

2^{ème} réunion d'information organisée par la CCNR sur l'introduction des annonces électroniques en navigation rhénane, "annonces électroniques – quelle suite?" 12 mai 2009

Conclusions du point de vue des administrations des voies navigables

Peter Stuurman, *Ministère du transport, de l'économie hydraulique et des travaux publics, Rijkswaterstaat, Direction Pays-Bas - est, Arnheim, Pays-Bas*

J'ai retenu certains points des différentes présentations, en particulier de celles de ce matin. Certains aspects ont été soulevés clairement, mais de nombreux autres aspects ont été évoqués de manière voilée et, comme nous disons aux Pays-Bas, "il fallait lire entre les lignes".

- En approuvant l'introduction au 1^{er} janvier 2010, les administrations de la voie navigable ont assumé leurs responsabilités et sont désormais tenues de tout mettre en œuvre pour tenir leurs promesses.
- Les principaux points sont les suivants : si les autorités souhaitent qu'un bateau s'annonce avant qu'il ne débute son voyage, l'autorité en question doit être en mesure d'assurer la fiabilité de l'infrastructure technique dont elle est responsable ainsi que de sa mise à disposition adéquate. De nombreux problèmes évoqués ayant trait à la communication, il pourrait être envisagé de mettre à disposition un système de sauvegarde (*Backup*) enregistrant les données et permettant de les faire suivre automatiquement au système une fois que les liaisons sont rétablies. A cet égard, le délai de 30 minutes du MIB II me pose des problèmes.
- Il s'est avéré qu'il subsiste un grand nombre de question sur la définition même des annonces électroniques. Ceci ne semble pas encore poser de problème, mais des difficultés juridiques seront inéluctables à l'avenir car le courrier électronique, le télécopieur et le téléphone mobile sont tous des moyens de communication électroniques.
- L'organisation des annonces électroniques mais probablement aussi des annonces ordinaires devra être améliorée à la fois à bord et aux postes de trafic, même si cette perspective n'est guère populaire : nous devons mettre en œuvre des procédures clairement détaillées.
- Nous devons fournir des réponses claires aux questions telles que "comment communiquer l'annonce ? " et "pourquoi communiquer l'annonce ?", ces questions portant dans le cas présent sur les annonces électroniques. A la question du "*pourquoi*" pourrait être apportée la réponse suivante : notamment pour faciliter les opérations de secours en cas d'avarie ou de situations critiques (il s'agit de savoir ce qui s'est passé et à quel endroit), mais aussi pour améliorer la sécurité de la navigation. Ceci implique la disponibilité de données exhaustives et fiables. Il sera nécessaire également d'informer les bateliers de manière appropriée pour qu'ils adhèrent au principe. A cet effet, il est préférable d'éviter le jargon semi-officiel et juridique qui serait susceptible de ne pas être compris par les bateliers visés.
- Nous avons constaté que les problèmes liés à l'organisation sont bien plus complexes que les problèmes liés aux aspects techniques. Nous avons appris également qu'une coopération établie dès le départ et couvrant l'intégralité du processus est essentielle tant maintenant que dans le futur. L'étendue de cette coopération et ses modalités peuvent varier d'un projet à l'autre et au cas par cas.
- Nous devons faire en sorte d'aboutir à une série uniforme de données à communiquer, sur le plan européen et pour le secteur du Rhin. Le fait que ces données soient utilisées de diverses manières et pour des objectifs divers dans les différents Etats ne pose pas de problème, mais le fait est que le batelier n'est tenu qu'une seule fois de communiquer ses annonces.

- A la fois les interventions et ma longue expérience dans la lutte contre les avaries et d'autres situations critiques m'ont démontré une fois de plus qu'il est tout à fait insuffisant de savoir qu'un conteneur donné se trouve à bord. Je dois savoir de quel conteneur il s'agit (numéro du conteneur) et à quel endroit du bateau il est entreposé (plan de chargement). A titre personnel, j'ai constaté qu'en cas d'avarie ou d'autres situations très critiques, le batelier perd ses moyens et n'est plus en mesure de fournir ces informations dans un premier temps.
- Concernant la responsabilité du batelier, nous avons constaté que le transport par bateau de la navigation intérieure ne constitue qu'un maillon de la chaîne de transport. Nous ignorons encore dans quelle mesure la CCNR et les administrations des voies navigables pourront et voudront exercer une influence décisive dans ce domaine. L'attention devrait toutefois être portée dès à présent sur la nécessité pour le batelier de disposer d'indications exactes relatives à sa cargaison. Compte tenu des possibilités actuellement offertes par les techniques d'information et de communication, ceci ne devrait pas poser de problèmes. Un autre aspect auquel il convient d'être attentif concerne le fait que le batelier doit être en mesure d'échanger des données 24h/24 et que ces données doivent pouvoir lui être communiquées à tout moment, indépendamment des horaires d'ouverture de bureaux, quels qu'ils soient.
- Dès 1995, il a été question d'établir le long du Rhin un système *uniforme* pour la communication de données relatives aux bateaux, mais à l'époque il était probablement trop tôt pour établir un tel système. A présent, de nombreuses années plus tard, la coopération se développe. Il devrait par conséquent être possible d'introduire au moins pour le Rhin, mais peut-être aussi à l'échelle européenne, un système *uniforme* pour les annonces et le suivi des données relatives aux bateaux.
