

PROTOCOLE 21

Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure (Standard VTT 2006)

1. La Commission Centrale, l'Union européenne et la Commission du Danube sont conscientes du fait que le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure nécessitent des systèmes automatiques d'échange de données nautiques entre les bateaux ainsi qu'entre les bateaux et les installations à terre.
2. On constate actuellement dans les différents Etats européens des développements divergents concernant la navigation commerciale, tant pour la surveillance du trafic que pour le suivi et le repérage de bateaux. Ces développements utilisent des techniques et fonctions différentes. Afin d'assurer l'interopérabilité de ces développements, il est nécessaire de définir des standards et d'introduire des procédures harmonisées pour le suivi et le repérage des bateaux de la navigation intérieure européenne.
3. Les directives et recommandations pour les services d'information fluviale (SIF) (Directive SIF 2002) de l'AIPCN et de la CCNR définissent le système automatique d'identification (AIS) pour la navigation intérieure (AIS intérieur) comme étant une technologie importante pour l'échange automatique de données nautiques entre les bateaux et entre ces bateaux et des points situés à terre.
4. Pour la navigation maritime, l'OMI a introduit le système automatique d'identification (AIS). Tous les navires effectuant des voyages internationaux conformément à SOLAS, chapitre 5, sont équipés d'un système AIS depuis fin 2004. La 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 Conseil³ prescrit également que certains navires accédant à un port d'un Etat membre doivent posséder à bord des équipements AIS et que ces équipements doivent rester en fonction.
5. Le groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" a conçu ce standard et préparera si nécessaire des propositions pour son adaptation permanente.
6. Compte tenu de l'existence de secteurs présentant un trafic mixte, il est important que les standards et procédures applicables à la navigation intérieure soient compatibles avec les standards et procédures déjà établis pour la navigation maritime.
7. Afin de tenir compte des besoins spécifiques à la navigation intérieure, l'AIS a été adapté sous la forme d'un AIS intérieur, lequel demeure compatible avec l'AIS de l'OMI destiné à la navigation maritime. Il est également compatible avec d'autres standards actuels développés pour la navigation intérieure.
8. En guise d'alternative à l'AIS a été développée une solution en réseau "*Automatic Identification via Internet Protocol*" (IA-IP). Toutefois, le bon fonctionnement et la fiabilité de cette solution n'ont pas encore été vérifiés de manière suffisante à ce jour. C'est pourquoi le standard ne pourra être complété par cette solution que dans le cadre d'une deuxième étape.
9. Les conditions pour une utilisation pertinente de l'AIS et de l'AI-IP sont les suivantes :
 - équipement simultané de tous les bateaux par des systèmes AIS ou AI-IP assurant un fonctionnement conforme,
 - installation conforme, précision suffisante, fiabilité et fonctionnement sans perturbations des systèmes requis à bord,
 - utilisation appropriée des paramètres, y compris la saisie conforme de paramètres statiques et variables tels que les dimensions du bâtiment, la position de l'antenne et les informations relatives à la cargaison transportée.

³ JO. L 208 du 05.08.2002, . 10

10. Le standard, les révisions ultérieures (mises à jour) ainsi que les modifications apportées aux protocoles de communication spécifiques à la navigation intérieure seront publiés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet (www.ccr-zkr.org).
11. L'adoption du standard permet de créer les conditions pour une future utilisation de l'AIS intérieur ou, après adaptation correspondante du standard, pour l'utilisation de l'AI-IP. L'adoption de ce standard n'implique pas l'obligation d'équiper les bâtiments.

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions 2001-II-19 et 2003-I-22 relatives aux systèmes d'informations de la navigation intérieure,

constatant que la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial ainsi que la protection de l'environnement peuvent être améliorés davantage encore par des systèmes automatisés de suivi et de repérage des bateaux,

consciente de la nécessité d'une standardisation pour assurer le fonctionnement efficace et sûr de ces systèmes,

souhaitant, à travers l'adoption précoce d'un standard international correspondant par la CCNR, offrir aux développeurs et aux usagers la sécurité nécessaire sur le plan de la planification et de l'investissement et accélérer l'introduction de ces services aussi sur des voies navigables autres que le Rhin,

adopte le texte du standard relatif au suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure annexé à la présente résolution en langue allemande, française, néerlandaise et anglaise,

charge son Comité du Règlement de police

- de présenter au terme des travaux préparatoires correspondants du groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" une proposition de complément au standard pour l'AI-IP, dès que des réponses suffisantes auront été apportées aux questions techniques le concernant et que son fonctionnement et sa fiabilité auront été prouvés,
- d'assurer l'évolution du standard en procédant à sa propre initiative aux mises à jour appelées notamment par l'évolution de la technique et par les enseignements tirés de son utilisation ; le Groupe de travail RIS élaborera des propositions à cet effet en coopération avec le groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways",
- de faire préparer par le Groupe de travail RIS et le Groupe de travail du Règlement de police les modifications et compléments nécessaires au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et, le cas échéant, à d'autres prescriptions,

propose à la Commission européenne de coopérer avec la CCNR afin d'assurer l'établissement d'un standard uniforme pour le suivi et le repérage en navigation intérieure sur toutes les voies de navigation intérieure de l'Union européenne.

Annexe : Standard Suivi et repérage en navigation intérieure 2006, en allemand, anglais, français et néerlandais (séparément)