



---

**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-neuvième session**

Genève, 23-25 juin 2021

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies  
de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure :**  
**Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables,**  
**annexe à la résolution n° 58****Révision des directives et critères relatifs aux services  
de trafic fluvial sur les voies navigables****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2021, titre V (Coopération régionale pour le développement), section 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51).
2. À sa cinquante-huitième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a commencé à se pencher sur la révision de la résolution n° 58 intitulée « Services de trafic fluvial sur les voies navigables », l'idée étant que les États membres souhaitant développer de tels services dans la région paneuropéenne continuent à bénéficier d'un guide efficace en la matière. Le secrétariat a été chargé d'établir pour la cinquante-neuvième session du SC.3/WP.3 un document d'information fondé sur les observations de la Fédération de Russie et de l'Ukraine.
3. Le présent document retrace l'historique de la réglementation des services de trafic fluvial sur les voies navigables, présente l'état actuel du cadre réglementaire international, donne des informations sur l'application qui est faite de l'annexe à la résolution n° 58 par les États membres et expose les possibilités d'évolution. Il a été établi par le secrétariat en collaboration avec la Fédération de Russie, l'Ukraine et l'Association internationale de signalisation maritime (AISM). Le SC.3/WP.3 est prié de prendre note de ces informations et de donner des orientations au secrétariat.



## II. Historique<sup>1</sup>

4. Les principes généraux des services de trafic maritime (VTS) ont été définis pour la première fois à l'échelle internationale dans la résolution A.578(14) de l'Organisation maritime internationale (OMI) intitulée « Directives sur les services de trafic maritime, adoptée en 1985 et actualisés en 1997 par la résolution A.857(20) intitulée « Directives applicables aux services de trafic maritime ». La résolution A.857(20), qui est actuellement considérée dans le monde entier comme le document de référence en matière de VTS, définit :

- Les principes et les dispositions générales applicables à l'exploitation d'un VTS et aux navires participants ;
- Les rôles et les responsabilités des gouvernements contractants, des autorités compétentes et des autorités responsables des VTS ;
- Les qualifications du personnel et les prescriptions relatives à la formation.

5. L'objectif des VTS est d'assurer la sécurité en mer des personnes, la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement dans la zone de service tout en éliminant autant que possible les situations dangereuses en :

- Fournissant en temps voulu des informations pertinentes concernant les facteurs susceptibles d'influencer les mouvements des navires et de faciliter la prise de décisions à bord ;
- Surveillant et gérant le trafic maritime pour assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements des navires ;
- Réagissant aux situations dangereuses.

6. Les principaux éléments du cadre international pour la mise en œuvre et l'exploitation des VTS sont :

- La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ;
- La Résolution A.857(20) de l'OMI ;
- Les normes et autres documents pertinents de l'AIMS ;
- Les législations nationales.

7. L'AIMS a adopté et mis à jour un ensemble de documents sur les VTS. Il s'agit de normes, de recommandations, de lignes directrices et de cours types consacrés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'exploitation des VTS. Pour faciliter une mise en place et une exploitation harmonisées des services de trafic pour les eaux intérieures, au moyen de directives internationales qui seraient, dans la mesure du possible, conformes aux Directives de l'OMI, l'AIMS a adopté en 2001 la Recommandation 0120 (V-120) sur les services de trafic maritime appliqués aux eaux intérieures. Cette Recommandation fournit des orientations pour la mise en place de services de trafic dans les eaux intérieures et présente des meilleures pratiques en la matière. Elle est particulièrement utile pour les voies navigables, où la résolution A.857(20) de l'OMI n'est pas appliquée, dans la mesure où elle vise à renforcer la sécurité de la navigation dans les zones transfrontières soumises à deux régimes réglementaires différents, c'est-à-dire les estuaires, les lacs et les autres aires de communication entre des voies navigables intérieures et la mer et où les bateaux circulent entre des zones relevant de la responsabilité d'autorités maritimes ou fluviales.

## III. Services d'information fluviale et services de trafic fluvial sur les voies navigables

8. La notion de services d'information fluviale a été élaborée dans les années 1990 par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) et par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Depuis l'adoption des

<sup>1</sup> AISM VTS Manual, septième édition, 2021 (en anglais seulement).

premières Directives pour les services d'information fluviale (SIF) de l'AIPCN en 2002, les services de trafic sont considérés comme des SIF. Leur utilisation n'est toutefois pas obligatoire là où s'appliquent des SIF. Les zones géographiques dans lesquelles ils s'appliquent peuvent recouper des zones couvertes par les SIF. Les deux services peuvent aussi être organisés indépendamment l'un de l'autre ; par exemples, des services de trafic peuvent être établis localement pour l'organisation du trafic dans des zones couvertes par les SIF.

9. Les Directives de l'AIPCN définissent le service de trafic dans les eaux intérieures comme « un service établi par les autorités compétentes pour améliorer la sûreté et l'efficacité du trafic des bateaux et pour protéger l'environnement », qui devrait être « à même d'interagir avec le trafic et de réagir face à des situations de circulation se développant dans la zone VTS ». Au sein des SIF, les services de trafic dans les eaux intérieures font partie des services de gestion du trafic, l'accent étant mis sur le service d'information et l'organisation du trafic. En ce qui concerne la mise en œuvre des VTS sur les voies navigables, les Directives de l'AIPCN pour les SIF renvoient aux directives et recommandations pour les services de trafic établies et mises à jour par l'AIMS. Jusqu'en 2004, il n'existait donc pas au niveau international de directives détaillées pour l'élaboration de services de trafic dans le secteur du transport par voie navigable.

10. Le SC.3 a estimé que la sécurité et l'efficacité du trafic des bateaux et la protection de l'environnement seraient améliorées par l'adoption de directives internationales harmonisées relatives à l'établissement et à l'utilisation de services de trafic sur les voies navigables, dans la mesure du possible, et conformes aux résolutions pertinentes de l'OMI. En 2004, il a adopté la résolution n° 58, intitulée « Services de trafic fluvial sur les voies navigables » inspirée de la Recommandation V-120 de l'AIMS de juin 2001. Le SC.3 a recommandé aux administrations de tenir compte de cette résolution dans la mise en place, l'application et l'exploitation des services de trafic sur les voies navigables où l'application de la résolution A.857 (20) de l'OMI n'a pas été jugée appropriée. Il convient de noter que la résolution n° 58 a été adoptée conjointement avec la résolution n° 57 intitulée « Directives et recommandations pour les services d'information fluviale » qui constituent ainsi un cadre régissant tous les aspects des SIF.

11. En 2006, les Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (Directives VTS 2006) ont été adoptés par la CCNR (Protocole 2006-I-20). Les services de trafic dans les eaux intérieures sont mentionnés dans la quatrième édition des Directives de l'AIPCN pour les SIF, adoptée en 2019, et dans la résolution n° 63, intitulée « Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables » dont la deuxième révision a été adoptée récemment.

12. Selon les informations dont dispose le secrétariat, en 2019 la résolution n° 58 était appliquée intégralement par au moins six pays et partiellement par deux pays. Son application était envisagée par deux pays (ECE/TRANS/SC.3/2019/20). Il est possible que d'autres pays appliquent la résolution dans sa totalité ou partiellement. Le document n'a été ni revu ni mis à jour.

#### **IV. Évolution de la Recommandation R0120 (V-120) de l'AIMS sur les services de trafic maritime appliqués aux eaux intérieures**

13. La Recommandation de l'AIMS a été publiée pour la première fois en juin 2001. En 2005, une remise en forme et une révision préliminaire ont été effectuées en collaboration avec les membres de l'AIPCN. En décembre 2013, la Recommandation a été revue et mise à jour en vue de son harmonisation avec la cinquième édition du Manuel VTS de l'AIMS et avec les directives et recommandations pertinentes de l'AIMS sur les VTS. La deuxième édition visait à fixer des principes et des dispositions d'ordre organisationnel et technique en vue d'une mise en œuvre harmonisée des services de trafic et de la gestion de la circulation des bateaux dans les zones transfrontières régies par différents régimes de navigation, et la terminologie et les définitions de base correspondent à celles des résolutions n°s 57 et 63 et des Directives de l'AIPCN pour les services d'information fluviale de 2019.

14. Le Comité VTS de l'AIMS a entrepris récemment une révision de l'ensemble des documents relatifs aux services de trafic, parallèlement à l'élaboration d'une nouvelle résolution de l'OMI à ce sujet, qui sera amenée à remplacer la Résolution A.857(20). Des modifications substantielles seront apportées à la nouvelle résolution de l'OMI, concernant notamment la terminologie et les définitions de base, les types de services rendus, les qualifications et la formation. En particulier, la nouvelle résolution n'établira pas de distinction entre les services d'information, les services d'assistance à la navigation et les services de régulation du trafic ; on considérera qu'ils relèvent tous des services de trafic, de façon à harmoniser l'interprétation des dispositions relatives à la fourniture de services d'organisation du trafic maritime dans le monde entier – et à éviter toute confusion dans le secteur maritime. Cette modification vise essentiellement à répondre à l'une des principales préoccupations exprimées, à savoir que ces services ne sont pas partout considérés ou fournis de la même façon, certains assurant une assistance à la navigation et un service d'organisation du trafic sans pour autant être affichés en tant que « services ». Pour remédier à cette situation, la nouvelle résolution de l'OMI définira un service d'organisation du trafic maritime unique, comprenant la fourniture d'informations pertinentes en temps voulu, le suivi et la gestion du trafic maritime et la réaction aux situations dangereuses.

15. En ce qui concerne les eaux intérieures, le Comité VTS de l'AIMS a reconnu la nécessité d'actualiser ses prescriptions et de remplacer la Recommandation V-120 par une nouvelle directive. À la cinquantième session du Comité, qui s'est tenue en ligne du 10 au 31 mars 2021 et à laquelle la CEE était invitée en tant qu'observateur, un point relatif à la révision et à la mise à jour de la Recommandation V-120 sur les services de trafic maritime appliqués aux eaux intérieures dans le but d'élaborer une nouvelle directive a été inscrit à l'ordre du jour de l'équipe spéciale 1.1.1.3 VTSS50. La nouvelle directive de l'AIMS précisera les différences entre le régime de la navigation maritime et le régime de la navigation intérieure, tout en mettant en avant les avantages évidents d'une harmonisation aussi poussée que possible entre les deux pour les bâtiments qui naviguent dans les deux environnements. Elle sera également utile pour le personnel susceptible de passer d'un environnement à un autre, qui pourra se prévaloir de ses qualifications et de son expérience. La directive sera conçue de manière à contribuer à l'élaboration de politiques et de réglementations nationales, qui s'appuieront sur les documents pertinents de l'AIMS : a) en définissant les domaines dans lesquels une application différenciée de la directive pourra être nécessaire ; et b) en recensant les meilleures pratiques. Le projet indique clairement que, dans la mesure où la Convention SOLAS ne s'applique pas aux eaux intérieures, la réglementation applicable doit toujours être élaborée au niveau national ou régional.

## **V. Proposition de travaux complémentaires à mener pour la mise à jour de la résolution n° 58**

16. Le SC.3/WP.3 voudra bien noter que, depuis l'adoption de la résolution n° 58, les mesures de base nécessaires à la mise en œuvre des services de trafic ont été prises et que des centres consacrés à de tels services sont déjà opérationnels. Il n'est pas urgent de mettre à jour la Résolution. Cependant, étant donné que les Résolutions n°s 57 et 63 et les Directives de l'AIPCN pour les SIF font référence aux directives et recommandations sur les VTS de l'AIMS, il est préférable que la résolution n° 58 soit mise en concordance avec la dernière révision de la Recommandation V-120 de l'AIMS.

17. La nouvelle directive de l'AIMS sur les VTS appliqués aux eaux intérieures, qui sera publiée après l'adoption de la nouvelle résolution de l'OMI (prévue début 2022), aura des incidences sur les documents existants et appellera peut-être une révision importante de la Résolution n° 58 ainsi que d'autres résolutions. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être attendre l'entrée en vigueur de la nouvelle directive avant d'élaborer une version révisée de la Résolution n° 58 ou une nouvelle résolution sur les services de trafic, dans un souci d'harmonisation avec les nouveaux documents de l'AIMS.