

2^e 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 de la profession de la navigation

Maira van Helvoirt, UENF / OEB

1. La profession salue la réintroduction de l'obligation de communiquer les annonces par voie électronique prévue à partir du 1.1.2010. Elle en suivra attentivement les développements. L'année écoulée s'est caractérisée par de nombreuses évolutions destinées à résoudre des problèmes, mais de nombreuses mesures devront encore être prises (mesures de priorité 1 et 2, essais, etc.) La prochaine phase d'essai de l'automne 2009 permettra de vérifier si tous les problèmes ont effectivement été résolus. Nous invitons la CCNR à rédiger sa résolution relative à la réintroduction des annonces électronique de telle sorte que cette réintroduction puisse une nouvelle fois être reportée si ceci s'avérait justifié au vu des conclusions des essais, ceci afin d'éviter un faux départ tel que celui du mois d'avril 2008.
2. La profession souligne la nécessité d'uniformiser l'obligation d'annonce (teneur et procédure). La même procédure d'annonce doit être appliquée sur l'intégralité du Rhin, avec la même teneur. En outre, toutes les données communiquées doivent être relayées intégralement et correctement par la chaîne de l'ensemble des centrales de secteurs. Une seule annonce doit permettre de franchir toutes les frontières nationales.
Nous savons que l'IVS90 et le MIB n'ont pas le même usage. Toutefois, cela ne peut signifier que certaines données communiquées par la profession par voie électronique (par exemple celles concernant le tirant d'eau) ne soient pas relayées.
Une obligation d'annonce harmonisée et bénéficiant d'une mise en oeuvre uniforme doit faire l'objet d'une communication proactive et accessible à l'attention de la profession. Les initiatives telles que les Quick Reference Cards, BICS-Mail, etc. constituent à cet égard une bonne approche.
3. La profession est consciente du fait que l'introduction des annonces électroniques pour (certains) bateaux conteneurs sur le Rhin ne constitue qu'une première étape, laquelle est néanmoins importante. Une extension de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques, extension géographique (y compris hors du Rhin), à d'autres secteurs de la navigation intérieure et extension à de nouvelles données (numéros de conteneurs et emplacement à bord) est prévue dans quelques années. Nous recommandons qu'un usage sur une base volontaire des options offertes par les annonces électroniques soit encouragé autant que possible. Cela signifie que les données fournies sur une base volontaire doivent effectivement être communiquées aux centrales de secteur dans leur intégralité, qu'il s'agisse des bateaux ciblés ou non. Nous recommandons également l'application des annonces électroniques sur les voies navigables allemandes hors du Rhin. Ceci rendra évident les avantages des annonces électroniques pour les bateliers et les encouragera communiquer sur une base volontaire leurs annonces par voie électronique.
4. La responsabilité du conducteur demeure un sujet sensible. Ce sujet comporte deux aspects.
D'une part, la question de la responsabilité pour la teneur de l'information. La réponse à cette question a été clarifiée entre temps : le conducteur doit pouvoir se fier à l'exactitude des données qui lui sont communiquées. Il lui est en effet impossible de vérifier l'exactitude des données. Ceci est vrai aussi pour le poids des conteneurs.
Il se pose aussi la question de la responsabilité en cas d'impossibilité de communiquer une annonce par voie électronique, pour des raisons ne relevant pas de la responsabilité du conducteur. On entend dire qu'un essai de communication d'une annonce est enregistré par le BICS afin que le conducteur puisse prouver qu'il a tenté de communiquer l'annonce. Mais quelle sera la réponse apportée à cette question par un juge en cas d'accident en liaison avec lequel le conducteur n'a pas été en mesure de communiquer l'annonce électronique ? Car, quoi qu'il en soit, le conducteur n'a pas rempli dans ce cas son obligation (de communiquer l'annonce par voie électronique. Le problème se situe hors de sa sphère d'influence, mais néanmoins dans sa sphère de risque. Les réponses apportées à cette question importante sont loin d'être suffisantes.

5. Il est question d'une fonction "notariale" ou "d'archivage" du serveur ERINOT. La profession est consciente des avantages d'une telle fonction et, par conséquent, n'y est pas opposée. Elle souhaite toutefois souligner qu'il conviendra préalablement d'apporter (sur le plan international) des réponses aux questions importantes concernant la préservation de la confidentialité des données.
6. Bien que ce point ne fasse pas partie du programme de la table ronde du 12 mai, il a aussi été proposé d'introduire la communication de la liste des passagers. Or, la majeure partie de la navigation à passagers ne dispose pas de listes de passagers, à l'instar des bus et trains. La navigation à cabines dispose certes de listes de passagers, mais la communication de ces listes impliquerait une charge administrative supplémentaire disproportionnée par rapport au bénéfice obtenu en termes de sécurité. La navigation à passagers est par conséquent fermement opposée à une telle proposition.
7. Il a également été affirmé que la CCNR n'est compétente que sur le Rhin et que, son champ de responsabilité étant limité aux voies navigables, elle n'est pas habilitée à réglementer certains domaines ou compétente pour établir certaines conditions. Tout en ayant conscience du fait que la compétence de la CCNR est limitée, nous estimons que de telles affirmations de la part de la CCNR sont trop simples et trop vides de sens. La CCNR ayant introduit ces prescriptions, il lui appartient selon nous d'assumer la responsabilité d'une disponibilité appropriée des conditions techniques nécessaires à leur observation, même si ces conditions ne relèvent pas de ses compétences. Dans un tel cas, il appartient à la CCNR de s'engager auprès des autorités compétentes afin que ces dernières prennent les dispositions nécessaires.

Lors de la recherche de solutions techniques pour l'introduction de l'obligation d'utiliser les annonces électroniques, la coopération entre les autorités compétentes des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la France, et de la Suisse s'est avérée être très constructive. Nous saluons par conséquent la proposition d'une consultation structurée entre les autorités compétentes.
