



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****Soixante et unième session**Genève, 29 juin-1^{er} juillet 2022

Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

**Promotion des services d'information fluviale et des autres moyens
informatiques 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 de la résolution n° 58 : « 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 2022, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76).
2. À sa soixantième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a demandé au secrétariat d'établir une première proposition de mise à jour de la résolution n° 58 intitulée « Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables », en s'appuyant sur la recommandation concernant les services de trafic sur les voies navigables (VTS) dans les eaux intérieures récemment adoptée par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM).
3. Le SC.3/WP.3 voudra peut-être examiner la proposition ci-dessus et donner des orientations au secrétariat quant à la poursuite des travaux sur le projet.



II. Proposition relative à la mise à jour de l'annexe à la résolution n° 58

A. Considérations générales

4. Il est proposé de prendre en compte les points suivants pour la mise à jour de l'annexe à la résolution n° 58 :

a) La résolution n° 58, destinée aux administrations et aux autorités compétentes, vise à fournir les informations nécessaires sur l'évaluation des besoins pour la planification et la mise en place des VTS sur les voies navigables intérieures ;

b) Les principes de base énoncés dans la résolution n° 58 doivent être conservés dans le nouveau texte et mis à jour ou révisés si nécessaire ;

c) La mise à jour doit prendre appui sur les approches et les tendances actuelles dans le domaine des VTS concernant les voies navigables intérieures ;

d) La mise à jour doit prendre en compte les pratiques et les normes existantes dans le domaine des voies navigables européennes, par exemple en matière de services d'information fluviale (SIF) ;

e) Les directives mises à jour doivent constituer une recommandation à part entière ne nécessitant pas la lecture en parallèle d'autres documents. Toutefois, pour la planification et la mise en place des VTS, les administrations et les autorités compétentes doivent pouvoir faire usage des manuels, normes, recommandations et directives élaborés par les organisations et associations internationales appropriées.

5. La présente proposition s'appuie sur les documents suivants :

- Résolution A.1158(32) de l'Organisation maritime internationale (OMI) « Directives applicables aux services de trafic maritime » ;
- Manuel VTS de l'AIMS ;
- Directive G1166 de l'AIMS concernant les VTS dans les eaux intérieures (ci-après la Directive de l'AIMS)¹ ;
- Directive G1150 de l'AIMS relative à la planification, à la création et à la mise œuvre d'un VTS ;
- Directive G 1089 de l'AIMS relative à la mise à disposition d'un VTS ;
- Autres recommandations et directives de l'AIMS concernant les VTS sur les voies navigables ;
- International Dictionary of Marine Aids to Navigation de l'AIMS² ;
- Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil ;
- Résolutions n^{os} 57, 63, 79 et 80.

6. Les principales différences entre la Directive de l'AIMS et l'annexe de la résolution n° 58 sont les suivantes :

a) La directive de l'AIMS propose une nouvelle conception des services de trafic sur les voies navigables (VTS intérieurs) qui tient compte des caractéristiques particulières des voies de navigation intérieures ;

b) Les services fournis dans le cadre des VTS ne sont plus subdivisés en service d'information, service d'aide à la navigation et service de régulation du trafic. La résolution

¹ Directive G1166 de l'AIMS concernant les VTS dans les eaux intérieures est reproduite dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/12.

² <https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary>.

A.1158(32) de l'OMI unifie la notion de VTS, qui englobe la fourniture en temps utile de renseignements pertinents, le suivi et la gestion du trafic maritime et la réaction aux situations dangereuses ;

c) D'autres modifications importantes concernent la terminologie et les définitions de base, les qualifications, la formation et l'évaluation, la gestion des risques et la gestion de la qualité ;

d) La Directive de l'AIMS doit être lue en parallèle avec le Manuel VTS de cette organisation. On y recense les recommandations et directives de l'AIMS susceptibles d'être pertinentes pour les VTS intérieurs et on y propose des éléments de réflexion relatifs à l'application ou à l'adaptation de la Directive de l'AIMS aux eaux intérieures, que les administrations nationales peuvent souhaiter prendre en compte pour transposer cette directive dans le droit interne ou l'intégrer dans leur politique nationale.

7. La Directive de l'AIMS a une portée mondiale, mais elle fait référence aux normes internationales relatives au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables, aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure et aux avis à la batellerie, en tant qu'exemples de meilleures pratiques appliquées en Europe. En outre, la terminologie correspond à celle du Code européen des voies de navigation intérieure et des résolutions n^{os} 61 et 63.

B. Structure

8. Le SC.3/WP.3 souhaitera sans doute modifier la structure de l'annexe de la résolution n^o 58, en tenant compte de la résolution A.1158(32) de l'OMI, du Manuel VTS et de la Directive de l'AIMS, comme suit :

1. Introduction
2. Définitions
3. Considérations générales concernant les services de trafic fluvial sur les voies navigables
 - 3.1 Objectifs
 - 3.2 Responsabilités et obligations
 - 3.3 Principes généraux
 - 3.4 Bateaux participants
4. Caractéristiques des VTS intérieurs
 - 4.1 Dispositions générales
 - 4.2 Bateaux et équipage
 - 4.3 Écoulement du trafic fluvial
 - 4.4 Équipement et systèmes
 - 4.5 Environnement général de navigation
5. Directives relatives à la planification, à l'établissement et à la mise en œuvre de services de trafic fluvial
 - 5.1 Cadre réglementaire et juridique
 - 5.2 Mise en place de VTS intérieurs
 - 5.3 Fonctionnement des VTS intérieurs
 - 5.4 Communication dans les VTS intérieurs
 - 5.5 Audit et évaluation des VTS intérieurs
 - 5.6 Services supplémentaires des VTS intérieurs

- 5.7 Gestion des données et des informations dans les VTS intérieurs
- 5.8 Technologies des VTS intérieurs
- 5.9 Modèles de données et codage des données
- 5.10 Formation et évaluation
- 5.11 Accréditation, compétences, certification et revalidation
- 5.12 Gestion des risques
- 5.13 Gestion de la qualité
- 5.14 Directives supplémentaires relatives à la fourniture de VTS intérieurs
- 6. Références.

C. Définitions

9. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être mettre à jour les termes et définitions du paragraphe 2.1 de l'annexe à la résolution n° 58 comme suit :

2.1.1 Service de trafic sur les voies navigables (VTS intérieur) – service mis en place par une autorité sur des voies navigables intérieures, capable d'interagir avec les bateaux en circulation et de répondre à toutes les situations de trafic susceptibles de se présenter dans la zone qu'il dessert afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation et de contribuer à la sauvegarde de la vie et à la protection de l'environnement. (Source : Directive de l'AISM).

2.1.2 Autorité compétente – autorité à laquelle l'État a confié la responsabilité des services de trafic maritime. (Source : Résolution A.1158(32) de l'OMI).

2.1.3 Fournisseur de VTS – organisation ou entité que l'Administration ou l'autorité compétente a habilitée à fournir un service de trafic maritime. (Source : Résolution A.1158(32) de l'OMI).

2.1.4 Zone de VTS – zone, délimitée et officiellement déclarée, pour laquelle le fournisseur de service de trafic maritime est habilité à fournir un tel service. (Source : Résolution A.1158(32) de l'OMI). Une zone VTS peut être subdivisée en sous-zones ou en secteurs.

2.1.5 Centre de VTS intérieur – centre depuis lequel un VTS intérieur est exploité. Chacune des sous zones d'un VTS peut disposer de son propre sous-centre.

2.1.6 Agent de VTS – personne dûment qualifiée qui exécute une ou plusieurs tâches permettant le fonctionnement d'un VTS. (Source : Résolution A.1158(32) de l'OMI).

2.1.7 Personnel VTS – personnes qui s'acquittent des tâches liées aux services de trafic maritime, qui sont formées aux opérations de service de trafic maritime et qui possèdent les qualifications voulues. (Source : Résolution A.1158(32) de l'OMI).

2.1.8 Plan de route VTS – plan convenu entre une autorité compétente en matière de VTS et le conducteur d'un bateau, qui concerne les mouvements de ce bateau dans une zone VTS.

2.1.9 Image du trafic VTS – vue d'ensemble des bateaux et de leurs mouvements dans une zone VTS.

2.1.10 Services connexes – services autres que les VTS qui contribuent à la sécurité et à l'efficacité du passage des navires dans la zone VTS, tels que le pilotage, le remorquage et le lamanage. (Source : Résolution A.1158(32) de l'OMI).

2.1.11 Marchandises dangereuses – catégorie de marchandises telles que définies dans l'annexe de la résolution n° 79.

2.1.12 Voie de navigation intérieure – fleuve, rivière, canal, lac ou autre étendue d'eau qui, par ses caractéristiques naturelles ou par l'intervention de l'homme, est apte à la navigation. Dans les estuaires, la limite entre les eaux maritimes et les voies de navigation intérieure est la ligne de base fixée par le droit international.

D. Considérations générales concernant les VTS intérieurs

10. Le SC.3/WP.3 voudra sans doute mettre à jour la section 3.1, « Objectifs », sur la base de la résolution A.1158(32) de l'OMI et du Manuel VTS de l'AIMS :

3.1 Objectifs

3.1.1 L'objectif des VTS est de contribuer à la sauvegarde de la vie humaine, d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation et de favoriser la protection de l'environnement dans la zone de service tout en empêchant le plus possible l'apparition de situations dangereuses en :

- Fournissant en temps voulu des informations pertinentes sur les facteurs susceptibles d'influencer les mouvements des bateaux et de faciliter la prise de décisions à bord ;
- Assurant le suivi et la gestion de la circulation pour veiller à la sécurité et à l'efficacité des mouvements des bateaux ;
- Réagissant aux situations dangereuses.

3.1.2 Les VTS ont pour avantages de permettre l'identification et la surveillance des bateaux, la planification stratégique de leurs mouvements et la fourniture d'informations et d'une assistance concernant la navigation. Ils peuvent également contribuer à la prévention de la pollution et à la coordination de l'intervention en cas d'urgence.

3.1.3 Parmi les fonctions les plus importantes qu'un VTS peut remplir, figurent celles qui sont liées aux éléments suivants, y contribuent et les améliorent :

- La sauvegarde de la vie humaine ;
- La sécurité de la navigation ;
- L'efficacité des mouvements des bateaux ;
- La protection de l'environnement ;
- L'appui à l'application de la loi ;
- La protection des communautés et des infrastructures adjacentes.

3.1.4 Le VTS anticipant les situations, il peut contribuer à éviter des problèmes résultant des mouvements des bateaux. Il contribue à la fois à l'amélioration de la sécurité de la circulation et de la sauvegarde de la vie, et à la protection de l'environnement.

3.1.5 Contrairement aux autres systèmes d'aide à la navigation, le VTS, qui est actif, est capable d'interagir avec le bateau et d'avoir une influence sur les décisions prises à bord. Il peut par exemple détecter qu'un bateau court un danger et l'alerter en conséquence. Lorsqu'un problème survient, le VTS peut également contribuer aux interventions.

11. Le SC.3/WP.3 souhaitera sans doute mettre à jour les sections 3.2 et 3.6 (sect. 3.4 dans la structure proposée) en s'appuyant sur la résolution A.1158(32) de l'OMI, la recommandation R0119 de l'AIMS concernant la mise en place d'un VTS et la directive G1150 de l'AIMS relative à la planification, à la création et à la mise œuvre d'un VTS. Il voudra peut-être aussi ajouter une nouvelle section 3.3, « Principes généraux », en se fondant sur la résolution A.1158(32) de l'OMI.

E. Caractéristiques des VTS intérieurs

12. Le SC.3/WP.3 souhaitera sans doute ajouter un nouveau chapitre 4 intitulé « Caractéristiques des VTS intérieurs » sur la base du chapitre 3 de la Directive de l'AIMS. Il voudra peut-être aussi mettre en évidence l'interaction entre les VTS intérieurs et les SIF sur les voies de navigation intérieure européennes.

F. Directives relatives à la planification, à l'établissement et à la mise en œuvre des VTS intérieurs

13. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être réviser le chapitre 4 existant « Directives relatives à la planification et à la mise en place des services de trafic fluvial » (qui deviendrait le chapitre 5 « Directives relatives à la planification, à l'établissement et à la mise en œuvre des VTS intérieurs » dans la structure proposée) en se fondant sur la sous-section « Inland Waters Considerations » (Considérations relatives aux eaux intérieures) du chapitre 4 de la Directive de l'AIMS.

G. Références

14. Le SC.3/WP.3 souhaitera sans doute inclure la liste des documents mentionnés dans la Directive de l'AIMS dans un chapitre 6 distinct.
