



Conseil économique et social

Distr. générale

25 juin 2020

Français

Original : anglais, français et russe

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-septième session

Genève, 7 octobre 2020

Point 8 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 :

Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63 révisée)

Propositions d'amendements au texte révisé de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (annexe à la résolution n° 63 révisée)

Note du secrétariat*

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au programme de travail du sous-programme « Transports » pour 2020 (ECE/TRANS/2020/21, chap. IV, tableau, sect. A, par. 11), adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 136).
2. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a pris note du débat sur les dispositions révisées de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (annexe à la résolution n° 63 révisée) et a invité les délégations à établir la version définitive du projet pour sa cinquante-septième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 79 et 80).
3. Les propositions d'amendements au texte actualisé de la Norme internationale VTT contenues dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7, qui ont été élaborées par la Fédération de Russie et le Président du Groupe d'experts VTT en coopération avec le secrétariat, sont reproduites en annexe. Ces propositions visent aussi à harmoniser l'annexe

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.

à la résolution n° 63 avec : a) l'annexe 8 de la recommandation UIT-R M.1371-5 ; et b) l'article 4.07 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

Annexe

Propositions d'amendements au texte actualisé de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2020/7)*

1. Chapitre 1, « Dispositions générales »
 - a) Paragraphe 1.1, « Introduction », *supprimer* le dernier alinéa¹ ;
 - b) Paragraphe 1.4, « Services de suivi et de repérage des bateaux et exigences minimales relatives aux systèmes de suivi et de repérage des bateaux », *lire* :

Les systèmes de suivi et de repérage des bateaux doivent être en mesure d'assurer les services suivants :

(...)

Les informations les plus importantes recueillies par le système de suivi et de repérage des bateaux concernent l'identité et la position du bateau. Le système de suivi et de repérage des bateaux doit être en mesure de fournir, au minimum, de manière automatique et périodique, à d'autres bateaux et stations côtières, à condition que ces bateaux ou stations côtières soient équipés de manière appropriée, les informations suivantes :

- **Identifiant utilisateur (de service mobile maritime ou MMSI) ;**
- Identifiant unique du bateau : numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI)/numéro d'identification de l'Organisation maritime internationale (numéro OMI) ;
- Nom du bateau ;
- Indicatif d'appel du bateau (**si disponible**)² ;
- Statut de navigation ;
- Type de bateau ou de convoi **et type de chargement** ;
- Dimensions **générales** du bateau ou du convoi/**référence pour position** ;
- Tirant d'eau **statique actuel maximal** ;
- Indication de chargement dangereux (nombre de cônes bleus conformément à l'ADN)² ;
- Statut de chargement (en charge/à vide)^{2,3} ;
- Destination ;
- Heure estimée d'arrivée (ETA) à destination ;

* *Note du secrétariat* : Les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères **gras** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions.

¹ *Note du secrétariat* : À l'heure actuelle, aucun document de la CEE ne régleme la sécurité des systèmes d'information ; la norme ISO/CEI 27001 serait peut-être adaptée, mais pourrait exiger un examen approfondi. En conséquence, le paragraphe concerné pourrait être supprimé ou énoncé sous la forme d'une note de bas de page.

² Obligatoire selon la Règlement d'exécution (UE) 2019/838 de la Commission du 20 février 2019 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux et abrogeant le Règlement (CE) n° 415/2007.

³ Ne s'applique pas à l'AIS maritime.

- Nombre de personnes à bord^{2,3} ;
- Position (**WGS-84**) (+ information qualitative^{2, 4}) ;
- Vitesse **de fond (SOG)** (+ information qualitative^{2,4}) ;
- Route de fond (COG) (+ information qualitative^{2,4}) ;
- Cap (HDG) (+ information qualitative^{2,4}) ;
- Vitesse angulaire de virage (ROT) ;
- Informations concernant le panneau bleu² ;
- Horodatage du relevé de position.

Remarque: Au lieu de « l'information qualitative pour la position, la SOG, le COG et le cap (HDG), « la précision de position » peut être utilisée.

Ces exigences minimales indiquent les besoins de l'utilisateur et les données nécessaires aux systèmes de suivi et de repérage des bateaux en navigation intérieure.

Les systèmes de suivi et de repérage des bateaux sont conçus pour offrir une souplesse suffisante pour s'adapter aux exigences supplémentaires futures.

2. Chapitre 2, « Fonctions de suivi et de repérage des bateaux en navigation intérieure », lire :

a) Paragraphe 2.2.2, « Navigation à courte échéance »

Dernier alinéa, lire :

Les informations relatives au trafic réel doivent être échangées en continu au moins toutes les 10 secondes ; **dans tous les cas, l'intervalle ne doit pas être supérieur à la valeur indiquée dans le tableau 3.1.** En ce qui concerne certains itinéraires, les autorités fixeront un rythme de mise à jour défini à l'avance (toutes les deux secondes au maximum).

b) Paragraphe 2.3.1.2, « Service d'assistance à la navigation »

Troisième alinéa, lire :

Les informations relatives au trafic réel doivent être échangées en continu (toutes les 3 secondes, presque en temps réel ou selon un autre rythme de mise à jour prédéfini par l'autorité compétente ; **dans tous les cas, l'intervalle ne doit pas être supérieur à la valeur indiquée dans le tableau 3.1).**

3. Chapitre 3, « Spécifications techniques relatives à l'AIS intérieur »

Paragraphe 3.3.7, « Exigences de l'application »

À la fin du dernier alinéa, *ajouter* la note de bas de page suivante :

Cette exigence n'est pas obligatoire pour des stations AIS à bord des classes A et B.

⁴ L'information qualitative ne s'applique pas à l'AIS maritime.