ainsi que d'autres bateaux de plaisance équipés.

3. Actuellement, un grand nombre de bateaux de plaisance équipés de stations AIS de classe B naviguent déjà dans les zones maritimes et le nombre de bateaux équipés ne cesse d'augmenter. Nombre d'entre eux fréquentent les ports européens et se rendent parfois dans l'arrière-pays européen en empruntant les voies de navigation intérieure.
4. Beaucoup de ces bateaux sont immatriculés dans des pays européens en vertu des règlements maritimes.
5. Il n'est pas raisonnable d'interdire aux bateaux de plaisance en provenance d'une zone maritime ou d'un pays étranger d'utiliser des stations AIS de classe B lorsqu'ils entrent dans les voies de navigation intérieure alors que l'utilisation de ces stations en zone maritime est légalement autorisée par l'autorité nationale compétente. Il est également possible que l'utilisation de stations AIS de classe B soit autorisée dans des voies de navigation intérieure qui ne relèvent pas des règlements de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ou de l'Union européenne puisque chaque pays est responsable de ses propres procédures d'approbation ou d'acceptation des stations AIS de classe B, de délivrance de licences radio AIS et d'attribution de numéros d'identité dans le service mobile maritime (numéros MMSI).
6. Il est indispensable d'autoriser aussi l'utilisation des stations AIS de classe B dans les voies de navigation intérieure européennes.
7. À cette fin, la proposition suivante a été élaborée en tenant compte de plusieurs contributions de membres du Groupe d'experts VTT et des discussions tenues à sa dernière réunion.

A. Proposition en vue de l'utilisation des stations AIS de classe B

Les bateaux de plaisance qui empruntent les voies de navigation intérieure peuvent utiliser des stations AIS de classe B au même titre que dans les eaux maritimes.

Les stations AIS de classe B installées sur des bateaux de plaisance qui empruntent des voies de navigation intérieure européennes doivent:

1. Satisfaire aux prescriptions voulues de la recommandation UIT-R M.1371;
2. Satisfaire aux prescriptions énoncées dans la directive 1999/5/CE concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications;
3. Satisfaire aux prescriptions énoncées dans la norme internationale CEI 62287 (y compris la gestion de la voie ASN).

Il est de la responsabilité des autorités ou de l'administration nationales compétentes de veiller à la conformité des stations AIS de classe B au regard des normes et prescriptions internationales précitées avant de délivrer une licence radio AIS, y compris le numéro MMSI, par exemple en procédant à l'homologation nationale des stations AIS de classe B concernées.

La licence radio délivrée par les autorités nationales compétentes pour l'utilisation de la station AIS de classe B doit se trouver à bord.

La présente recommandation concerne les bateaux qui ne relèvent d'aucune législation relative à l'AIS intérieur. Ces bateaux peuvent utiliser des stations AIS de classe B afin d'émettre et de recevoir, soit volontairement soit obligatoirement, sur «les voies navigables intérieures»¹.

Si les stations AIS de classe B sont utilisées sur une base volontaire, les conducteurs de bateau doivent tenir constamment à jour les données AIS saisies manuellement. Les autorités compétentes doivent veiller à ce que toutes les données statiques d'une quelconque station AIS mobile soient exactes. Aucune donnée inexacte ne doit être émise sur le réseau AIS.

B. Notes explicatives

1. Prescriptions

La résolution MSC.140(76) de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui porte sur la protection de la liaison numérique VHF de l'AIS, dispose que les stations AIS de classe B doivent respecter les prescriptions de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (norme AIS UIT-R M.1371) et que les dispositifs AIS de classe B devraient être approuvés par l'Administration².

Les prescriptions techniques relatives aux dispositifs AIS de classe B sont énoncées dans la norme CEI 62287-1 pour les stations à détection de porteuse et dans la norme CEI 62287-2 pour les stations auto-organisées.

Puisque la réglementation de l'OMI ne s'applique en principe pas aux voies de navigation intérieure européennes, il est recommandé d'adopter ces prescriptions également pour les voies de navigation intérieure.

2. Égalité de traitement et responsabilité de l'État

Ainsi, il n'y aurait aucune différence entre les bateaux de plaisance équipés d'une station AIS de classe B naviguant dans la zone maritime et les bateaux de plaisance équipés d'une station AIS de classe B empruntant les voies de navigation intérieure européennes. Tous seraient traités sur un pied d'égalité par les autorités et devraient satisfaire aux mêmes prescriptions.

Les autorités nationales doivent s'assurer que la station AIS de classe B satisfait à ces prescriptions avant de délivrer une licence radio AIS et d'attribuer un numéro MMSI.

3. Navires commerciaux équipés d'un transpondeur de classe B

À l'heure actuelle, il n'existe que des stations AIS de classe B à détection de porteuse mais des stations AIS de classe B auto-organisées devraient bientôt être disponibles. On ne sait pas encore si l'utilisation de ces transpondeurs AIS de classe B sera limitée aux bateaux de plaisance.

Compte tenu du coût, il pourrait être intéressant pour les navires commerciaux non visés par la Convention SOLAS, tels que les remorqueurs et les navires de servitude, d'utiliser ces stations AIS de classe B auto-organisées.

¹ Le terme «voies navigables intérieures» peut être remplacé par le nom du cours d'eau concerné par le pays ou l'organisme qui publie le texte de loi.

² L'administration de l'État dans lequel le bateau est immatriculé ou dans lequel la licence est délivrée.

Pour éviter que cela se produise sur les voies de navigation intérieure européennes, l'utilisation des stations AIS de classe B devrait être limitée aux bateaux de plaisance³.

Il est possible qu'un propriétaire de bateau de plaisance souhaite installer et utiliser une station AIS intérieur homologuée car ce type de station offre des possibilités supplémentaires qui pourraient l'intéresser. Cependant, l'utilisation généralisée de stations AIS intérieur par des bateaux de plaisance contribuerait à la surcharge de la liaison numérique VHF et devrait donc être découragée.

4. Application

Pour une station AIS de classe B, une licence radio et un numéro MMSI sont requis. Heureusement, la plupart des pays disposent d'outils d'analyse perfectionnés qui permettent de déceler les éventuels irrégularités ou dysfonctionnements dans l'utilisation d'une station AIS. C'est déjà le cas pour l'utilisation de l'AIS intérieur sur les voies de navigation intérieure. Les autorités peuvent ainsi prendre des mesures correctives.

Dans les cas les plus graves, tels que le refus d'obéir aux injonctions des autorités ou les irrégularités répétées, les autorités ont la possibilité de mettre hors service la station AIS concernée.

³ Une autre solution serait d'autoriser les navires commerciaux d'une certaine longueur à utiliser des transpondeurs AIS de classe B.