

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPÉENNES

Décret n° 2010-562 du 26 mai 2010 portant publication de la résolution A.857(20) (point 9 de l'ordre du jour) relative aux directives applicables aux services de trafic maritime (ensemble deux annexes), adoptée à Londres le 27 novembre 1997 (1)

NOR : MAEJ1008484D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu la loi n° 50-5 du 4 janvier 1950 autorisant la ratification de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 10 juin 1948 ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 58-905 du 27 septembre 1958 portant publication de la convention relative à la création de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, signée à Genève le 6 mars 1948 ;

Vu le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), faite à Londres le 1^{er} novembre 1974,

Décète :

Art. 1^{er}. – La résolution A.857(20) (point 9 de l'ordre du jour) relative aux directives applicables aux services de trafic maritime (ensemble deux annexes), adoptée à Londres le 27 novembre 1997, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et européennes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 mai 2010.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

FRANÇOIS FILLON

*Le ministre des affaires étrangères
et européennes,*

BERNARD KOUCHNER

(1) La présente résolution est entrée en vigueur le 27 novembre 1997.

A N N E X E

RÉSOLUTION A.857(20)

(POINT 9 DE L'ORDRE DU JOUR) RELATIVE AUX DIRECTIVES
APPLICABLES AUX SERVICES DE TRAFIC MARITIME (ENSEMBLE DEUX ANNEXES)

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

RAPPELANT ÉGALEMENT la résolution A.158(ES.IV) intitulée « Recommandation relative aux services consultatifs portuaires », la résolution A.851(20) intitulée « Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins » et la résolution MSC.43(64), intitulée « Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires »,

CONSIDÉRANT qu'il incombe aux gouvernements de garantir la sécurité de la navigation et de protéger le milieu marin dans les zones relevant de leur juridiction,

CONSCIENTE que des services de trafic maritime existent dans diverses régions et qu'ils ont contribué utilement à garantir la sécurité de la navigation, à améliorer l'efficacité de l'écoulement du trafic et à protéger le milieu marin,

CONSCIENTE ÉGALEMENT qu'un certain nombre de gouvernements et d'organisations internationales ont réclamé des directives sur les services de trafic maritime,

RECONNAISSANT que la sécurité et l'efficacité du mouvement du trafic maritime à l'intérieur d'une zone couverte par un service de trafic maritime dépendent d'une étroite coopération entre les opérateurs du service de trafic maritime et les navires participants,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que l'utilisation de procédures différentes d'exploitation des services de trafic maritime peut constituer une source de confusion pour les capitaines de navires qui passent d'une zone couverte par un service de trafic maritime à une autre,

RECONNAISSANT EN OUTRE que la sécurité et l'efficacité du trafic maritime ainsi que la protection du milieu marin seraient améliorées si les services de trafic maritime étaient mis en place et exploités conformément à des directives agréées au niveau international,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-septième session,

1. ADOPTE les Directives applicables aux services de trafic maritime et les Directives sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM, dont les textes figurent aux annexes 1 et 2 de la présente résolution ;

2. INVITE les gouvernements à tenir compte des Directives jointes en annexe lorsqu'ils conçoivent, mettent en place et exploitent des services de trafic maritime ;

3. RECOMMANDE aux gouvernements d'encourager les capitaines des navires qui traversent des zones dans lesquelles sont assurés des services de trafic maritime à utiliser ces services ;

4. ANNULE la résolution A.578(14).

ANNEXE 1

DIRECTIVES ET CRITÈRES APPLICABLES AUX STM

PRÉAMBULE

1 Les présentes Directives complètent la règle V/8-2 de la Convention SOLAS et décrivent les principes et les dispositions opérationnelles générales applicables à l'exploitation d'un service de trafic maritime (STM) et aux navires qui y participent.

2 Les Gouvernements contractants devraient tenir compte des présentes Directives lorsqu'ils conçoivent, mettent en place et exploitent des services de trafic maritime.

3 Il convient d'appliquer les présentes Directives parallèlement aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.43(64)) et au Manuel de l'AIMS sur les STM.

1 DÉFINITIONS ET CLARIFICATIONS

1.1 La terminologie suivante est utilisée dans le contexte des services de trafic maritime :

1. *Service de trafic maritime (STM)* – service mis en place par une autorité compétente dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et de protéger l'environnement. Le service devrait être capable d'avoir une interaction avec le trafic et de réagir aux situations qui apparaissent en matière de trafic dans la zone du STM.
2. *Autorité compétente* – autorité à laquelle le gouvernement a confié la responsabilité, totale ou partielle, de la sécurité, y compris sur le plan environnemental et de l'efficacité du trafic maritime et de la protection de l'environnement.
3. *Autorité du STM* – autorité responsable de la gestion, de l'exploitation et de la coordination du STM, de l'interaction avec les navires participants et de la sécurité et de l'efficacité de la prestation du service.
4. *Zone du STM* – zone d'exploitation du STM qui est délimitée et officiellement déclarée comme telle. La zone du STM peut être divisée en sous-zones ou secteurs.
5. *Centre du STM* – centre à partir duquel le STM est exploité. Chaque sous-zone du STM peut relever d'un sous-centre propre.

- .6** *Opérateur du STM* – personne convenablement qualifiée qui assume une ou plusieurs tâches ayant trait à l'exploitation du STM.
- .7** *Plan de route dans la zone du STM* – plan convenu conjointement par l'autorité du STM et le capitaine d'un navire concernant le mouvement du navire dans la zone du STM.
- .8** *Image du trafic dans la zone du STM* – image de surface des navires et de leurs mouvements dans la zone du STM.
- .9** *Services assurés par le STM* – un STM devrait au moins comporter un service d'information ; il peut également offrir d'autres services, tels qu'un service d'assistance à la navigation et/ou un service d'organisation du trafic, qui sont définis comme suit :
- .9.1** *Le service d'information* est un service visant à assurer que les informations essentielles sont disponibles en temps voulu pour la prise de décisions à bord relatives à la navigation.
- .9.2** *Le service d'assistance à la navigation* est un service visant à faciliter la prise de décisions à bord relatives à la navigation et à en suivre les effets.
- .9.3** *Le service d'organisation du trafic* est un service visant à éviter l'apparition de situations dangereuses au niveau du trafic maritime et à assurer la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires à l'intérieur de la zone du STM.
- .10** *Services connexes* – services qui contribuent activement à la sécurité et à l'efficacité du passage du navire dans la zone du STM.
- .11** *Cargaisons potentiellement dangereuses* – elles comprennent :
- .11.1** les marchandises répertoriées dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ;
- .11.2** les substances répertoriées au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), et au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) ;
- .11.3** les hydrocarbures tels que définis à l'Annexe I de MARPOL ;
- .11.4** les substances liquides nocives telles que définies à l'Annexe II de MARPOL ;
- .11.5** les substances nuisibles telles que définies à l'Annexe III de MARPOL ; et
- .11.6** les matières radioactives spécifiées dans le Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF).

2 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX SERVICES DE TRAFIC MARITIME

2.1 Objectifs

2.1.1 Les services de trafic maritime ont pour objet d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation, de renforcer la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'améliorer la protection du milieu marin et/ou de la zone côtière, des lieux de travail et des installations au large adjacents contre d'éventuels effets néfastes du trafic maritime.

2.1.2 Il peut s'avérer nécessaire d'établir une distinction nette entre un STM portuaire et un STM côtier. Un STM portuaire intéresse principalement le trafic maritime à destination ou en provenance d'un port ou de ports, alors qu'un STM côtier intéresse surtout le trafic traversant la zone. Un STM pourrait également combiner ces deux types de services. Le type et le niveau du ou des services offerts pourraient être différents selon qu'il s'agit de l'un ou l'autre type de STM ; dans un STM portuaire, on prévoit généralement un service d'assistance à la navigation et/ou un service d'organisation du trafic, alors que dans un STM côtier seul un service d'information est généralement assuré.

2.1.3 Les avantages de la mise en place d'un STM résident dans le fait qu'il permet l'identification et la surveillance des navires, la planification stratégique de leurs mouvements ainsi que la fourniture de renseignements sur la navigation et d'une assistance à la navigation. Il peut également aider à prévenir la pollution et à coordonner la lutte contre la pollution. L'efficacité d'un STM dépend de la fiabilité et de la continuité des communications et de la capacité à fournir des renseignements qui soient bons et dépourvus d'ambiguïté. La qualité des mesures de prévention des accidents dépend de la capacité du système à détecter les premiers signes d'une situation dangereuse et à avertir en temps voulu les intéressés de l'existence de ces dangers.

2.1.4 Les objectifs précis de tout service de trafic maritime dépendent des circonstances particulières de la zone du STM, ainsi que du volume et des caractéristiques du trafic maritime, tels qu'indiqués au paragraphe 3.2 des présents Directives et critères.

2.2 Responsabilités d'ordre général et autre

2.2.1 Lorsque deux ou plusieurs gouvernements ont des intérêts communs pour ce qui est d'établir un STM dans une zone particulière, ils devraient élaborer un service coordonné de trafic maritime, sur la base d'un accord conclu entre eux. Lorsqu'un service coordonné de trafic maritime est établi, ses procédures et son exploitation devraient être uniformes.

2.2.2 Lorsqu'ils planifient et établissent un STM, le ou les Gouvernements contractants ou l'autorité compétente devraient :

- .1 s'assurer que l'exploitation du STM repose sur une base juridique et que le STM est exploité conformément à la législation nationale et internationale ;
- .2 s'assurer que des objectifs ont été fixés pour le STM ;
- .3 faire en sorte que l'autorité du STM soit désignée et qu'elle soit légalement habilitée à agir ;
- .4 s'assurer que la zone du STM est bien délimitée et déclarée comme telle ; le cas échéant, cette zone peut être divisée en sous-zones ou secteurs ;
- .5 déterminer le type et le niveau des services à assurer, au regard des objectifs fixés ;
- .6 élaborer des normes appropriées pour le matériel à terre ou au large ;
- .7 s'assurer que l'autorité du STM est dotée du matériel et des installations nécessaires pour lui permettre d'atteindre efficacement les objectifs fixés ;
- .8 veiller à ce que l'autorité du STM soit dotée d'un personnel suffisant, dûment qualifié, convenablement formé et capable d'accomplir les tâches requises, compte tenu du type et du niveau des services à assurer et des Directives actuelles de l'OMI sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs de STM dont le texte figure à l'annexe 2 ;
- .9 établir des prescriptions appropriées concernant les qualifications et la formation des opérateurs de STM, compte tenu du type et du niveau des services à assurer ;
- .10 s'assurer de l'existence de moyens de formation des opérateurs de STM ;
- .11 charger l'autorité du STM d'exploiter le service conformément aux résolutions pertinentes de l'OMI ;
- .12 élaborer une politique relative aux violations des prescriptions réglementaires du STM, et faire en sorte que cette politique soit compatible avec la législation nationale. Cette politique devrait envisager les conséquences de défaillances techniques et tenir dûment compte des circonstances exceptionnelles qui en résulteraient.

2.2.3 Lors de l'exploitation d'un STM, l'autorité du STM devrait :

- .1 faire en sorte que les objectifs du STM soient atteints ;
- .2 veiller au respect des normes fixées par l'autorité compétente concernant le niveau des services, les qualifications des opérateurs et le matériel ;
- .3 faire en sorte que le STM soit exploité conformément aux résolutions pertinentes de l'OMI ;
- .4 faire en sorte que les opérations du STM soient harmonisées, s'il y a lieu, avec les mesures relatives aux comptes rendus de navires et à l'organisation du trafic, aux aides à la navigation, au pilotage et aux opérations portuaires ;
- .5 envisager, s'il y a lieu, la participation du pilote tant comme utilisateur que comme pourvoyeur d'informations ;
- .6 faire en sorte qu'il y ait une veille à l'écoute continue sur les radiofréquences désignées et que tous les services annoncés dans les publications soient disponibles pendant les heures d'exploitation du STM ;
- .7 veiller à établir les procédures d'exploitation à suivre en temps normal et en cas de situation critique ;
- .8 fournir en temps voulu aux navigateurs tous les détails sur les prescriptions à observer et les procédures à suivre dans la zone du STM. Ces renseignements devraient porter sur les catégories de navires tenus de participer ou censés le faire, les radiofréquences à utiliser pour les comptes rendus, les zones d'applicabilité, les heures et les positions géographiques auxquelles il convient de soumettre les comptes rendus ; la présentation et le contenu des comptes rendus requis ; l'autorité responsable de l'exploitation du STM ; toute information, conseil ou instruction à fournir aux navires participants ; les types et le niveau des services disponibles. Ces renseignements devraient être publiés dans les publications nautiques appropriées et dans le « *Guide mondial des STM* » (1).

(1) Il convient de se reporter à la circulaire MSC/Circ.586 sur le *Guide mondial des STM* établi par l'AISM, l'IAPH et l'IMPA.

2.2.4 La responsabilité d'un accident survenu à la suite du respect des indications du STM est un élément important qui ne peut être déterminé qu'au cas par cas conformément à la législation nationale. Par conséquent, une autorité de STM devrait tenir compte des incidences juridiques dans le cas d'un accident de navigation où les opérateurs du STM ont pu ne pas s'acquitter de leurs fonctions de manière compétente.

2.2.5 Les Gouvernements contractants devraient s'assurer que les navires battant leur pavillon respectent les prescriptions des services de trafic maritime. Les Gouvernements contractants qui sont informés d'une infraction présumée à un STM commise par un navire battant leur pavillon devraient fournir au gouvernement qui a signalé cette infraction des détails sur les mesures appropriées qu'ils ont prises.

2.3 Services offerts par le STM

Il faudrait tenir compte des indications suivantes concernant les services offerts par un STM :

2.3.1 *Le service d'information consiste à diffuser des informations à heures et à intervalles fixes ou quand le STM le juge nécessaire ou encore à la demande d'un navire ; il peut s'agir notamment de rapports sur la*

position, l'identité et les intentions d'autres navires, les conditions existant dans les voies de navigation, les conditions météorologiques, les dangers ou tout autre facteur susceptible d'avoir une incidence sur le passage du navire.

2.3.2 *Le service d'assistance à la navigation* est particulièrement important en cas de conditions nautiques ou météorologiques difficiles ou en cas de défektivité ou d'avarie. Ce service est normalement fourni à la demande d'un navire ou quand le STM le juge nécessaire.

2.3.3 *Le service d'organisation du trafic* consiste à gérer le trafic et à planifier à l'avance les mouvements des navires afin d'éviter les encombrements et les situations dangereuses ; il est particulièrement important lorsque le trafic est très dense ou lorsque le mouvement de transports spéciaux risque d'influer sur l'écoulement du reste du trafic. Ce service peut également comporter l'établissement et l'exploitation d'un système d'autorisation de mouvements et/ou de plans de route dans la zone du STM compte tenu de l'ordre de priorité des mouvements, l'attribution d'emplacements, la notification obligatoire des mouvements dans la zone du STM, l'établissement de routes à suivre, ou de limites de vitesse à observer, ou d'autres mesures appropriées jugées nécessaires par l'autorité du STM.

2.3.4 Lorsque le STM est autorisé à donner des instructions aux navires, ces instructions devraient être axées exclusivement sur les résultats et laisser le détail de leur exécution, comme le cap à suivre ou les manœuvres des machines à exécuter au capitaine ou au pilote à bord du navire. Il faudrait veiller à ce que les opérations du STM n'empiètent pas sur la responsabilité du capitaine en matière de sécurité de la navigation, ni ne perturbent les relations traditionnelles entre le capitaine et le pilote.

2.3.5 La zone d'un STM peut être divisée en secteurs, mais ceux-ci devraient être aussi peu nombreux que possible. Les limites de zone et de secteur ne devraient pas être situées là où les navires ont l'habitude de changer de cap ou de manœuvrer ou s'approchent d'une zone où les routes convergent ou se croisent, ou encore là où s'effectue un trafic traversier. Les centres de STM dans une zone ou un secteur devraient utiliser un nom d'identification. Les limites devraient être indiquées dans les publications nautiques appropriées et dans le *Guide mondial des STM (1)*.

2.4 Communications et comptes rendus

2.4.1 Les communications entre l'autorité d'un STM et un navire participant devraient se faire conformément aux Directives et critères applicables aux comptes rendus de navires et devraient se limiter aux renseignements indispensables à la réalisation des objectifs du STM (1). Les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes devraient être utilisées lorsque cela est possible dans la pratique.

(1) Il convient de se reporter aux Directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.43(64)).

2.4.2 Dans tout message adressé par un STM à un ou plusieurs navires, il conviendrait d'indiquer clairement si le message contient des renseignements, des conseils, une mise en garde ou des instructions.

2.5 Organisation

2.5.1 *Éléments d'un STM*

Pour s'acquitter des tâches requises, l'organisation qui s'occupe du STM a besoin d'un personnel adéquat, de locaux, d'instruments et de procédures régissant les opérations et l'interaction entre les divers éléments. Les besoins dans chaque domaine sont déterminés par les particularités de la zone du STM, par la densité et les caractéristiques du trafic et par le type de service qui doit être fourni. Il conviendrait d'envisager la mise en place d'installations de réserve afin d'assurer durablement le niveau souhaité de fiabilité et de disponibilité.

2.5.2 *Tâches qui peuvent être exécutées en fonction du service fourni*

2.5.2.1 Un STM devrait à tout moment être capable de produire une vue d'ensemble du trafic dans sa zone ainsi que de tous les facteurs influant sur ce trafic. Le STM devrait pouvoir assembler une image du trafic, laquelle constitue le fondement de sa capacité de réagir aux situations apparaissant dans sa zone. L'image du trafic permet à l'opérateur du STM d'évaluer les situations et de prendre des décisions en conséquence. Pour établir l'image du trafic, il conviendrait notamment de recueillir les données suivantes :

- .1 des données sur la situation des chenaux, telles que les conditions météorologiques et hydrologiques et l'état opérationnel des aides à la navigation ;
- .2 des données sur la situation du trafic, par exemple la position des navires, leurs mouvements, leur identité et leurs intentions concernant leur manœuvre, leur destination et leur route ;
- .3 des données sur les navires, conformément aux prescriptions relatives aux comptes rendus de navires et, selon que de besoin, tout renseignement supplémentaire nécessaire pour l'exploitation efficace du STM (1).

2.5.2.2 Les comptes rendus de navires ayant fait l'objet d'une communication entre les navires et le centre du STM devraient également servir de source principale des données nécessaires.

2.5.2.3 Pour réagir aux situations apparaissant au niveau du trafic dans la zone du STM et décider des mesures appropriées, il faudrait traiter et évaluer les données acquises. Les conclusions tirées de cette évaluation doivent être communiquées aux navires participants. Il faudrait établir une distinction entre la

fourniture de renseignements sur la navigation, qui consiste à transmettre des informations tirées des capteurs du VTS et de l'image du trafic, et l'offre de conseils relatifs à la navigation qui comportent l'avis d'un professionnel.

2.5.3 Procédures d'exploitation

Pour ce qui est des procédures d'exploitation, il faudrait établir une distinction entre les procédures internes et les procédures externes. Les procédures internes concernent les instruments, les interactions entre les membres du personnel, ainsi que l'acheminement et la diffusion internes des données. Les procédures externes régissent les interactions avec les utilisateurs et les services connexes. Une autre distinction devrait être faite entre les procédures régissant la routine quotidienne et les procédures relatives à la planification d'urgence, comme les activités de recherche et de sauvetage et de protection de l'environnement. Toutes les procédures d'exploitation, qu'elles soient de routine ou d'urgence, devraient être formulées dans des guides ou manuels et faire partie intégrante des exercices réguliers de formation. Il faudrait surveiller le respect des procédures.

2.5.4 Base de données

L'autorité du STM devrait avoir à sa disposition, si cela est nécessaire pour l'exploitation du service, une base de données capable de préserver, mettre à jour, compléter et restituer les données une fois recueillies. Toute donnée stockée dans un système pour usage ultérieur ne devrait être accessible que de manière sélective et protégée.

2.6 Navires participants

2.6.1 Les navires se trouvant dans une zone où il existe un STM devraient en utiliser les services. En fonction des règles et règlements régissant le STM, la participation à celui-ci peut être facultative ou obligatoire. Les navires devraient être autorisés à utiliser un STM lorsque la participation obligatoire n'est pas imposée.

2.6.2 Les décisions concernant la conduite effective et la manœuvre du navire restent du ressort du capitaine. Ni le plan de route dans la zone du STM, ni les modifications demandées ou convenues à ce plan ne peuvent remplacer les décisions du capitaine concernant la conduite et la manœuvre effectives du navire.

2.6.3 Les communications avec le STM et les autres navires devraient se faire sur les fréquences attribuées, conformément aux procédures établies de l'UIT et du chapitre IV de la Convention SOLAS, en particulier lorsqu'une communication concerne une intention de manœuvre. Les procédures du STM devraient stipuler les communications à effectuer et les fréquences à écouter. Avant d'entrer dans la zone du STM, les navires devraient faire tous les comptes rendus nécessaires, y compris ceux qui concernent les défaillances. Lors de leur passage à travers la zone du STM, les navires devraient respecter les règles et règlements régissant le STM, assurer une veille permanente à l'écoute sur la fréquence attribuée et rendre compte de tout écart par rapport au plan de route convenu si ce plan a été établi conjointement avec l'autorité du STM.

2.6.4 Les capitaines devraient signaler au centre du STM tout danger pour la navigation ou toute pollution observés.

2.6.5 En cas de panne complète du matériel de communication approprié du navire, le capitaine doit s'efforcer, par tous autres moyens de communication disponibles, de faire savoir au centre du STM et aux autres navires se trouvant dans les parages que son navire ne peut pas communiquer sur la fréquence attribuée. Si la panne technique empêche le navire de participer ou de continuer de participer à un STM, le capitaine devrait le consigner dans le journal de bord en indiquant les raisons pour lesquelles il ne peut pas ou ne peut pas participer au système.

2.6.6 Les navires devraient avoir à bord des publications donnant tous les détails sur les règles et règlements régissant l'identification, les comptes rendus et/ou le comportement dans la zone du STM dans laquelle ils sont sur le point d'entrer.

3 INDICATIONS CONCERNANT LA PLANIFICATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES SERVICES DE TRAFIC MARITIME

3.1 Responsabilité en matière de planification et de mise en œuvre d'un STM

Il incombe au ou aux Gouvernements contractants ou aux autorités compétentes de planifier et de mettre en œuvre des services de trafic maritime ou des modifications à ces services.

3.2 Indications concernant la planification d'un service de trafic maritime

3.2.1 Les besoins locaux en matière de gestion du trafic devraient être étudiés de près et déterminés grâce à une analyse des accidents, à une évaluation des risques et à une consultation avec les groupes d'utilisateurs locaux. Si l'on estime qu'un STM permettra d'atténuer les risques, dans les cas où le suivi du trafic et l'interaction entre l'autorité et les navires participants sont jugés essentiels, la mise en place d'un STM, en tant qu'outil important de gestion du trafic, devrait être envisagée.

3.2.2 L'établissement d'un STM est particulièrement opportun dans une zone où l'un quelconque des facteurs suivants peut être présent :

.1 forte densité du trafic ;

- .2 trafic de navires transportant des cargaisons potentiellement dangereuses ;
- .3 courants de circulation contraires et complexes ;
- .4 éléments hydrographiques, hydrologiques et météorologiques difficiles ;
- .5 bancs mouvants et autres dangers locaux ;
- .6 considérations liées à l'environnement ;
- .7 interférences entre le trafic maritime et d'autres activités maritimes ;
- .8 bilan des accidents maritimes ;
- .9 services de trafic maritime existants ou prévus dans des eaux adjacentes et nécessité d'une coopération entre États voisins, le cas échéant ;
- .10 chenaux étroits, configuration du port, ponts et zones analogues où la navigation peut être soumise à des restrictions ;
- .11 modifications effectives ou prévisibles du courant de circulation du fait de l'aménagement d'un port ou d'un terminal au large ou d'activités de prospection et d'exploitation au large dans la zone.

3.2.3 En outre, lorsqu'ils décident de créer un STM, les Gouvernements contractants ou les autorités compétentes devraient également examiner la question des responsabilités, telles qu'énoncées dans la section 2.2 des présents Directives et critères, et celle de la disponibilité des techniques et connaissances spécialisées requises.

3.3 Autres indications concernant les services de trafic maritime

3.3.1 Lorsqu'elles élaborent le projet du STM qui doit être mis en place, les autorités devraient utiliser les manuels disponibles qui ont été mis au point et publiés par les organisations ou associations internationales compétentes.

3.3.2 Il conviendrait également de se reporter aux documents ci-après pour de plus amples renseignements :

- .1 Directives et critères de l'OMI applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.43 (64)) ;
- .2 principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins (résolution A.851(20)) ;
- .3 *IALA Vessel Traffic Services Manual* (Manuel de l'AISM sur les services de trafic maritime) (en anglais seulement) ;
- .4 *IALA/IMPA/IAPH/World VTS Guide* (Guide mondial de l'AISM/IMPA/IAPH sur les STM) (en anglais seulement).

A N N E X E 2

DIRECTIVES SUR LE RECRUTEMENT, LES QUALIFICATIONS ET LA FORMATION DES OPÉRATEURS DE STM

PRÉAMBULE

1 Les présentes Directives étoffent spécifiquement la section 2.2.2.8 de l'annexe 1, aux termes de laquelle l'autorité du STM doit être dotée d'un personnel suffisant, dûment qualifié, convenablement formé et capable d'accomplir les tâches requises, compte tenu du type et du niveau des services à assurer, conformément aux Directives de l'OMI en vigueur sur ce sujet.

2 Les présentes Directives décrivent les capacités et les connaissances requises des opérateurs de STM pour assurer de tels services. Elles sont destinées à être appliquées aux STM existants ou prévus. Elles donnent des indications sur la manière dont les autorités de STM peuvent recruter, sélectionner et former du personnel afin d'accomplir les tâches qui leur incombent pour assurer des services répondant aux normes requises.

3 Les présentes Directives ne confèrent pas de pouvoirs aux opérateurs de STM et elles ne doivent pas être interprétées comme portant atteinte aux droits ou aux obligations des navires en vertu d'autres instruments internationaux.

1 INTRODUCTION

1.1 Généralités

1.1.1 Au cours de ces dernières années, les services de trafic maritime ont connu une expansion rapide qui a entraîné une augmentation importante du nombre d'opérateurs de STM requis dans le monde entier. Les services offerts par les STM varient considérablement, allant de simples émissions de renseignements météorologiques et hydrologiques et d'un échange d'informations à la fourniture de conseils sophistiqués de navigation et, dans la mesure où l'autorité nécessaire a été conférée, d'instructions relatives à la navigation.

1.1.2 Une étude des services existants révèle que les conditions d'admission aux fonctions d'opérateur de STM sont très diverses, allant d'un personnel n'ayant aucune connaissance nautique à des titulaires du brevet de capitaine et/ou de pilote. Cette diversité est tout aussi vaste lorsqu'il s'agit du type et de l'étendue de la formation dispensée aux opérateurs de STM.

1.1.3 Les différents niveaux de connaissances et d'aptitudes requis d'un opérateur et le degré de formation nécessaire pour atteindre ces niveaux n'ont jamais été entièrement définis à l'échelle mondiale. Actuellement, il n'existe aucune qualification internationalement reconnue pour les opérateurs de STM et la question du recrutement et de la formation est abordée de façons très diverses selon les pays.

1.1.4 Vu que le rôle des STM consiste à fournir des services visant à garantir la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement, vu également qu'il est nécessaire d'éviter toute confusion de la part des utilisateurs passant d'un STM à un autre et que la confiance suscitée par le fonctionnement et l'efficacité d'un STM est à la mesure du professionnalisme avec lequel ses opérateurs s'acquittent de leurs fonctions, il est essentiel que le personnel du STM soit adéquatement qualifié et formé pour exécuter ces fonctions et que les normes relatives à ces qualifications et à cette formation soient, dans une large mesure, approuvées sur le plan international.

1.2 Définitions

Aux fins de la présente annexe, les termes suivants ont le sens indiqué ci-dessous ; tous les autres termes utilisés qui ont déjà été définis dans l'annexe 1 (Directives et critères applicables aux STM) ont le sens qui y est indiqué :

- .1** *Formation avancée* – formation normalement dispensée au niveau de la supervision et destinée à perfectionner et à utiliser au maximum les connaissances et l'expérience des employés.
- .2** *Formation élémentaire* – formation dispensée afin de permettre l'exécution des fonctions attribuées à un poste. Ce type de formation nécessite un haut degré de supervision.
- .3** *Formation théorique* – formation dispensée dans des salles de cours en vue de permettre aux stagiaires d'acquérir les connaissances et capacités nécessaires pour atteindre le niveau d'aptitude requis pour exécuter intégralement les fonctions d'un poste donné.
- .4** *Connaissances* – renseignements sur certains faits, théories, systèmes, procédures et autres sujets se rapportant aux fonctions et aux responsabilités du poste.
- .5** *Formation pratique* – formation dispensée dans l'environnement du travail et considérée comme professionnelle et faisant l'objet d'un rapport lorsqu'elle représente des heures-personnes non productives ; elle est dispensée sous la supervision d'un instructeur ou à l'aide d'un ordinateur, et comporte des objectifs d'enseignement spécifiques et des repères permettant de mesurer les progrès réalisés. Elle est structurée et bénéficie de ressources qui lui sont spécialement consacrées ou sont utilisées pour la dispenser ; le stagiaire dans l'environnement du travail est relevé de ses fonctions régulières ou normales.
- .6** *Compétence de l'opérateur* – signifie que l'intéressé possède les qualifications essentielles pour exécuter effectivement et efficacement les fonctions ou sous-fonctions assignées à un poste d'opérateur de STM particulier.
- .7** *Aptitude personnelle* – se rapporte aux traits et caractéristiques personnelles ayant une incidence sur l'application des connaissances et des capacités à l'exécution des fonctions du poste.
- .8** *Qualifications* – éducation, connaissances, capacités, expérience et tous autres attributs nécessaires ou souhaitables pour l'exécution des fonctions du poste.
- .9** *Recrutement et sélection* – processus de recrutement du personnel au cours duquel les candidats sont identifiés ou leurs candidatures sont considérées pour un poste en fonction de leur aptitude relative à ce poste sur la base de certains critères, par exemple connaissances et expérience ou tous autres attributs nécessaires ou souhaitables compte tenu de la nature des fonctions à exécuter. Les candidats sont sélectionnés à la suite d'examen, d'épreuves, d'entretiens et d'enquêtes.
- .10** *Formation de remise à niveau* – formation dispensée pour maintenir à un certain niveau la performance, les capacités ou les connaissances qui sont rarement utilisées et lorsque la non-performance a des incidences importantes.
- .11** *Formation sur simulateur* – formation dispensée dans un environnement approprié, permettant de mettre en pratique les capacités et d'exécuter les fonctions du poste.
- .12** *Capacités* – aptitudes ou niveau prescrit de professionnalisme qui sont essentiels pour l'exécution des fonctions et des responsabilités du poste.
- .13** *Normes* – critères, caractéristiques, méthodes ou procédés qu'il est reconnu ou convenu de considérer comme des exemples à imiter et par rapport auxquels des activités similaires seront comparées ou mesurées.
- .14** *Sous-fonctions* – procédés ou procédures spécifiques faisant partie des activités d'une fonction particulière.
- .15** *Formation* – processus alliant l'enseignement théorique et pratique en vue de doter les employés des capacités, des connaissances et de l'expérience nécessaires pour exécuter leurs fonctions présentes/futures effectivement et efficacement.
- .16** *Formation de perfectionnement* – formation destinée à améliorer les capacités existantes.
- .17** *Catégorie de STM* – se rapporte à un moyen permettant d'identifier le type et le niveau des services fournis par un STM en fonction de considérations géographiques ou organisationnelles. Par exemple, un STM opérant dans un port et ses approches pourrait être placé dans la catégorie des STM portuaires. Un STM auquel la législation requiert de participer pourrait être placé dans la catégorie des STM obligatoires, par opposition aux STM facultatifs.
- .18** *Fonctions du STM* – ces fonctions peuvent être divisées en fonctions « internes » et fonctions « externes ». Les fonctions internes sont les activités préparatoires qui doivent être effectuées pour permettre à un STM de fonctionner. Elles comprennent notamment le rassemblement des données, l'évaluation des données et la prise de décisions. Les fonctions externes sont les activités effectuées en vue d'influer sur les caractéristiques

du trafic. Elles ont trait aux fonctions essentielles de gestion du trafic qui comprennent l'établissement de règles, l'attribution d'espace le contrôle de routine des navires et les manœuvres nécessaires pour éviter les abordages, ainsi qu'à d'autres fonctions de gestion telles que les mesures d'exécution, les mesures correctives et les activités annexes. Le raisonnement sur lequel se fondent ces fonctions de gestion du trafic et leur rapport avec les services de STM est exposé au paragraphe 6.4.

- .19 Opérateur de STM** – un opérateur de STM est une personne convenablement qualifiée qui assume une ou plusieurs tâches ayant trait à l'exploitation du STM. Aux fins spécifiques des présentes Directives, un opérateur de STM est, en outre, une personne qui, si elle est dûment habilitée, donne des instructions et des renseignements aux navires et décide des mesures à prendre, compte tenu des données reçues. Cette personne peut être directement responsable des communications dans un secteur géographique défini à l'intérieur de la zone du STM, ou elle peut retransmettre ces renseignements et décisions par un intermédiaire.
- .20 Poste d'opérateur du STM** – poste d'un STM particulier à partir duquel un opérateur de STM exerce les fonctions du STM, telles que définies aux fins des présentes Directives.

2 OBJECTIFS ET AUTORITÉ

2.1 Objectifs

2.1.1 Les objectifs des présentes Directives sont :

- .1** de fournir aux autorités un processus logique à suivre pour sélectionner et recruter des opérateurs de STM et pour établir des niveaux de qualification et de formation garantissant que ces opérateurs ont les connaissances et les capacités nécessaires pour exercer leurs fonctions conformément à des normes appropriées ; et
- .2** d'établir les conditions et les normes requises en matière de connaissances et de capacités auxquelles les opérateurs de STM devraient satisfaire pour remplir certaines fonctions.

2.2 Autorité compétente

2.2.1 Sous réserve de leurs propres exigences et contraintes à l'échelon national et local, les autorités devront fixer les conditions requises pour la formation de leurs opérateurs de STM. Les autorités devront également fixer les normes particulières en matière de connaissances, de capacités et d'aptitude personnelles auxquelles les opérateurs de STM doivent satisfaire. Aucune disposition des présentes Directives ne porte atteinte au pouvoir des autorités ou ne leur impose d'obligations, quelles qu'elles soient.

2.2.2 Les présentes Directives ne devraient pas être interprétées comme conférant un pouvoir supplémentaire aux autorités en ce qui concerne l'exploitation d'un STM en dehors des eaux territoriales.

3 CADRE GÉNÉRAL

3. Explication du cadre général

3.1.1 Les présentes Directives offrent un cadre général dont les autorités peuvent se servir pour s'acquitter de leurs obligations, telles qu'elles sont définies à l'annexe 1, en fournissant des opérateurs de STM ayant les compétences nécessaires pour remplir les fonctions qui leur ont été assignées, indépendamment du niveau de qualification du personnel recruté. Ce cadre est illustré à la figure 1.

3.1.2 Le cadre général décrit sommairement les mesures qu'une autorité de STM devrait prendre pour faire en sorte que ses opérateurs possèdent les compétences voulues pour exécuter les tâches qui leur ont été assignées. Ces mesures sont articulées en deux phases :

.1 Phase 1 :

Mesures préliminaires visant à permettre de décider des compétences requises des opérateurs (conditions préalables du système).

.2 Phase 2 :

Mesures visant à s'assurer que les opérateurs possèdent ou atteignent, et ensuite maintiennent, le niveau de compétence voulu pour remplir les fonctions qui leur ont été assignées (paramètres du système).

3.1.3 Pour la mise en œuvre des mesures indiquées ci-dessus, les autorités du STM doivent être prêtes à mettre en valeur certaines compétences dont elles disposent normalement. Plus particulièrement, il convient de tirer parti des connaissances en matière d'exploitation de STM, de formation et de ressources humaines pour élaborer et mettre en œuvre avec succès un programme dans lequel les compétences des opérateurs de STM sont adaptées aux besoins opérationnels. Les domaines particuliers dans lesquels ces connaissances sont nécessaires sont indiqués à la figure 1.

4 CONDITIONS PRÉALABLES DU SYSTÈME

4.1 Avant de pouvoir identifier, élaborer et mettre en place un système de qualification et de formation des opérateurs de STM, les autorités devraient prendre un certain nombre de mesures préliminaires pour garantir que les compétences de l'opérateur correspondent bien aux fonctions dont il est chargé. Ces mesures sont les suivantes :

- .1 *Mise en place d'un STM* – prendre ou avoir pris la décision de mettre en place un STM.
 - .2 *Identification des fonctions du STM* – identifier et décrire dans le détail les fonctions applicables à un STM donné. Ces fonctions détaillées sont élaborées à partir des fonctions générales du STM décrites dans les sections 2.3 et 2.5 de l'annexe 1.
 - .3 *Organisation des fonctions d'un centre de STM* – organiser les fonctions selon la manière dont elles devront être remplies conformément à l'organisation de l'exploitation interne du STM.
 - .4 *Création des postes d'opérateur de STM* – être prêt à établir ou avoir déjà établi des postes d'opérateur dans un STM, déterminer quelles seront les fonctions à remplir et par quels postes et être prêt à garantir que ces postes seront pourvus par du personnel ayant la responsabilité d'exécuter les fonctions identifiées.
- 4.2 Les plans de recrutement et de sélection d'opérateurs de STM peuvent être élaborés une fois que toutes les mesures ci-dessus ont été prises.

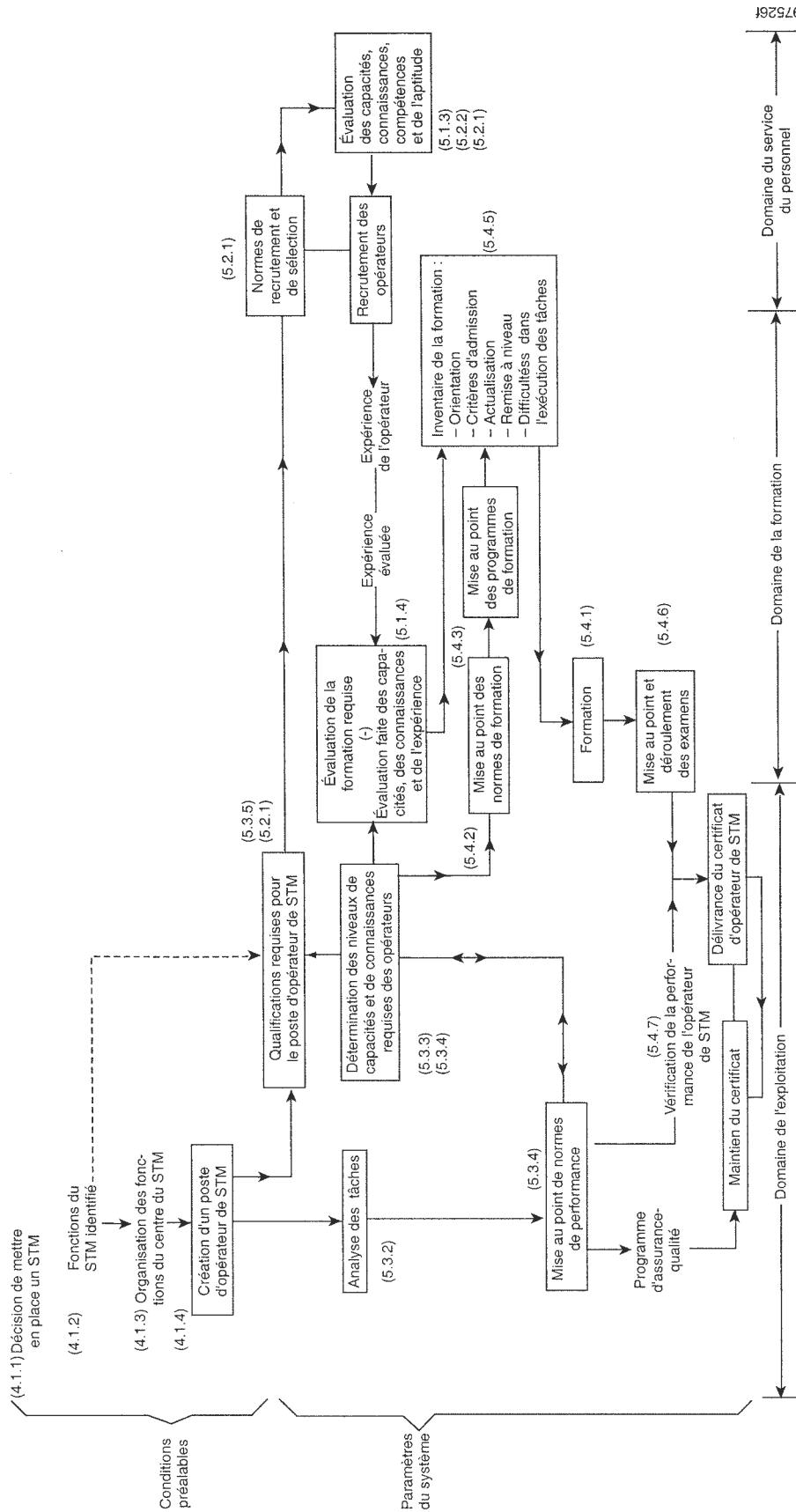
5 PARAMÈTRES DU SYSTÈME

5.1 Généralités

5.1.1 Les autorités peuvent envisager de différentes manières la question des qualifications de recrutement et préférer soit un degré de qualification peu élevé à l'admission, suivi d'une formation intensive, soit un niveau de qualification élevé à l'admission, suivi d'une formation moins poussée. Il est évident que si, à un niveau de qualification élevé à l'admission, vient s'ajouter une expérience appropriée sur place, on réduit au minimum les besoins en matière de formation.

5.1.2 Dans une situation idéale, les autorités devraient être à même de spécifier le niveau d'instruction et l'expérience préalable qu'un opérateur de STM devrait avoir, mais vu les circonstances, ces éléments sont souvent indépendants de leur volonté. Les autorités devraient cependant être en mesure de spécifier le niveau des capacités et des connaissances qu'un candidat doit posséder en fonction de son expérience antérieure (par exemple capitaine au long cours, contrôleur du trafic aérien de haut niveau).

Figure 1 – Élaboration d'un système de recrutement, de qualification et de formation des opérateurs de services de trafic maritime



5.1.3 Les autorités de STM devraient donc mettre au point des méthodes pour évaluer les capacités et les connaissances des nouvelles recrues et des opérateurs actuels de STM, selon les exigences des tâches ou fonctions qu'ils exécutent.

5.1.4 Selon les niveaux de capacités et de connaissances antérieurement atteints, et les tâches ou fonctions à exécuter, les autorités devront peut-être compléter les qualifications existantes par une formation appropriée pour combler les lacunes éventuelles.

5.2 Recrutement et sélection

5.2.1 Les autorités devraient établir des normes pour l'admission des nouveaux opérateurs de STM en ce qui concerne les capacités et les connaissances préalables et l'aptitude personnelle requise pour les tâches ou fonctions à exécuter. Ces capacités et connaissances peuvent en partie être évaluées sur la base des qualifications existantes (par exemple brevet de capitaine ou de pilote).

5.2.2 Les autorités de STM peuvent envisager d'introduire des mécanismes de contrôle supplémentaires pour s'assurer que les candidats recrutés possèdent les aptitudes nécessaires ainsi que d'autres capacités annexes appropriées aux fonctions qui leur seront assignées. Ces mécanismes permettront entre autres d'évaluer la capacité de satisfaire à des normes médicales correspondant aux conditions de travail du poste de STM en question, la capacité de résoudre des problèmes spatiaux et d'autres aptitudes liées au travail d'opérateur, la capacité de travailler sous pression ainsi que les connaissances linguistiques nécessaires pour le STM en question.

5.3 Qualifications

5.3.1 Les autorités doivent pouvoir déterminer les compétences qu'un opérateur de STM doit posséder pour remplir les fonctions qui lui sont assignées, en vue de définir la combinaison des qualifications préalables et de la formation ultérieure qui sera nécessaire pour garantir la compétence de leurs opérateurs.

5.3.2 À cet effet, les autorités devraient analyser en détail les tâches qu'un opérateur devra exécuter pour remplir les fonctions spécifiées, du point de vue des capacités et des connaissances qu'il doit posséder pour en assurer l'exécution satisfaisante.

5.3.3 Après avoir analysé les tâches, les autorités doivent spécifier les types de capacités et de connaissances que les opérateurs doivent posséder pour remplir leurs fonctions. Les éléments de ces capacités et connaissances devraient se rapporter directement aux fonctions à remplir et devraient être spécifiés de telle manière que les autorités soient en mesure de déterminer :

.1 si les opérateurs du STM les possèdent du fait de leurs qualifications et expérience préalables ;

ou

.2 s'il faut prévoir une formation supplémentaire pour les leur donner.

5.3.4 Une fois que les types nécessaires de capacités et connaissances ont été définis, les autorités devraient déterminer à quel niveau un opérateur de STM doit les posséder. Les autorités ont donc la responsabilité de fixer des normes pour l'exécution des tâches nécessitant les types d'aptitudes et de connaissances à acquérir.

5.3.5 Les STM n'assurant pas tous la même gamme de fonctions et certains opérateurs ne remplissant qu'un nombre limité de fonctions dans un service particulier, il est possible que les autorités aient à identifier différents niveaux de connaissances et de capacités pour les opérateurs selon les tâches qu'ils accomplissent dans le cadre du STM où ils travaillent.

5.4 Formation

5.4.1 Si les types et/ou les niveaux de capacités et de connaissances d'un opérateur de ST, acquis grâce à son expérience et à ses qualifications préalables, ne sont pas entièrement conformes à ceux dont il a besoin pour exécuter les tâches qui lui ont été assignées, les autorités devraient prévoir une formation complémentaire dans les domaines présentant des lacunes.

5.4.2 Les autorités devraient définir, pour les domaines où ils forment des opérateurs de STM, des normes de formation correspondant au niveau d'aptitude voulu pour leur poste. Ces normes de formation devraient constituer la base de tout programme de formation à mettre au point et à dispenser à l'intention des opérateurs de STM.

5.4.3 Sur la base des normes de formation, les autorités devraient alors mettre au point et appliquer un programme de formation qui, combiné à l'expérience pertinente déjà acquise, donnera à l'opérateur de STM les capacités et les connaissances nécessaires pour accomplir ses tâches conformément aux normes requises.

5.4.4 Il existe toutes sortes de mécanismes pour donner cette formation : formation dispensée directement par les autorités, formation dispensée sous contrat par un établissement extérieur ou par tout autre établissement commun à plusieurs Administrations intéressées qui forme des opérateurs de STM pour le compte d'un certain nombre d'autorités.

5.4.5. Les autorités peuvent aussi envisager la nécessité de prévoir différents types de formation et différents niveaux de formation pour chaque type, afin d'assurer l'acquisition et le maintien des capacités et des connaissances pertinentes nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'emploi, selon le tableau ci-après :

TYPE DE FORMATION	THÉORIQUE	SIMULATEUR	EN COURS D'EMPLOI
NIVEAU DE FORMATION			
ELÉMENTAIRE	X	X	X
AVANCÉE	X	X	X
PERFECTIONNEMENT	X	X	X
REMISE À NIVEAU	X	X	X

Les autorités devraient être conscientes des avantages que présente une approche modulaire à la formation, sur le plan de la facilité et du rapport coût-efficacité.

5.4.6 Les autorités peuvent envisager d'instituer un système d'examens pour déterminer si l'expérience, les qualifications et la formation de l'opérateur lui permettent d'exécuter ses tâches conformément aux normes requises.

5.4.7 Une fois que des employés convenablement qualifiés et formés exécutent leurs tâches, leur performance doit être observée et surveillée pour s'assurer qu'ils continuent à satisfaire aux normes établies.

5.4.8 Les autorités ne devraient pas oublier que pour permettre à un opérateur de remplir efficacement les fonctions du STM, il peut avoir besoin d'une formation dans des domaines qui ne sont pas strictement dans les attributions des STM (par exemple dactylographie, travail de surveillance) et qui ne sont pas expressément couverts dans les présentes directives.

5.5 Délivrance de certificats

Les autorités peuvent envisager l'introduction d'un système officiel de délivrance de certificats en vue d'assurer et de démontrer aux utilisateurs du système qu'il existe un mécanisme garantissant que les compétences de l'employé correspondent aux exigences de la tâche.

6 DÉTERMINATION DES CAPACITÉS ET DES CONNAISSANCES REQUISES POUR ASSURER LES FONCTIONS DU STM

6.1 Le processus permettant de déterminer les types et les niveaux des connaissances et des capacités requises des opérateurs du STM pour remplir des fonctions particulières du STM est décrit ci-dessous. Les autorités peuvent aussi l'utiliser pour déterminer éventuellement la différence entre les niveaux des capacités et des connaissances requises des opérateurs de STM au moment de leur recrutement (qualifications préalables) et ceux qui seront obtenus après le recrutement (formation). En outre, elles peuvent l'appliquer pour déterminer le type et le degré de formation à dispenser aux opérateurs qui sont déjà employés par un STM et qui possèdent peut-être certaines qualifications préalables.

Note : Il convient de rappeler que ce processus ne constitue qu'un modèle. Les autorités qui désirent l'utiliser ne doivent pas oublier qu'il sera nécessaire de l'adapter pour satisfaire à leurs exigences locales particulières.

De plus, ce processus n'étant pas un modèle mathématique, les autorités ne doivent pas oublier l'importance de la fonction humaine en matière de prise de décision, qui ne peut être mesurée scientifiquement, ni donc être intégralement prise en compte dans ce processus.

Par conséquent, pour déterminer les types et niveaux de capacités et de connaissances nécessaires pour exécuter les fonctions du STM, les autorités devront décider du degré de liberté qu'auront les opérateurs du STM pour prendre des décisions faisant appel à leur jugement.

6.2 Le processus général permettant de déterminer les connaissances et les capacités requises est le suivant :

- .1 définir les termes et identifier les fonctions à prendre en considération. Les fonctions ou sous-fonctions peuvent être classées (H) (High/importante) ou (L) (Low/secondaire) pour indiquer la participation du STM ;
- .2 diviser les fonctions identifiées en sous-fonctions. Ce processus de subdivision continuera aussi longtemps que nécessaire pour identifier les capacités et/ou les connaissances que l'opérateur de STM devra posséder pour exercer ces fonctions. Le résultat de cette subdivision permettra d'établir une liste des éléments de capacités et de connaissances qui correspondent tous à des actes précis à accomplir et dont la somme constitue l'exécution de la fonction (ce processus est illustré à la figure 2 et un exemple en est donné à la figure 3) ;
- .3 au dernier niveau de la subdivision, décrire chaque élément d'action de manière suffisamment détaillée pour qu'il puisse être classé comme étant soit une capacité soit une connaissance à exercer ; et
- .4 examiner la subdivision et vérifier qu'elle est complète.

6.3 Une fois les éléments d'action individuels ainsi classés, le niveau de capacités ou de connaissances nécessaires à leur exécution sera alors évalué. On utilisera à cet effet, en les pondérant, les critères suivants :

- .1 fréquence – fréquence à laquelle la tâche est exécutée ;
- .2 pourcentage du temps utilisé pour l'exécution de la tâche par rapport à d'autres ;
- .3 valeur – importance d'une capacité ou d'une connaissance particulière pour l'exécution de la tâche, selon qu'« il faut savoir » (obligatoire), qu'« il faudrait savoir » (importante), ou qu'« il serait bon de savoir » (facultative) ;
- .4 responsabilité – conséquence d'une erreur ou d'une omission pendant l'exécution d'une fonction ;
- .5 niveau de performance – quelles doivent être la qualité du travail de l'intéressé dans l'exécution de la tâche et ses aptitudes à maîtriser les difficultés associées à cette tâche ;
- .6 vérification et intervention – l'intéressé peut-il ou non exécuter la tâche sans surveillance ;
- .7 outils d'exécution – matériel et procédures établies permettant de remplir la fonction ; et
- .8 raisons pour lesquelles il est important que cette tâche soit exécutée.

Sans forcément s'y limiter, les capacités en cause sont les suivantes : savoir se servir du matériel de communications et de surveillance ; savoir travailler sur des cartes ; pouvoir fournir une assistance dans le domaine de la navigation ; savoir se servir de matériel auxiliaire tel que téléphone, télex et instruments de mesure des marées et des conditions météorologiques. Exemples des connaissances éventuellement requises : géographie locale ; principes de navigation ; lois, règlements, accords et publications applicables ; procédures et vocabulaire des communications (1) ; principes de l'organisation du trafic maritime.

(1) Il convient de se reporter au vocabulaire normalisé de la navigation maritime tel que remplacé par les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes (actuellement au stade expérimental).

6.4 Dans la définition donnée au paragraphe 1.2.18, un certain nombre de fonctions de gestion du trafic ont été identifiées. Un STM peut jouer un rôle important dans leur exécution ; ces fonctions peuvent servir de base au processus décrit au paragraphe 6.1 qui permet de déterminer les types et les niveaux des capacités et des connaissances des opérateurs de STM propres à contribuer à leur exécution. Les objectifs des fonctions de gestion du trafic et leur rapport avec les services de STM sont brièvement décrits ci-dessous :

.1 Fonctions internes du STM :

- rassemblement de données ;
- évaluation des données/prise de décisions.

.2 Fonctions de gestion du trafic :

.2.1 Fonction essentielle :

attribution d'espace. Cette fonction consiste à établir une séparation dans l'espace et/ou dans le temps entre les navires ou certaines catégories de navires grâce à une planification préalable. Il s'agit d'une fonction stratégique qui peut être exécutée par un service d'organisation du trafic ;

contrôle de routine des navires. Il s'agit d'une procédure de bord à laquelle un STM contribue en fournissant les données permettant de prendre à bord des décisions relatives à la navigation. Cette fonction relève d'un service d'information et/ou d'un service d'assistance à la navigation ;

manoeuvres destinées à éviter les abordages. Il s'agit d'une fonction de bord concernant les navires qui se trouvent dans des situations rapprochées. Elle peut bénéficier de l'aide d'un STM. C'est une fonction tactique qui relève d'un service d'information et/ou d'un service d'assistance à la navigation.

.2.2 Fonction relative au respect des règles

Cette fonction a pour objet d'encourager et de contrôler le respect des règles et règlements applicables et de prendre les mesures appropriées, lorsque cela est nécessaire et dans le cadre des pouvoirs du STM. Certains aspects de cette fonction pourraient être couverts par un service d'organisation du trafic.

Fonctions correctives

Ces fonctions visent principalement à réduire les effets et les conséquences des événements, par exemple au niveau de la recherche et du sauvetage, de l'assistance et de la pollution. Elles peuvent être exécutées par un STM à titre d'appui à des activités connexes.

Autres fonctions

Ces fonctions relèvent de la coordination et de la liaison entre les navires et les tiers. Elles peuvent être exécutées par un STM à titre d'appui à des activités connexes.

Figure 3 – Analyse des fonctions de gestion du trafic selon les capacités et les connaissances requises des opérateurs de STM

