



RECOMMANDATION DE L'AIMS (NORMATIVE)

R0130 (O-130) OBJECTIFS DE CATÉGORISATION ET DE DISPONIBILITÉ DES AIDES À LA NAVIGATION À COURTE PORTÉE

Edition 3.1

Jun 2017

urn:mrn:iala:pub:r0130



HISTORIQUE DU DOCUMENT

Les révisions apportées à ce document doivent être notées dans le tableau avant la publication d'un document révisé.

Date	Détails	Approbation
1 Décembre 2004	1 st édition	Session du Conseil 35
24 Juin 2011	Edition 2 Révision périodique Mise à jour des références	Session du Conseil 51
16 Juin 2017	Edition 3.0 Révision périodique et mise à jour des références Section 4 déplacée vers le guide G1004 sur les Niveaux de service	Session du Conseil 64
Septembre 2020	Edition 3.1 Corrections de forme.	

AVERTISSEMENT : Ce document est une traduction de l'original anglais et a donc valeur d'information seulement. En cas de divergence entre les deux versions, l'original en anglais prévaut. L'AISM n'assume aucune responsabilité pour les erreurs, omissions ou ambiguïtés dans la traduction. Toute personne, ou entité, qui s'appuie sur le contenu de cette traduction le fait à ses propres risques. L'AISM ne peut être tenue pour responsable de tout problème lié à l'exactitude, la fiabilité ou la tenue à jour des informations traduites.

Le présent guide a été traduit au sein du IALA French Support Group (IFSG), avec le soutien du Maroc

LE CONSEIL

RAPPELANT :

- 1 Le rôle de l'AISM en matière de sécurité de la navigation, d'efficacité du transport maritime et de protection de l'environnement ;
- 2 L'article 8 des Statuts de l'AISM concernant l'autorité, les attributions et les fonctions du Conseil.

NOTANT :

- 1 Que l'un des objectifs de l'Association est de favoriser un mouvement sûr, économique et efficace des navires par l'amélioration et l'harmonisation des aides à la navigation dans le monde entier ;
- 2 Que la règle 13 du chapitre V de la Convention SOLAS de l'OMI comporte l'obligation pour les Gouvernements contractants de prendre des dispositions pour la création et l'entretien des aides à la navigation telles que, selon eux, le volume du trafic le justifie et le degré de risque l'exige ;
- 3 Que la résolution A.953(23) de l'OMI identifie la disponibilité requise du signal pour les systèmes de radionavigation mondiaux et que d'autres recommandations de l'AISM identifient les exigences de disponibilité pour la radionavigation hyperbolique et les systèmes d'augmentation différentielle du GNSS.

RECONNAISSANT :

- 1 Que la recommandation E-105 de l'AISM sur la nécessité de respecter les normes nationales et internationales conseille, dans la recommandation (2), aux autorités chargées des achats d'inclure des exigences de fiabilité et de qualité dans leurs spécifications lors de l'acquisition d'équipements d'aides à la navigation ;
- 2 L'importance de décrire les objectifs de management pour les niveaux de performance opérationnelle des aides à la navigation à courte portée fournies aux marins et la nécessité de fournir des conseils aux membres nationaux sur les niveaux appropriés et réalistes de performance opérationnelle.

CONSIDÉRANT les propositions du Comité Gestion et exigences relatives aux aides à la navigation - AtoN Requirements and Management (ARM) de l'AISM

ADOpte la recommandation sur la catégorisation et les objectifs de disponibilité des aides à la navigation à courte portée, telle que décrite dans l'annexe ;

INVITE les Membres et les Autorités en charge des aides à la navigation maritime du monde entier à mettre en œuvre les dispositions de la recommandation ;

RECOMMANDE que les Membres Nationaux et les autres Autorités compétentes fournissant des services d'aides à la navigation maritime classent leurs aides à la navigation selon les catégories définies à la section 1 de l'annexe à la présente recommandation ;

DEMANDE au Comité ARM de l'AISM, ou à tout autre comité que le Conseil pourrait désigner, de revoir périodiquement la Recommandation et de proposer des modifications si nécessaire.



SOMMAIRE DE L'ANNEXE

1	INTRODUCTION	5
1.1	Champ d'application	5
1.2	Considérations	5
1.3	Critères d'évaluation	5
1.4	Catégories	6
1.4.1	Catégorie 1	6
1.4.2	Catégorie 2	6
1.4.3	Catégorie 3	6
1.4.4	généralités.....	6
1.5	Objectifs de disponibilité.....	6
2	DÉFINITIONS	7
2.1	Aides à la navigation à courte portée.....	7
2.2	Système d'AtoN.....	7
2.3	Disponibilité	7
3	ABRÉVIATIONS.....	7

Liste des tableaux

<i>Tableau 1</i>	<i>Catégories de pourcentage de disponibilité.....</i>	<i>6</i>
------------------	--	----------

ANNEX A CATÉGORISATION ET OBJECTIFS DE DISPONIBILITÉ POUR LES AIDES À LA NAVIGATION À COURTE PORTÉE

1 INTRODUCTION

La disponibilité des aides à la navigation (AtoN) a traditionnellement été liée à la taille et à la complexité de l'AtoN individuelle ou du système d'AtoN concerné - par exemple, les grands phares ont été classés en catégorie 1 et les bouées lumineuses en catégorie 3. Bien que cette corrélation ait été pertinente dans le passé pour les systèmes d'AtoN, les changements survenus dans les exigences en matière de sécurité de la navigation et les technologies utilisées au niveau des AtoN ont montré la nécessité de réviser les bases sur lesquelles la disponibilité a été définie.

Le chapitre 5 de la convention SOLAS stipule que les Autorités compétentes doivent fournir des aides à la navigation adaptées au volume du trafic et au degré de risque.

L'adoption de pratiques contemporaines de gestion des risques permet aux autorités gestionnaires des AtoN, de préférence en consultation avec des marins et d'autres parties prenantes, de définir les exigences de disponibilité pour l'AtoN ou le système d'AtoN concerné, et d'évaluer sa catégorisation actuelle et future en fonction de son importance pour la navigation. La catégorisation de l'AtoN ou du système d'AtoN qui en résulte peut entraîner le déclassement de certaines AtoN de catégorie supérieure et, inversement, le sur-classement potentiel d'AtoN de catégorie inférieure.

Il est possible d'identifier le niveau de disponibilité requis pendant la phase de conception des aides à la navigation à courte portée en considérant la relation théorique connue entre la fiabilité des composants individuels et la disponibilité du système.

Toute référence au terme AtoN dans le présent document désigne également un système d'AtoN.

1.1 CHAMP D'APPLICATION

Ce document fournit une méthode de catégorisation ainsi que des objectifs de disponibilité pour chaque catégorie d'AtoN ou de système d'AtoN. Il ne prend pas en compte les AtoN telles que les systèmes de radionavigation (GNSS ou DGNSS) ou les Services de Trafic Maritime (VTS).

1.2 CONSIDERATIONS

La catégorisation des AtoN doit être basée sur une méthodologie d'évaluation des risques qui évalue l'importance pour la navigation d'une AtoN ou d'un système d'AtoN, en prenant en compte des facteurs tels que :

- Importance de la voie navigable ;
- Zones de sensibilité environnementale ;
- Nature et type des marchandises ;
- Nature et type de navigation ;
- Densité du trafic ;
- Combinaison de différentes AtoN et leur couverture ;
- Climat (glace, brouillard, etc.) ; et
- Préoccupations et priorités nationales.

1.3 CRITERES D'ÉVALUATION

La catégorisation d'une AtoN ou d'un système d'AtoN dépend également de critères tels que :

- Technologie existante

- Logistique
- Redondance
- Accessibilité
- Autres services de navigation disponibles pour les navigateurs, y compris pilotage, VTS, GNSS.

La catégorisation doit être déterminée ou confirmée, dans la mesure du possible, en consultation avec les marins et les autres parties prenantes qui utilisent l'AtoN ou le système d'AtoN à courte portée en question.

Il convient d'établir des procédures formelles pour la collecte, le traitement et l'enregistrement des données relatives à la disponibilité.

1.4 CATEGORIES

Il existe trois catégories d'AtoN, qui reflètent leur importance pour la navigation.

1.4.1 CATEGORIE 1

Une AtoN ou un système d'AtoN considérés par l'Autorité Compétente comme ayant une importance vitale pour la navigation.

Par exemple, les AtoN lumineuses, les AIS AtoN et les racons qui sont considérés comme essentiels pour le balisage des atterrissages, des routes principales, des chenaux, des voies navigables, des dangers ou pour la protection du milieu marin.

1.4.2 CATEGORIE 2

Une AtoN ou un système d'AtoN considérés par l'Autorité compétente comme étant important pour la navigation.

Il peut s'agir, par exemple, des AtoN lumineuses, des AtoN AIS et des racons qui marquent les routes secondaires et celles qui sont utilisés pour compléter le marquage des routes principales.

1.4.3 CATEGORIE 3

Une AtoN ou un système d'AtoN considérés par l'autorité compétente comme nécessaires pour la navigation.

1.4.4 GENERALITES

La catégorisation d'un système AtoN est indépendante de la cotation des aides individuelles au sein du système. Un tel système peut être composé de plusieurs catégories d'AtoN.

Par exemple, un système classé dans la catégorie 2 pourrait comprendre des AtoN individuelles classées dans la catégorie 1, 2 ou 3. Un chenal balisé classé en catégorie 2 peut comporter une bouée d'entrée/de chenal classée dans la catégorie 1.

1.5 OBJECTIFS DE DISPONIBILITE

Le tableau ci-dessous présente les objectifs de disponibilité globale pour chaque catégorie d'AtoN ou de système d'AtoN, tels que fournis par l'Autorité Compétente.

Tableau1 Catégories de pourcentage de disponibilité

CATÉGORIE	OBJECTIF DE DISPONIBILITÉ	PÉRIODE DE CALCUL
1	99.8%	Les objectifs de disponibilité sont calculés sur une période continue de trois ans, sauf indication contraire.
2	99.0%	
3	97.0%	

Les principes de ces calculs du Guide de l'AIMS sur la disponibilité et la fiabilité des aides à la navigation.

La disponibilité minimale de toute AtoN individuelle doit être de 95,0 %.



Lorsque la disponibilité d'une AtoN donnée tombe systématiquement sous les 95,0 %, il convient d'envisager la suppression ou le remplacement/la modification de cette AtoN.

2 DÉFINITIONS

2.1 AIDES A LA NAVIGATION A COURTE PORTEE

Tous les AtoN destinés à être utilisés dans le champ visuel, sonore ou du radar du navigateur.

2.2 SYSTEME D'ATON

Un groupe complémentaire d'AtoN à courte portée destinés à fournir collectivement des informations suffisantes et opportunes pour permettre aux navires de naviguer en toute sécurité dans et à travers une voie navigable.

2.3 DISPONIBILITE

La probabilité qu'un AtoN ou un système d'AtoN, tel que défini par l'Autorité Compétente, exécute sa fonction spécifiée à tout moment choisi aléatoirement. Elle est exprimée en pourcentage du temps total pendant lequel un AtoN ou un système d'AtoN devrait remplir sa fonction spécifiée.¹

3 ABRÉVIATIONS

Afin de faciliter l'utilisation de la présente recommandation, les acronymes suivants ont été utilisés :

AtoN	Aid(s) to Navigation, Aide(s) à la navigation
DGNSS	Differential Global Navigation Satellite System, système différentiel mondial de navigation par satellite
AIsm	Association internationale de signalisation maritime - IALA
OMI	Organisation Maritime Internationale
GNSS	Global Navigation Satellite System, système mondial de navigation par satellite
SOLAS	Safety of Life At Sea, convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (OMI 1974, telle que modifiée)
VTS	Vessel Traffic Services, services de trafic maritime

¹ Référence : adopté par le guide AIsm n° G1035 sur la disponibilité et la fiabilité des aides à la navigation - Théorie et exemples.