



---

**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-quatrième session**

Genève, 12-14 février 2014

Point 8 c) 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) (résolution n° 63)****Projet de Norme internationale relative au suivi  
et au repérage des bateaux sur les voies navigables  
(VTT) révisée (résolution n° 63)****Transmis par la Fédération de Russie, la Slovaquie, la Suisse,  
la Commission centrale pour la navigation du Rhin  
et le Président du Groupe d'experts VTT<sup>1</sup>****I. Activités**

1. À sa quarante-deuxième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a pris note des propositions d'amendement à la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63) transmises par le Président du Groupe d'experts VTT. Il a invité ce dernier à exposer dans un bref texte explicatif

---

<sup>1</sup> Le présent document est soumis au titre des activités et résultats escomptés présentés au paragraphe B1 h) de la partie consacrée à l'activité 02.6, Transport par voie navigable, du projet de plan de travail pour 2012-2016 (ECE/TRANS/2012/12) adopté par le Comité des transports intérieurs le 1<sup>er</sup> mars 2012 (ECE/TRANS/224, par. 94). Le paragraphe B1 h) prévoit l'activité permanente de mise à jour des résolutions sur les principes communs et prescriptions techniques pour un service paneuropéen d'information fluviale, comme la résolution n° 63.



les principaux changements à apporter à la norme VTT, afin de faciliter la formulation des observations. Il a aussi demandé au secrétariat d'inclure dans le questionnaire pour la quarante-troisième session du SC.3/WP.3 une invitation adressée aux gouvernements et aux commissions fluviales pour qu'ils fassent connaître leurs observations au sujet du projet de texte proposé pour la norme (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/84, par. 50 à 53).

2. À sa quarante-troisième session, le Groupe de travail a examiné le projet de norme VTT révisée, qui avait été élaboré par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14), et s'est penché sur les propositions soumises par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Fédération de Russie dans les documents informels SC.3/WP.3 n° 9 et n° 16 (2013). Ce faisant, le Groupe de travail a reconnu qu'il serait plus judicieux d'inclure les renseignements complémentaires figurant dans la section 2.4.2.1 et le chapitre 3 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14 sous forme de précisions techniques séparées, référencées dans la résolution n° 63, étant donné que ces informations ne constituaient pas des prescriptions techniques (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, par. 37 à 40).

3. Le présent document rassemble les observations que les délégations ont faites au sujet de la révision de la norme VTT ainsi que le texte explicatif soumis par le Président du Groupe d'experts VTT. Le projet actualisé de la résolution n° 63 révisée figure dans l'additif au document.

4. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le projet actualisé en tenant dûment compte des prises de position des délégations et donner de nouvelles instructions au secrétariat pour la préparation de la proposition finale pour la cinquante-huitième session du Groupe de travail des transports par voie navigable.

## **II. Observations sur la révision de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (résolution n° 63)**

### **A. Fédération de Russie**

5. La Fédération de Russie souhaite attirer l'attention sur une incohérence dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/5<sup>2</sup> en ce qui concerne l'utilisation des stations AIS (*système automatique d'identification*) de classe B à détection de porteuse pour la navigation intérieure.

6. Dans la partie 2.3.4, intitulée «Plate-forme technologique», il est indiqué que l'utilisation de stations AIS de classe B à détection de porteuse n'est pas possible. Dans le chapitre 3 sur les stations mobiles AIS de classe B en navigation intérieure, le terme «AIS de classe B» est utilisé et une référence est faite à la norme CEI 62287 correspondante, qui inclut également les stations AIS de classe B à détection de porteuse.

7. Pour remédier à cette incohérence, la Fédération de Russie propose d'ajouter le texte ci-dessous au paragraphe 3.1 du chapitre 3 (*source*: ECE/TRANS/SC.3/2012/9):

L'utilisation de stations AIS de classe B à détection de porteuse devrait être limitée aux bateaux de plaisance. Certains bateaux d'une longueur donnée, comme les remorqueurs et les navires de servitude, devraient être autorisés à utiliser des transpondeurs AIS de classe B à accès auto-organisé. Les autorités nationales compétentes doivent assurer le contrôle et l'intégrité de la liaison VHF de l'AIS.

---

<sup>2</sup> Le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/5 est une version antérieure du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/14. Les dispositions auxquelles la Fédération de Russie fait référence sont en fait identiques en substance dans les deux documents.

## B. Slovaquie

8. Le projet de partie 2.3.2.1 prévoit l'utilisation du code ERI (code normé pour les messages électroniques) pour la désignation du type de bateau ou de convoi (pour les bateaux de navigation intérieure). Or, la norme ERI (spécifications techniques) n'utilise pas le code ERI pour distinguer les types de bateaux ou de convois, mais la recommandation n° 28 du Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques de l'ONU (CEFACT-ONU), qui est mise à jour et publiée par la CEE<sup>3</sup>. Aussi, la Slovaquie propose de faire référence au code fixé dans le cadre de l'ONU plutôt qu'au code ERI.

9. Dans le tableau 2.15 sur le compte rendu de la hauteur d'eau:

a) Paramètre «code ONU des pays», ligne 6: la description fait référence au «code ONU des pays utilisant 2\* caractères ASCII à 6 bits selon la spécification ERI». Les spécifications ERI ne comprennent pas des codes de pays, mais sont fondées sur la recommandation n° 3 du CEFACT-ONU<sup>4</sup> (norme ISO 3166-1). Aussi, la Slovaquie propose de faire référence à la recommandation n° 3 du CEFACT-ONU ou à ISO 3166-1, plutôt qu'à la spécification ERI;

b) Paramètre «ID échelle limnimétrique», ligne 7: dans la description (identifiants nationaux d'échelle limnimétrique), il est dit que l'ID national unique d'échelle limnimétrique devrait être défini par l'ERI pour chaque pays. Cela suppose que l'ID national d'échelle limnimétrique soit établi par l'ERI, ce qui n'est pas le cas, puisqu'il est déterminé par les autorités nationales compétentes. La Slovaquie propose donc de supprimer ce texte ou de le remplacer.

10. La Slovaquie se rallie à la proposition de la Fédération de Russie d'ajouter le texte ci-dessous au paragraphe 3.1 du chapitre 3:

L'utilisation de stations AIS de classe B à détection de porteuse devrait être limitée aux bateaux de plaisance. Certains bateaux d'une longueur donnée, comme les remorqueurs et les navires de servitude, devraient être autorisés à utiliser des transpondeurs AIS de classe B à accès auto-organisé. Les autorités nationales compétentes doivent assurer le contrôle et l'intégrité de la liaison VHF de l'AIS.

## C. Suisse et CCNR

11. La CCNR travaille actuellement à l'introduction d'une obligation d'équipement et d'utilisation en ce qui concerne les appareils AIS Intérieur. Le projet de résolution – encore en discussion – prévoit dans la version actuelle que tous les bâtiments soient équipés d'appareils AIS Intérieur à l'exception des 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 des autorités de contrôle et des bâtiments munis d'un certificat de visite conforme au Règlement de visite des bateaux du Rhin ou d'un certificat réputé équivalent conformément à ce Règlement;

c) Barges de poussage sans système de propulsion propre.

<sup>3</sup> Recommandation n° 28 sur les codes des types de moyens de transport du CEFACT-ONU (TRADE/CEFACT/2001/23), adoptée en 2001.

<sup>4</sup> Recommandation n° 3 sur les codes des noms de pays du CEFACT-ONU (ECE/TRADE/201), adoptée en 1996.

12. En ce qui concerne les menues embarcations, les dispositions suivantes sont projetées:

Les menues embarcations qui utilisent l'AIS ne peuvent utiliser qu'un appareil AIS conforme à l'article 7.06, paragraphe 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, un appareil AIS de classe A possédant une réception par type conforme 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-RM.1371, de la Directive 1999/5/CE (concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications) et de la norme internationale CEI 62287 (y compris la gestion des canaux DSC). L'appareil AIS doit être en bon état de fonctionnement et les données saisies dans l'appareil doivent correspondre en permanence aux données effectives du bateau ou du convoi.

13. En avril 2013, la CCNR a adopté une version révisée du «Standard du suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure». Lors de l'adoption de cette version révisée, la CCNR n'a pas jugé opportun d'y inclure le chapitre 3. En fait, le paragraphe 3.1 ne contient aucune règle prescriptive, ce que devrait normalement prévoir toute norme. En outre, le paragraphe 3.2 crée des obligations en termes d'équipement pour certains types de bateaux, ce qui dépasse le cadre d'une norme technique relative au suivi et au repérage. La décision en la matière revient aux autorités de réglementation et ne saurait être influencée par ladite norme. Par exemple, les menues embarcations qui naviguent sur le Rhin et qui sont munies d'un certificat de visite pour la navigation sur le Rhin doivent être équipées d'un système AIS intérieur et non d'un système AIS de classe B. Dans une norme de ce type, la recommandation de l'Union internationale des télécommunications (UIT), la norme de la Commission électrotechnique internationale (CEI) et la Directive de l'UE devraient effectivement être mentionnées. Une autre solution serait d'inclure celles-ci dans le projet d'article 4.07 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

14. La partie 2.4.2.1 sur les «Point de référence de la position indiquée et dimensions du bateau ou convoi» a été supprimée de la norme de la CCNR. La CCNR estime en effet que les informations de cette partie n'ont pas leur place dans la norme VTT elle-même. Elle envisage de les intégrer dans ses Clarifications techniques relatives au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure, édition 1.01, et au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.0, qui doivent être révisées en vue d'y inclure des dispositions relatives aux messages qui apparaissent sur les interfaces numériques.

15. En tant que membre de la CCNR, la Suisse adhère entièrement aux explications du secrétariat de la CCNR et appliquera les décisions de la Commission.

#### **D. Président du Groupe d'experts VTT**

16. Dans le cadre de l'élaboration du projet de révision de la norme VTT pour la navigation intérieure, les principaux changements suivants ont été apportés:

- a) **Références, page 7:** mise à jour des références utilisées dans les normes;
- b) **Partie 1:**
  - i) Mise à jour de l'introduction (p. 10);
  - ii) Remplacement de «bateau ou formation» par «bateau ou convoi»;
- c) **Partie 2:**
  - i) Dans la partie 2.2, une précision a été apportée concernant l'intervalle entre les comptes rendus (p. 28 dans la version anglaise);

- ii) Dans la partie 2.3.1, des directives techniques sur l'AIS Intérieur ont été introduites (p. 28 dans la version anglaise);
- iii) L'entrée «Bateau chargé/vide» a été déplacée de la partie 2.3.2.1 (Informations statiques du bateau) à la partie 2.3.2.3 (Informations du bateau relatives au voyage) (p. 29 et 30 dans la version anglaise);
- iv) Dans la partie 2.3.2.4.1 (ETA à l'écluse/au pont/au terminal), des précisions ont été apportées concernant le tirant d'air (p. 30 dans la version anglaise);
- v) Dans la partie 2.3.3 (Intervalle entre les comptes rendus de la transmission d'informations), tableau 2.1 (p. 32 dans la version anglaise), des éclaircissements ont été apportés quant au mode de fonctionnement;
- vi) Dans la partie 2.3.5 (Compatibilité avec les transpondeurs de classe A de l'OMI), des précisions ont été apportées concernant la fonctionnalité MKD et la fonctionnalité de gestion des canaux (p. 33 dans la version anglaise);
- vii) Dans la partie 2.3.9 (Approbation par type), un nouveau paragraphe sur les prescriptions en matière d'approbation par type a été ajouté (p. 34 dans la version anglaise);
- viii) Dans la partie 2.4.1 (Messages 1, 2, 3), des modifications ont été apportées conformément à la recommandation UIT-RM.1371-4 (p. 35 dans la version anglaise);
- ix) Dans la partie 2.4.2 (Message 5), des modifications ont été apportées conformément à la recommandation UIT-RM.1371-4 (p. 36 dans la version anglaise) et la note de bas de page 2 sur le code ATIS a été supprimée. L'indicatif d'appel est disponible et doit être utilisé;
- x) Dans la partie 2.4.2.1, une nouvelle figure sur le point de référence de la position indiquée a été ajoutée (p. 38 dans la version anglaise);
- xi) Dans la partie 2.4.3 (Message 23), des modifications ont été apportées conformément à la recommandation UIT-R M.1371-4 (p. 38 dans la version anglaise);
- xii) Dans la partie 2.4.4.2 (Définition des messages propres à la navigation intérieure), des précisions ont été apportées concernant:
- Les valeurs par défaut, à savoir ENI=0=ENI non attribué=par défaut;
  - «Bateau ou formation», qui a été remplacé par «Bateau ou convoi»;
  - Le tirant d'eau;
- xiii) Dans la partie 2.4.4.2.6 (Message FI 24 propre à la navigation intérieure: Hauteur d'eau), dans le tableau 2.15 sur le compte rendu de la hauteur d'eau, des précisions ont été apportées concernant l'utilisation des bits;
- d) **Partie 3:** un nouveau chapitre sur les stations mobiles AIS de classe B a été ajouté (p. 50 dans la version anglaise);
- e) **Annexe D:** des précisions ont été apportées concernant les phrases d'interface (p. 59 dans la version anglaise);
- f) **Annexe E:** des précisions ont été apportées concernant le type de bateau «Catamaran fast» (code 1920) dans la Notification électronique internationale (ERI) (p. 62 dans la version anglaise).

17. En ce qui concerne la mise à jour de la norme VTT, le Président aimerait insister sur les points suivants.

18. Cette mise à jour a eu pour point de départ le règlement d'exécution (UE) n° 689/2012 de la Commission européenne. Le Groupe d'experts VTT a mis au point une version actualisée de la norme VTT qu'il a ensuite transmise à la CCNR et à la CEE. Le projet de norme actualisée tient compte de tous les changements introduits par le règlement d'exécution (UE) n° 689/2012, ainsi que d'autres éléments techniques comme la mise à jour des références à d'autres règles, la définition du point de référence de la position indiquée et l'ajout d'un nouveau chapitre relatif aux systèmes AIS de classe A en navigation intérieure.

19. La CCNR a mis à jour sa norme VTT puis en a publié la nouvelle édition en avril 2013 (Standard du suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure, Édition 1.2, 23 avril 2013). La condition préalable fixée par la CCNR pour la mise à jour de sa norme VTT était d'autoriser uniquement les modifications apportées par le règlement d'exécution (UE) n° 689/2012, l'objectif étant d'atteindre l'harmonisation la plus grande possible entre la version de la norme VTT de l'UE et celle de la CCNR. Les sections qui concernent la définition du point de référence de la position indiquée (projet de partie 2.4.2.1) et le nouveau chapitre relatif aux stations mobiles AIS de classe B en navigation intérieure (projet de chapitre 3) n'ont pas été intégrés dans la norme de la CCNR. Ces nouveaux points devraient être pris en compte dans la prochaine révision de la norme VTT. En règle générale, la CCNR s'efforce autant que faire se peut de conserver l'harmonisation entre les normes de l'UE, de la CEE et de la CCNR.

20. Le Groupe d'experts VTT va maintenant élaborer un document qui rassemblera toutes les demandes de modification en vue de la prochaine révision de la norme VTT. Lors de sa dernière réunion en novembre 2013, le Groupe d'experts VTT a convenu que les points mentionnés ci-dessus seraient intégrés dans ce document. La CEE pourra reconsidérer l'introduction de la partie 2.4.2.1 et du chapitre 3 en vue d'assurer la plus grande harmonisation possible entre les normes de l'UE, de la CEE et de la CCNR.

21. En réponse aux observations faites par les délégations, qui sont reproduites dans le présent document, le Président du Groupe d'experts VTT a formulé les recommandations suivantes:

a) Tenant compte des débats lors de la dernière session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/86, par. 37 à 40), le Président approuve la proposition visant à déplacer la disposition sur les stations AIS de classe B dans l'avant-propos. Il recommande néanmoins de ne pas dépasser le cadre des prescriptions techniques pour les systèmes AIS de classe B utilisés en navigation intérieure seulement et, par conséquent, de s'abstenir de mentionner les applications possibles des stations AIS de classe B<sup>5</sup>. Le Président approuve également la proposition de suppression de la partie 2.4.2.1 qui concerne le point de référence de la position indiquée;

b) Observations de la Fédération de Russie et de la Slovaquie (par. 5 à 7 et par. 10 du présent document): le Président pense qu'il y a eu un petit malentendu concernant les références aux stations AIS de classe B dans la norme VTT (voir la proposition de la Fédération de Russie). Il est question d'une incohérence entre la partie 2.3.4, «Plate-forme technologique», et le nouveau chapitre 3, «Stations mobiles AIS de classe B en navigation intérieure». Le Président estime que cette incohérence n'existe pas étant donné que le chapitre 2 concerne la définition des stations AIS en navigation

---

<sup>5</sup> Le nouveau texte de l'avant-propos, proposé par le Président, est reproduit dans le projet actualisé de norme VTT révisée.

intérieure et que le nouveau chapitre 3 a trait aux prescriptions pour les stations AIS de classe B. La partie 2.3.4 indique que les stations AIS de classe B à détection de porteuse ne sont pas des plates-formes technologiques appropriées pour les stations AIS en navigation intérieure. Les stations AIS qui sont utilisées en navigation intérieure sont plutôt de la classe A sur le plan technique. En outre, comme indiqué ci-dessus, le Président estime que les applications possibles des stations AIS de classe B ne doivent pas figurer dans la norme VTT. La norme VTT devrait simplement décrire les prescriptions techniques pour les stations AIS de classe B utilisées en navigation intérieure. Le Président pense qu'il serait plus adéquat d'inclure la réglementation sur les prescriptions d'équipement pour toutes les stations AIS dans un règlement comme le CEVNI. Par exemple, la CCNR prévoit d'insérer les prescriptions d'équipement pour les stations AIS en navigation intérieure et la réglementation sur les stations AIS de classe B dans le paragraphe 4.07 du Règlement de police pour la navigation du Rhin. L'utilisation régionale des stations AIS de classe B, à propos de laquelle la Fédération de Russie a fait une proposition, pourrait être traitée dans le chapitre du CEVNI sur les «prescriptions régionales et nationales spéciales»;

c) Observations de la Slovaquie (par. 8 et 9 du présent document):

i) Référence au code ERI dans la partie 2.3.2.1: À la connaissance du Président, la recommandation n° 28 ne couvre pas toutes les subdivisions du code, à savoir «8 16 1 Chaland-citerne, cargaison liquide, type N» et «8 16 2 Chaland-citerne, cargaison liquide, type C». Si tel est le cas, la référence au code ERI telle que mentionnée dans l'annexe E de la norme VTT devrait être conservée;

ii) Référence au système ERI dans le tableau 2.15: le Président approuve l'observation. Les normes de l'UE et de la CCNR font référence au code ERI tandis que le code ERI lui-même fait référence à la CEE. Dans le cadre du système ERI, une liste d'identifiants d'échelle limnimétrique devrait être maintenue. Le Président vérifiera si tel est le cas;

d) Observations de la Suisse et de la CCNR (par. 11 et 12 du présent document): le Président estime que sa proposition énoncée à l'alinéa a devrait englober les points soulevés.

22. Les présentes observations ainsi que les suggestions complémentaires du Président, dont ses considérations sur les modifications de forme proposées par le secrétariat, ont été prises en compte dans le projet actualisé de norme VTT révisée.