

COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN



SESSION DE PRINTEMPS 2013

EDITION

DES ANNEXES VOLUMINEUSES

DES RESOLUTIONS

2013-I-23

Strasbourg, le 29 mai 2013

Annexes volumineuses

ad protocole 23

Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

5.1 Règlement de police pour la Navigation du Rhin (Résolution 2003-I-22)

Lignes directrices et recommandations pour les Services d'Information Fluviale, édition 3.0

5.2 Comité du Règlement de police (Résolution 2006-I-21)

Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure, édition 1.2

5.3 Règlement de police pour la Navigation du Rhin (Résolution 2006-II-23)

Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, édition avril 2013 – 23.4.2013



Lignes directrices et recommandations

pour les

Services d'Information Fluviale

Edition 3.0

2011

**élaborées par le groupe de travail permanent 125
de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation AIPCN
et publiées par l'AIPCN dans son rapport 2011**

Traduction et adaptation adoptée par le groupe de travail RIS de la CCNR
le 30 août 2012

Edition	Date	Description
1.0	28.5.2003	Adoption par la CCNR
2.0	23.3.2004	Adoption par la CCNR
3.0	30.8.2012	Adoption par la CCNR

Lignes directrices et recommandations pour les Services d'Information Fluviale

Edition 2011

Sommaire

RESUME	5
ABREVIATIONS	7
1. INTRODUCTION	9
2. DEFINITIONS	11
3. Objectifs, services et intervenants des SIF	14
3.1 Généralités	14
3.2 Objectifs des SIF	14
3.3 Services des SIF	15
3.4 Intervenants pour les SIF	15
4. Technologies déterminantes pour les SIF	20
4.1 Généralités	20
4.2 ECDIS Intérieur	21
4.3 AIS Intérieur	22
4.4 Electronic Reporting	25
4.5 Avis à la batellerie	27
4.6 Données de référence nécessaires pour les technologies déterminantes pour les SIF	28
4.6.1 Données relatives à la coque	28
4.6.2 Index SIF	29
4.7 Technologies de base en liaison avec les SIF	29
4.7.1 Service Radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure	30
4.7.2 Radar	31
4.8 Standards ouverts	31
5. Services SIF et recommandations pour la mise en œuvre de services SIF	32
5.1 Relations entre les technologies clés pour les SIF et les services SIF	32
5.2 Catégories d'informations et services SIF	32
5.3 Service d'information sur le chenal - Fairway Information Service (FIS)	33
5.4 Service d'information sur le trafic - Traffic Information Service (TIS)	34
5.4.1 Généralités	34
5.4.2 Service d'information tactique sur le trafic - Tactical Traffic Information (TTI)	34
5.4.3 Service d'information stratégique sur le trafic - Strategic Traffic Information (STI)	35
5.5 Gestion du Trafic	35
5.5.1 Services de Trafic Fluvial - Vessel Traffic Services (VTS)	35
5.5.2 Gestion des Ponts et des Ecluses	36
5.5.3 Gestion du trafic	36
5.6 Appui à l'atténuation des effets des catastrophes	36

5.7	Information pour la logistique des transports	37
5.8	Information relative à la mise en œuvre de la réglementation	38
5.9	Information pour les statistiques	38
5.10	Information sur les droits portuaires et de navigation	38
6.	Mise en œuvre structurée des services SIF	39
6.1	Généralités	39
6.2	Énoncé de mission	39
6.3	Étapes de la mise en œuvre structurée des services d'information fluviale	40
6.3.1	Déclaration sur la conception de l'avenir	40
6.3.2	Mise en œuvre de l'énoncé de mission	41
6.4	Considérations de nature juridique	42
6.5	Formation	42
Annexe 1 : Standards ouverts – Piles de standards ouverts tournés vers les services		45
Annexe 2 : Catégories d'informations SIF (deux niveaux)		47
Annexe 3 : Sites Internet pertinents		49

Résumé

1. Les services et les systèmes de trafic et de transport et pour la navigation intérieure devraient être harmonisés en recourant à l'approche internationalement approuvée pour les SIF.
2. Les SIF harmonisés devraient couvrir les fleuves, rivières, les canaux, les lacs et les ports dans un large bassin fluvial, allant souvent au-delà des frontières nationales.
3. Les SIF ne traitent pas des activités commerciales internes entre une ou plusieurs compagnies concernées, mais sont ouverts à l'interfaçage en ce sens.
4. Aux points principaux des zones couvertes par les SIF, des Services de Trafic Fluvial (VTS) peuvent être établis localement en mettant l'accent sur l'organisation du trafic. Une référence est faite aux Orientations VTS pour voies navigables de l'AIMS. Toutefois, les SIF ne doivent pas nécessairement inclure un VTS.
5. Les présentes lignes directrices SIF décrivent les principes et exigences générales pour la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement opérationnel des SIF et des systèmes connexes. Ces lignes directrices SIF devraient être complétées par des spécifications et normes détaillées pour une application dans certaines parties du monde.
6. Afin de favoriser une compréhension mutuelle entre tous les intervenants dans les SIF, les termes et définitions utilisés dans les lignes directrices SIF¹ devraient à l'avenir être repris lors des travaux de standardisation et dans la conception d'applications (Chapitre 2).
7. La réalisation des objectifs fixés en matière de SIF sont largement tributaires du rôle des intervenants dans le domaine des SIF et des interactions entre les intervenants au-delà des frontières nationales et organisationnelles (Chapitre 3).
8. Les services individuels sont supportés par les technologies déterminantes pour les SIF qui sont actuellement disponibles, tels que l'ECDIS Intérieur, l' AIS Intérieur, les annonces électroniques, les Avis à la batellerie et par des systèmes généraux tels que le radar et la radio VHF (chapitre 4).
9. Les références SIF et tableaux de codes, y compris les données relatives à la coque sont des éléments essentiels des normes SIF et représentent un lien important entre les différents services SIF (Chapitre 4).
10. Les normes pour les technologies déterminantes en liaison avec les SIF devraient être précisées en coopération avec le monde maritime et les organisations de standardisation (Chapitre 4).
11. Le développement des services SIF définis dans les présentes lignes directrices SIF devrait être assuré par le passage d'objectifs politiques au développement de services, de systèmes et d'applications (chapitre 5).
12. Une mise en œuvre réussie des SIF nécessite une approche structurée débutant par un énoncé de mission portant sur les objectifs devant être atteints par la mise en œuvre des SIF (Chapitre 6).
13. Le développement rapide de la technologie de l'information et de la communication ouvrira la voie à de nouvelles applications dans le domaine de la navigation fluviale et fera des présentes lignes directrices SIF un document évolutif.

¹ Un document distinct comportant une liste plus exhaustive de définitions concernant les SIF est annexée aux présentes lignes directrices.

Abréviations

ADN	Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses
AIS	Système d'identification automatique (transpondeur) (<i>Automatic Identification System</i>)
AtoN	Aides à la navigation (<i>Aids to Navigation</i>)
BPMN	Business Process Modelling Notation
CAS	Soutien à l'atténuation des catastrophes (<i>Calamity Abatement Support</i>)
CCNR	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
CFM	Gestion de chargement et de flotte (<i>Cargo and Fleet management</i>)
DGPS	Differential Global Positioning System
CE	Commission européenne
ECDIS	Système de visualisation des cartes électroniques et d'information (<i>Electronic Chart and Display Information System</i>)
EDIFACT	Echange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (<i>Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport – Standard de la CEE-ONU</i>)
CEN	Carte Electronique de Navigation
ERI	Electronic Reporting International
ETA	Heure d'arrivée estimée (<i>Estimated Time of Arrival</i>)
FAT	Essai de réception en usine (<i>Factory Acceptance Test</i>)
FIS	Services d'information de chenal (<i>Fairway Information Service</i>)
POUR	Exigences fonctionnelles et opérationnelles (<i>Functional and Operational Requirements</i>)
GNSS	Système mondial de positionnement par satellite (<i>Global Navigation Satellite System</i>)
GPS	Système mondial de positionnement (<i>Global Positioning System - USA</i>)
GSM	Système mondial de communication mobile (<i>Global System for Mobile Communication</i>)
AIMS	Association Internationale de Signalisation Maritime
ID	Code d'identification (<i>Identification Code</i>)
CEI	Commission électrotechnique Internationale
OHI	Organisation hydrographique internationale
ILE	Information relative à l'application de la réglementation (<i>Information for Law Enforcement</i>)
OMI	Organisation Maritime Internationale
ISO	Organisation internationale de normalisation (<i>International Standardisation Organisation</i>)
ISRS	Inland Ship Reporting Standard
ITL	Information pour la logistique de transport (<i>Information for Transport Logistics</i>)
UIT	Union Internationale des télécommunications
LBM	Gestion des Ponts et des Ecluses (<i>Lock and Bridge Management</i>)
MKD	Dispositif minimum d'affichage et de saisie (<i>Minimum Keyboard Display</i>)
NtS	Avis à la batellerie (<i>Notices to Skippers</i>)
AIPCN	Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation
PTM	Gestion des ports et des terminaux (<i>Port and Terminal Management</i>)
SIF	Services d'information fluviale (<i>River Information Services- RIS</i>)
RTA	Heure d'arrivée requise (<i>Required Time of Arrival</i>)
SAT	Site Acceptance Test
SOA	Service Oriented Architecture
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (<i>International Convention on Safety of Life at Sea</i>)
SOTDMA	Self-Organised Time Division Multiple Access

STI	Information stratégique relative au trafic (image) (<i>Strategic Traffic Information</i>)
ST	Statistiques
TI	Information relative au trafic (<i>Traffic Information</i>)
TM	Gestion du Trafic (<i>Traffic management</i>)
TP	Planification du trafic (<i>Traffic planning</i>)
TPM	Gestion du transport (<i>TransPort Management</i>)
TTI	Information tactique relative au trafic (image) (<i>Tactical Traffic Information</i>)
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
UN/LOCODE	Code de localisation des Nations Unies (<i>United Nations/Location Code</i>)
VDL	Liaison de données VHF (<i>VHF Data Link</i>)
VHF	Très haute fréquence (<i>Very High Frequency</i>)
VP	Planification de voyage (Voyage Planning)
VTS	Vessel Traffic Services
XML	Le langage XML est un sous-ensemble simplifié du langage standard généralisé de balisage (SGML)
WCO	Organisation mondiale des douanes (<i>World Customs Organisation</i>)
WCD	Redevances de voies navigables et droits portuaires (<i>Waterway Charges and Harbour Dues</i>)
WI-FI	Wireless Fidelity
WS	Services Web (<i>Web Services</i>)

1. Introduction

- 1.1 On constate dans le domaine de la navigation intérieure un besoin croissant d'échanger des informations. En particulier, les informations liées au trafic et traitant de sécurité ainsi que celles concernant le transport et centrées essentiellement sur l'efficacité peuvent constituer des atouts pour les parties impliquées dans ces deux types d'activités. Au cours de la dernière décennie ont été développés et mis en œuvre différents services et systèmes destinés à améliorer l'information relative aux flux de navigation ainsi que la gestion des transports par bateau. Des lignes directrices internationales telles que les lignes directrices SIF sont nécessaires afin que les standards déjà existants pour des systèmes et services d'information fluviale puissent être mise en œuvre de manière harmonisée dans un cadre commun.
- 1.2 Les présentes lignes directrices SIF décrivent les principes et les exigences générales pour la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement opérationnel des SIF et des systèmes connexes.
- 1.3 Ces lignes directrices SIF peuvent être appliquées aux transports effectués par les bateaux à marchandises, bateaux à passagers ainsi que pour la navigation de plaisance.
- 1.4 La mise en œuvre de SIF sur la base des présentes lignes directrices SIF nécessite l'utilisation de technologies déterminantes pour les SIF standardisées par la Commission européenne et / ou par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Ces standards sont une condition préalable pour la mise en œuvre des SIF dans les Etats membres de la CCNR et de l'UE. Ces standards sont les suivants :
- Standard suivi et repérage des bateaux (*Tracking and Tracing*) Formalisé en tant que règlement (CE) n° 415/2007 du 22.3.2007 concernant les spécifications techniques pour les systèmes de suivi et de repérage des bateaux et en tant que Standard de la CCNR pour le suivi et le repérage en navigation intérieure, édition 1.01 du 10.10.2007.
 - Standard d'essai pour le suivi et le repérage. Formalisé en tant qu'équipement AIS Intérieur embarqué – Conformément au standard de la CCNR pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure – Exigences relatives à l'utilisation et à la performance, Méthodes d'essai et de résultats exigés, édition 1.01 du 22.10.2008
 - Standard Avis à la batellerie (*Notices to Skippers*) Formalisé en tant que règlement (CE) n° 416/2007 du 22.3.2007 concernant les spécifications techniques pour les avis à la batellerie et en tant que Standard international de la CCNR Avis à la batellerie, édition 3.0 du 27.10.2009.
 - Standard Annonces électroniques Formalisé en tant que règlement (CE) n° 164/2010 du 25.01.2010 concernant les spécifications techniques pour les annonces électroniques et en tant que Standard de la CCNR pour les annonces électroniques en navigation intérieure, édition 1.2 du 19.10.2006.
 - Standard pour le Système de visualisation de cartes électronique et d'informations pour la navigation intérieure, ECDIS Intérieur, édition 2.0 du 23.11.2006, formalisé par la résolution 2006-II-22 de la CCNR. Le passage de l'édition 2.0 à l'édition 2.1 du standard est intervenu le 22.10.2008.
 - Directives et critères pour les services de trafic fluvial sur les voies de navigation intérieure du 31.5.2006. Annexe au protocole 2006-I-20 de la CCNR et recommandation de l'AIMS V-120, juin 2001.
 - Résolutions de la CEE-ONU : - Résolution n° 48 on Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.1), Résolution n° 58 Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables - (TRANS/SC.3/166), Résolution n° 60 Normes internationales relatives à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/175 version révisée) et Résolution n° 63, Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) (ECE/TRANS/SC.3/176).

1.5 Les présentes lignes directrices SIF devraient être utilisées parallèlement aux réglementations, recommandations et directives internationales telles que :

- Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Europe), 2012
- Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et Règlement de visite des bateaux du Rhin (CCNR)
- Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises de la WCO (échelle mondiale)
- Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (échelle mondiale)
- Norme EDIFACT des Nations Unies (échelle mondiale)
- Terminologie normalisée des Nations Unies pour les connexions radiotéléphoniques en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/185).

1.6 Un aspect important de la mise en œuvre des SIF concerne le fait que les pouvoirs publics nationaux ou locaux ont la responsabilité et la possibilité de réglementer la mise en œuvre et l'utilisation des systèmes. La réglementation doit cependant tenir compte de la protection de la confidentialité des informations personnelles et commerciales. Pour assurer l'échange transfrontalier de données, des prescriptions doivent être établies dans le contexte des SIF.

2. Définitions

Les termes suivants sont utilisés dans les présentes lignes directrices SIF en liaison avec les SIF. Un document distinct de l'AIPCN comportant une liste plus exhaustive de définitions en liaison avec les présentes lignes directrices a été publié. L'utilisation cohérente des définitions liées aux SIF est considérée comme nécessaire, en particulier pour le travail de normalisation et les activités réglementaires connexes dans l'environnement des SIF.

2.1 Services d'Information Fluviale (SIF) (River Information Services / RIS)

Les SIF sont un concept de services d'information harmonisés afin d'encadrer l'organisation du trafic et du transport en navigation intérieure, comprenant les interfaces avec d'autres modes de transport. Les SIF visent à contribuer à un processus de transport sûr et efficace et à une utilisation optimale des voies de navigation intérieure. Des SIF sont déjà opérationnels dans bien des domaines.

Notes explicatives :

- (1) Les SIF comprennent des interfaces avec d'autres modes de transport : maritime, routier et ferroviaire.
- (2) Dans le contexte des SIF, *fluvial* signifie tous les types de voies navigables à savoir les fleuves, rivières canaux, lacs et ports utilisés par la navigation intérieure.
- (3) RIS est également un terme générique pour tous les services d'information individuels servant de soutien à la navigation fluviale de façon harmonisée.
- (4) Les SIF recueillent, traitent, évaluent et diffusent les informations sur les chenaux, le trafic et le transport.
- (5) Les SIF ne traitent pas des activités commerciales internes entre une ou plusieurs parties ou compagnies concernées, mais sont ouverts à l'interfaçage en ce sens.

2.2 Système SIF

Dans le cadre des RIS, les River Information Systems modernes consistent en un ou plusieurs systèmes de TI harmonisés. Un système TI (Technologie de l'Information) couvre la totalité des ressources humaines, du matériel, du logiciel, des moyens de communications et des réglementations pour réaliser la tâche de traitement de l'information.

2.3 Zone SIF

La zone SIF est celle officiellement définie, où les SIF sont actifs. Une zone SIF peut comprendre les voies navigables d'un bassin fluvial géographique et comprendre les territoires d'un ou plusieurs pays (par exemple lorsqu'une voie navigable matérialise la frontière entre deux Etats). Une zone SIF peut inclure une zone VTS avec un centre VTS.

2.4 Centre SIF

Un centre SIF est le lieu où les services sont gérés par des opérateurs. Un SIF peut exister sans centre SIF (il s'agit alors par exemple d'un service Internet, d'un service de bouées). Lorsque l'interaction bateau/berge doit se faire dans les deux sens (par exemple par un service VHF), un ou plusieurs centres SIF sont nécessaires. Si un centre VTS ou une écluse est présent dans la zone RIS, il peut également être utilisé en tant que centre RIS. Il est recommandé de concentrer tous les services d'une zone SIF dans un seul centre RIS.

2.5 Services de Trafic Fluvial (VTS)

Les VTS sont des services établis par une autorité compétente pour améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic des bateaux et pour protéger l'environnement. Il devrait être à même d'interagir avec le trafic et de réagir face à des situations de circulation se développant dans la zone VTS.

Un VTS devrait intégrer au moins un service d'information et peut inclure également d'autres services tels que, par exemple, un service de conseil à la navigation, un service d'organisation du trafic, ou les deux, conformément aux définitions ci-après :

- Un *Service d'information* est un service qui assure la mise à disposition en temps utile des informations importantes requises pour les décisions nautiques prises à bord.
- Un *Service de conseil à la navigation* est un service qui facilite les décisions nautiques à bord et qui en surveille les effets. Le conseil à la navigation est particulièrement important par temps bouché, lorsque les conditions météorologiques sont défavorables ou en cas de dommages ou dysfonctionnements de dispositifs tels que le radar, le gouvernail ou le système de propulsion. Le conseil à la navigation est diffusé sous la forme d'une information relative à la position, sur demande du batelier ou, dans certains cas particuliers, lorsque le personnel de service du VTS le juge utile.
- Un *Service d'organisation du trafic* est un service chargé de prévenir les situations de trafic dangereuses par la gestion des mouvements des bateaux et d'assurer une navigation sûre et rentable dans le secteur VTS.

Lorsqu'ils existent, les Services de Trafic Fluvial (VTS Intérieur) font partie des SIF. Au sein des SIF, le VTS Intérieur appartient au groupe de Services d'Organisation du Trafic, l'accent étant mis sur le service d'information et l'organisation du trafic.

2.6 Zone VTS

Une zone VTS est la zone de service délimitée et officiellement déclarée telle pour un VTS. Une telle zone peut être divisée en sous-régions ou secteurs

2.7 Centre VTS

Un centre VTS est celui au départ duquel fonctionne le VTS. Chaque sous-région du VTS peut disposer de son propre centre secondaire

2.8 Autorité compétente

L'autorité compétente est celle qui s'est vue assigner la responsabilité de la sécurité, en tout ou en partie, par le gouvernement, comprenant la sécurité de l'environnement et l'efficacité du trafic fluvial. L'autorité compétente est généralement chargée d'assurer l'organisation, le financement et la mise en service des SIF.

2.9 Autorité chargée des SIF

L'autorité responsable des SIF est chargée de la gestion, du fonctionnement et de la coordination des SIF, de l'interaction avec les bateaux participants et de la prestation de service sûre et efficace.

2.10 Opérateurs de SIF

L'opérateur de SIF est une personne qui effectue une ou plusieurs tâches qui contribuent aux SIF.

2.11 Fournisseurs de SIF

Le fournisseur de SIF est une organisation ou une unité opérationnelle désignée ou chargée de gérer le système de SIF ou de mettre à disposition des SIF.

2.12 Usagers des SIF

Les usagers des services peuvent être répartis en différentes catégories : prestataires de services de sauvetage et d'urgence, organismes chargés de l'application des règles (inspections du fret, contrôles d'immigration, règles de navigation), organes chargés des enquêtes en cas d'accident et d'incident, organisations chargées de recueillir des données statistiques, responsables des flottes, autorités compétentes en matière de gestion de la circulation, éclusiers, pontiers, opérateurs des ports et terminaux, conducteurs, propriétaires de bateau, propriétaires de cargaison, destinataires, expéditeurs, responsables des postes d'amarrage, pompiers, transitaires, courtiers en fret et agents de transport.

2.13 Notes explicatives concernant les bâtiments qui participent aux SIF

- (1) Tous les bâtiments naviguant dans une zone SIF, qu'il s'agisse de bateaux de commerce de navigation intérieure, de navires de mer navigant sur des voies navigables ou de bateaux de plaisance, peuvent utiliser les services d'information fluviale.
- (2) Les bâtiments présents dans une zone SIF doivent faire usage des services obligatoires et il leur est recommandé de procéder de même, dans la mesure du possible, avec les informations fournies par les SIF.
- (3) Les décisions concernant la navigation et les manœuvres du bateau restent la responsabilité du conducteur du bateau. Les informations fournies par les SIF ne peuvent remplacer les décisions prises par le conducteur du bateau.

2.14 Niveaux d'information des SIF

Les River Information Services fonctionnent sur la base de différents niveaux d'information. L'Information sur le Chenal (*Fairway Information FI*) contient uniquement les données relatives à la voie navigable. L'Information sur le Trafic (*Trafic Information TI*) reprend aussi l'information relative aux mouvements des bateaux dans la zone RIS. L'Information relative au trafic peut être subdivisée en information tactique et stratégique relative au trafic. L'information relative au trafic est fournie sous la forme d'images du trafic. Il existe trois niveaux d'information :

- (1) *Information sur le Chenal (FI)* : elle reprend des renseignements géographiques, hydrologiques et administratifs sur le cours d'eau (chenal) dans la zone SIF utiles aux usagers des SIF pour planifier, exécuter et poursuivre un voyage. Cette information se réalise à sens unique : de la berge vers le bateau ou de la berge vers le bureau de la compagnie.
- (2) *Information Tactique sur le Trafic (TTI)* : il s'agit de l'information affectant les décisions urgentes en matière de navigation des conducteurs du bateau et des opérateurs VTS en situation réelle de trafic et dans leur environnement géographique proche. Une image tactique du trafic contient des informations sur la position et sur les spécificités de toutes les cibles détectées par un radar qui sont présentées sur une Carte Electronique de Navigation (Chapitre 4.3), mises en valeur par l'information de trafic externe telle que celle fournie par un AIS (Chapitre 4.4). La TTI peut être une TTI *de bord*, sur un bateau ou une TTI *de rive*, par exemple dans un centre VTS.
- (3) *Information Stratégique sur le Trafic (STI)* : il s'agit de l'information affectant les décisions à moyen et à long terme des usagers des RIS. Une image stratégique du trafic contribue à améliorer la capacité de décision en matière de planification s'agissant de la sûreté et de l'efficacité d'un voyage. Une image stratégique du trafic reprend tous les bateaux correspondant à la zone SIF avec leurs caractéristiques, leur cargaison, leur position ; ces renseignements sont transmis par déclaration verbale VHF ou par électronique, enregistrés dans une base de données et présentés sous la forme d'un tableau ou d'une carte électronique. L'information Stratégique sur le trafic peut être mise à disposition à bord dans un centre RIS/VTS.

2.15 Suivi et repérage des bateaux

Le *suivi des bateaux (Vessel Tracking)* est la fonction qui maintient à jour l'information relative au statut du bateau, par exemple sa position actuelle et ses caractéristiques, ce dernier élément pouvant intégrer si nécessaire des informations relatives à la cargaison et aux transferts.

Le *repérage des bateaux (Vessel Tracing)* est la fonction qui permet la localisation du bateau et, si nécessaire, de la cargaison, des transferts et de l'équipement.

Une partie de ce service peut être offerte par exemple par l'AIS Intérieur (Cf. Chapitre 4.3). D'autres parties de ce service peuvent être offertes par un système d'annonce des bateaux (Cf. Chapitre 4.4).

2.16 Technologies déterminantes pour les SIF

Technologies jouant un rôle essentiel dans les services d'information fluviale fournis. Il s'agit de l'ECDIS Intérieur, de la notification électronique, de l'AIS Intérieur et des avis à la batellerie.

3. Objectifs, services et intervenants des SIF

3.1 Généralités

Le secteur de la navigation intérieure est composé de nombreux intervenants (autorités nationales, autorités portuaires, propriétaires de bateau, conducteurs, prestataires de services nautiques, douanes, etc.). La réalisation des objectifs fixés en matière de services d'information fluviale étant largement tributaire des interactions entre ces intervenants au-delà des frontières nationales et organisationnelles, les lignes directrices relatives aux services d'information fluviale doivent énoncer des solutions génériques.

Les lignes directrices relatives à la mise en œuvre ne doivent pas porter sur les modalités organisationnelles des intervenants, puisque ces dernières peuvent varier selon les régions, les pays et les organisations. Les lignes directrices relatives aux services d'information fluviale doivent être axées sur les principales responsabilités qui, notamment en raison d'accords et règlements internationaux, doivent être assumées dans tous les cas. En conséquence, les lignes directrices doivent associer les responsabilités à des rôles génériques qui peuvent être joués par différents intervenants et organismes.

3.2 Objectifs des SIF

Les SIF ont trois objectifs principaux :

- (1) Le transport devrait être sûr :
 - Réduire les risques de blessures
 - Réduire les risques d'accident mortel
 - Réduire les incidents de voyage
- (2) Le transport devrait être efficace sur le plan économique :
 - Optimiser la capacité des voies navigables
 - Optimiser la capacité de transport des bâtiments
 - Réduire le temps des voyages
 - Réduire la charge de travail des utilisateurs SIF
 - Réduire les coûts du transport
 - Réduire la consommation de carburant
 - Offrir une liaison efficace et économique entre les modes de transport
 - Assurer l'efficacité des ports et terminaux

(3) Le transport devrait être respectueux de l'environnement :

- Réduire les risques environnementaux
- Réduire les émissions polluantes (en particulier les émissions de CO₂) et les déversements dus à des accidents, des actions illégales ou des conditions normales de fonctionnement.

Ces objectifs devraient être atteints sous réserve que tous les SIF soient mis à disposition de manière **fiable, rentable et conforme à la réglementation**.

3.3 Services des SIF

Un service fournit et exploite des informations. Il sert de soutien à l'utilisateur pour obtenir une amélioration des résultats. Ils constituent le moyen mis à la disposition de l'utilisateur pour atteindre ses objectifs. Les services définis dans le contexte des SIF figurent dans le tableau 3.3.

LES SERVICES D'INFORMATION DE LA NAVIGATION INTERIEURE	
Essentiellement sur le trafic	
1	Service
2 Informations sur le trafic (TI)	
a) Information tactique sur le trafic (TTI)	
b) Information stratégique sur le trafic (STI)	
3 Regulation du trafic (TM)	
4	Soutien à
Essentiellement sur le transport	
5	Information
6	Information relative à l'a
7.	
8	Redevances de voies na

Tableau 3.3

3.4 Intervenants pour les SIF

Les SIF sont mis en place et gérés en collaboration par des intervenants qui peuvent être classés dans les catégories suivantes :

3.4.1 Décideurs politiques : ils souhaitent que les SIF résolvent (ou atténuent) les problèmes de transport et de trafic. Les décideurs politiques comprennent d'une part les autorités responsables de la sécurité sur les voies navigables. D'autres décideurs politiques, par exemple les organisations d'armateurs, souhaitent offrir des services d'information logistique et de transport aux affréteurs et aux opérateurs de terminaux. Les différentes catégories de décideurs politiques ont leurs propres objectifs politiques, tâches et exigences quant aux services à mettre en œuvre. Une fois que les services ont été choisis, les fonctions des SIF et les conditions et restrictions de mise en œuvre devraient être déterminées.

Rôles des intervenants dans le contexte des SIF : les autorités

Intervenants	Définition/tâches/rôles	SIF (les plus pertinents)
Autorité de certification technique	Autorité compétente pour la délivrance de certificats communautaires de navigation intérieure	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Autorité de police chargée de l'inspection des cargaisons	Inspecte les cargaisons (inspections douanière, vétérinaire et phytosanitaire), relève les infractions et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Autorité de police chargée du contrôle de l'immigration	Contrôle l'immigration, relève les infractions et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Autorité de police chargée des règles de circulation	Relève les infractions aux règles de circulation et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Organe chargé des enquêtes sur les accidents et incidents	Entité ou organe indépendant chargé d'enquêter sur les causes et les éventuelles conséquences des accidents et incidents survenant dans les eaux intérieures, dans le but de formuler des recommandations pour la prévention d'accidents et incidents similaires à l'avenir. Outre l'établissement de rapports d'enquête, cet organe peut être chargé d'élaborer des statistiques anonymes sur les accidents et incidents	Statistiques et appui à l'atténuation des effets des catastrophes
Organisme chargé de la collecte de données statistiques	Recueille, traite et diffuse des données statistiques	Statistiques
Autorité chargée de la gestion du trafic	Contrôle l'accès à la zone de contrôle, suit les mouvements de certains bateaux et de leur cargaison (groupes cibles) dans cette zone et fournit des informations détaillées aux prestataires de services de secours et d'urgence en cas d'urgence ou de catastrophe	Gestion du trafic et appui à l'atténuation des effets des catastrophes
Autorité portuaire	Autorité officiellement responsable de la sécurité et de la régulation du trafic dans le port	Gestion du trafic et appui à l'atténuation des effets des catastrophes
Autorité environnementale	Autorité de police en matière de pollution de l'environnement : surveille la situation en matière de pollution, relève les infractions et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations

Tableau 3.4.1 : Rôles des autorités

3.4.2 Gestionnaires : ils contrôlent les applications SIF, il s'agit par exemple des gestionnaires des voies navigables, des autorités compétentes, des responsables de l'organisation du trafic, de ceux des services de secours, des armateurs et des affréteurs. Ils définissent les conditions relatives aux applications avec des détails plus précis sur les services et les fonctions, en tenant compte des interactions locales ou d'aspects liés à l'interface homme/machine.

Rôles des intervenants dans le contexte des SIF : les gestionnaires

Intervenants	Définition	SIF (les plus pertinents)
Gestionnaire de flotte	Personne chargée de planifier et de suivre en temps réel les conditions de navigation de plusieurs bateaux se déplaçant ou travaillant sous un même commandement ou pour un même armateur	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Propriétaire du bateau	Personne (morale) officiellement déclarée comme propriétaire du bateau dans le certificat d'immatriculation contenant les renseignements sur le bateau	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Propriétaire de la cargaison	Propriétaire légal des marchandises dont le nom figure sur le document de transport. La partie ainsi désignée détient le droit de contrôle et elle est seule habilitée à donner au transporteur des instructions relatives au contrat de transport.	Informations relatives à la logistique des transports
Gestionnaire de voie navigable	Met à disposition le chenal et assure donc la surveillance de l'état des infrastructures de la voie navigable, perçoit des droits pour l'utilisation de ces infrastructures (à des fins de transport), planifie et réalise des travaux de construction et participe à l'atténuation des effets des catastrophes.	Services d'information sur les chenaux
Gestionnaire de l'eau	Assure un certain niveau d'eau et contrôle donc la quantité et la qualité de l'eau et équilibre le niveau d'eau lorsque cela est possible	Services d'information sur les chenaux

Tableau 3.4.2 : Rôles des gestionnaires

3.4.3 Prestataires de services : ils rendent opérationnels les SIF ; ils développent, entretiennent et font fonctionner les applications SIF. Ils en surveillent l'utilisation et apportent eux-mêmes ou par l'intermédiaire de tiers une contribution notable aux données accessibles par les applications.

Intervenants	Définition	SIF (les plus pertinents)
Fournisseur de SIF	Organisme ou service chargé d'exploiter le système de SIF et d'offrir des SIF ou avec lequel un contrat a été passé à cette fin	Services d'information sur les chenaux, services d'information tactique et stratégique sur le trafic
Prestataire de services de secours et d'urgence	Responsable des opérations de recherche et de sauvetage et des services d'urgence (intervient en cas de catastrophe et s'occupe des personnes, animaux, cargaisons et bateaux concernés)	Appui à l'atténuation des effets des catastrophes

Tableau 3.4.3 : Rôles des prestataires de service

3.4.4 Usagers des SIF

Intervenants	Définition	SIF (les plus pertinents)
Prestataire de services de secours et d'urgence	Responsable des opérations de recherche et de sauvetage et des services d'urgence (intervient en cas de catastrophe et s'occupe des personnes, animaux, cargaisons et bateaux concernés)	Appui à l'atténuation des effets des catastrophes
Autorité de police chargée de l'inspection des cargaisons	Inspecte les cargaisons (inspections douanière, vétérinaire et phytosanitaire), relève les infractions et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Autorité de police chargée du contrôle de l'immigration	Contrôle l'immigration, relève les infractions et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Autorité de police chargée des règles de circulation	Relève les infractions aux règles de circulation et les sanctionne d'une amende ou d'un avertissement	Informations relatives à la mise en œuvre des réglementations
Organe chargé des enquêtes sur les accidents et incidents	Entité ou organe indépendant chargé d'enquêter sur les causes et les éventuelles conséquences des accidents et incidents survenant dans les eaux intérieures, dans le but de formuler des recommandations pour la prévention	Appui à l'atténuation des effets des catastrophes et statistiques
Organisme chargé de la collecte de données statistiques	Recueille, traite et diffuse des données statistiques	Statistiques
Gestionnaire de flotte	Personne chargée de planifier et de suivre en temps réel les conditions de navigation de plusieurs bateaux se déplaçant ou travaillant sous un même commandement ou pour un même armateur	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Autorité chargée de la régulation du trafic	Contrôle l'accès à la zone de contrôle, suit les mouvements de certains bateaux et de leur cargaison (groupes cibles) dans cette zone et fournit des informations détaillées aux prestataires de services de secours et d'urgence en cas d'urgence ou de catastrophe	Régulation du trafic et appui à l'atténuation des effets des catastrophes
Éclusier	Surveille et contrôle la fluidité et la sécurité du trafic aux abords d'une écluse et dans celle-ci, et est responsable de l'éclusage en tant que tel	Gestion du Trafic
Pontier	Surveille et contrôle la fluidité et la sécurité du trafic aux abords d'un pont mobile et est responsable du fonctionnement du pont	Gestion du Trafic
Exploitant de terminal	Exploitant d'une entreprise dont les activités sont le chargement, l'arrimage et le déchargement de la cargaison d'un bateau	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports

Intervenants	Définition	SIF (les plus pertinents)
Exploitant portuaire	Agent commercial responsable des activités commerciales à l'intérieur d'un port. Met à disposition le port et assure donc la surveillance de l'état des infrastructures portuaires, perçoit des droits pour l'utilisation de ces infrastructures (à des fins de transbordement et de transport), planifie et réalise des travaux de construction et participe à l'atténuation des effets des catastrophes.	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Conducteur de bateau	(synonyme : capitaine, commandant ou chef de bord) Personne responsable de la sécurité générale du bateau, de la cargaison, des passagers et de l'équipage et, à ce titre, du plan de voyage du bateau, de l'état du bateau et de la cargaison, du bien-être des passagers et du nombre et de la qualité des membres d'équipage	Services d'information sur les chenaux, services d'information tactique et stratégique sur le trafic
Propriétaire de bateau	Personne (morale) officiellement déclarée comme propriétaire du bateau dans le certificat d'immatriculation contenant les renseignements sur le bateau	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Propriétaire de la cargaison	Propriétaire légal des marchandises dont le nom figure sur le document de transport. La partie ainsi désignée détient le droit de contrôle et elle est seule habilitée à donner au transporteur des instructions relatives au contrat de transport.	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Destinataire	Personne désignée dans le document de transport comme devant réceptionner les marchandises, la cargaison ou les conteneurs	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Expéditeur	Négociant (ou personne) par lequel, au nom duquel ou pour le compte duquel un contrat de transport de marchandises a été conclu avec un transporteur, ou toute partie par laquelle ou au nom de laquelle les marchandises sont effectivement livrées au destinataire dans le cadre du contrat de transport	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Exploitant de poste à quai	Surveille et contrôle la fluidité et la sécurité du trafic aux abords d'un poste à quai et est responsable de l'utilisation du poste	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Service incendie	Prestataire de services de secours et d'urgence : responsable des opérations de recherche et de sauvetage et des services d'urgence (intervient en cas de catastrophe et s'occupe des personnes, animaux, cargaisons et bateaux concernés). Service d'urgence/service de sauvetage : appuie les services de recherche et de sauvetage et les services d'urgence.	Appui à l'atténuation des effets des catastrophes

Intervenants	Définition	SIF (les plus pertinents)
Transitaire	(synonyme : courtier de fret) Organise le transport des marchandises, y compris les services de correspondance et les formalités connexes, pour le compte de l'expéditeur et du destinataire	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports
Agent maritime	Personne ou organisation autorisée à agir au nom ou pour le compte d'une autre personne ou organisation, par exemple le transitaire, l'agent en douane ou le transporteur	Informations stratégiques sur le trafic et informations pour la logistique des transports

Tableau 3.4.4 : Rôles des usagers des SIF

3.4.5 Ingénieurs-système : ils préparent les spécifications pour les systèmes et intègrent leurs composants matériels et logiciels. Les fournisseurs SIF et VTS, les intégrateurs de système ainsi que les opérateurs en télécommunication associent ces composants en systèmes complets nécessaires aux services SIF.

4. Technologies déterminantes pour les SIF

4.1 Généralités

- (1) Les technologies clés des services d'information fluviale jouent un rôle essentiel pour les services SIF fournis. Il s'agit de l'ECDIS Intérieur, de la notification électronique, de l' AIS Intérieur et des avis à la batellerie.
- (2) L'utilisation efficace et rationnelle des technologies clés des services d'information fluviale se fonde sur la définition précise, le codage, la formalisation et l'harmonisation des données de référence. Les «données relatives à la coque» et l'index SIF sont des éléments spéciaux des données de référence.

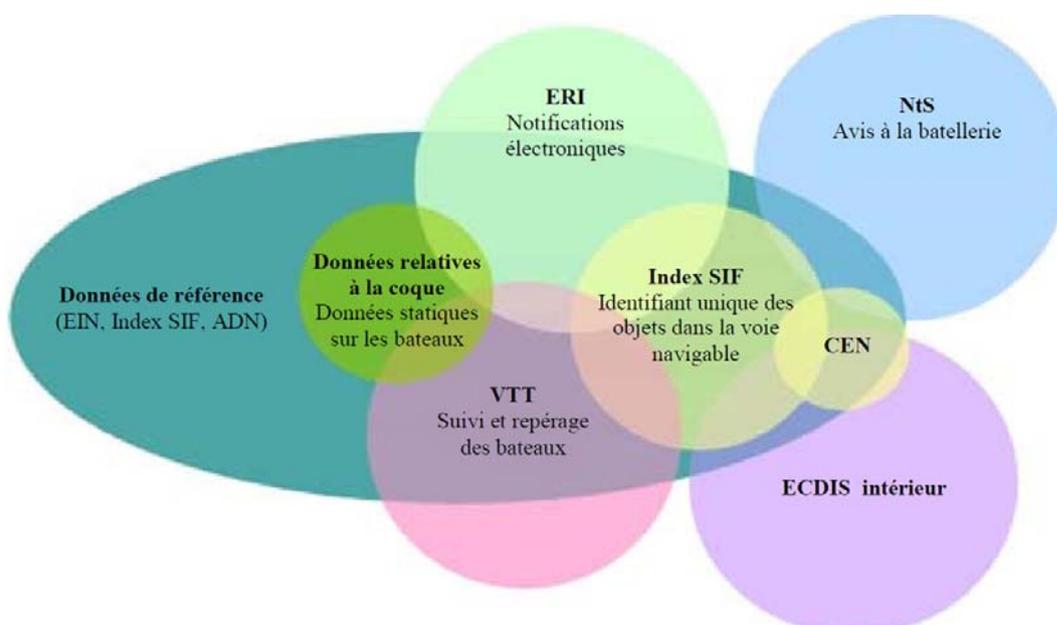


Figure 4.1 : Principales technologies et données de référence pour les SIF

4.2 ECDIS Intérieur

- (1) ECDIS Intérieur signifie « Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation » L'ECDIS Intérieur (Système de visualisation de cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure) est un système d'informations relatives à la navigation permettant d'afficher des renseignements sélectionnés figurant dans une carte électronique de navigation fonctionnelle (SCEN) en les accompagnant de données sur la position transmises par des capteurs et, si nécessaire, d'autres renseignements liés à la navigation.
- (2) L'ECDIS Intérieur est un système d'affichage électronique de cartes de navigation intérieure et d'informations géographiques connexes. Il est conçu pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure et contribuer ainsi à la protection de l'environnement. Parallèlement, l'ECDIS Intérieur doit permettre de réduire la charge de travail liée à l'activité de navigation par rapport aux systèmes d'information traditionnels destinés à la navigation. L'ECDIS Intérieur, qui fait partie des technologies clefs des services RIS, sert de fondement aux autres SIF et à l'utilisation des systèmes et applications tels que l' AIS Intérieur.
- (3) D'un point de vue juridique, l' AIS Intérieur est fondé sur les instruments suivants :
 - Règlement de la Commission établissant les spécifications techniques pour le système d'affichage électronique de cartes de navigation intérieure et des informations connexes (ECDIS Intérieur) conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil, publié au 4^{ème} trimestre 2011.
 - Résolutions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) de 2001 et 2006 pour le standard ECDIS Intérieur, édition 2.1 (Protocole 2001-I-16 et Protocole 2006-II-22).
 - Recommandation de la Commission du Danube de 2008 concernant l'ECDIS Intérieur, édition 2.1, (DK 201/VII-2001).
 - Résolution n° 48 de la CEE-ONU Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.1).
- (4) Le standard ECDIS Intérieur comporte cinq sections correspondant au standard ECDIS Maritime :
 - 1 Norme de performance (conformément à l'OMI – A.817 (19)).
 - 2 Norme des Données (ajouts à l'OHI-S57).
 - 3 "Codes des fabricants et voies navigables" – complète le standard S-62 de l'OHI.
 - 4 Norme de Présentations (ajouts à l'OHI-S52).
 - 5 Conditions de performance et d'opérations, méthodes de test et résultats de test requis (selon IEC-1174).
 - 6 Glossaire de Termes.
- (5) Un ECDIS Intérieur est compatible avec un ECDIS maritime, à savoir que :
 - a) Les bateaux de navigation fluviale circulant dans les eaux maritimes équipés de l'ECDIS Intérieur reçoivent toutes les informations de la CEN maritime.
 - b) Les navires de mer voyageant sur les eaux intérieures équipés d'un ECDIS Maritime reçoivent la même nature d'information que celle qu'ils reçoivent en mer (par exemple : rive), mais ils n'ont pas l'information complémentaire spécifique aux voies navigables (entre autres : les marques de signalisation fluviale).
- (6) Il est recommandé aux bâtiments fluviomaritimes (mer-rivière) d'utiliser les logiciels complémentaires de l'ECDIS Intérieur afin d'obtenir toutes les informations de la CEN Voies Navigables.
- (7) L'ECDIS Intérieur devrait utiliser la Carte d'Information (CEN) comme spécifié dans la norme OHI-S57 (Edition 3.0) en complément de la norme ECDIS Intérieur.

- (8) La présentation devrait se réaliser sur la base de la norme OHI-S52 (Edition 3.0) accompagnée des amendements de la norme ECDIS Intérieur.
- (9) L'ECDIS Intérieur peut s'utiliser en *Mode Navigation* ou en *Mode Information*.
- (10) Le *Mode Navigation* entraîne l'utilisation de l'ECDIS Intérieur avec l'Information sur le Trafic obtenue par recoupement radar ou AIS. L'ECDIS Intérieur en Mode Navigation peut fonctionner sous trois configurations :
 - a) Installation séparée de l'ECDIS Intérieur et de l'équipement radar ; ce dernier envoyant le signal radar à l'ordinateur de l'ECDIS Intérieur.
 - b) Comme ci-dessus, mais avec un seul écran.
 - c) Equipement radar avec fonctionnalité ECDIS Intérieur intégrée. Il est recommandé de développer cette configuration à l'avenir et d'y recourir.
- (11) Le *Mode Information* implique l'utilisation de l'ECDIS Intérieur *sans* Information sur le Trafic par recoupement radar ou AIS. Dans le cas d'une application ECDIS Intérieur conçue uniquement pour le Mode Information, les conditions posées pour le Mode de Navigation doivent s'entendre simplement comme des recommandations.
- (12) En mode navigation, un système ECDIS Intérieur (logiciels d'exploitation, logiciels d'application et matériel) devrait posséder un niveau de fiabilité et de disponibilité élevé, au moins équivalent à celui des autres appareils de navigation.
- (13) Les appareils ECDIS Intérieur utilisés en mode navigation devraient être certifiés par l'autorité compétente.
- (14) En mode navigation, les cartes électroniques de navigation (CEN) utilisées doivent être certifiées par l'autorité compétente pour la voie navigable.
- (15) Il est conseillé d'inclure les profondeurs d'eau dans la CEN (isobathes) pour les sections de rivière peu profondes qui conditionnent l'enfoncement des bateaux. Ces mesures peuvent être rapportées à un niveau de référence ou au niveau réel des eaux.

4.3 AIS Intérieur

- (1) L'AIS Intérieur (AIS signifie «système d'identification automatique») fait partie des technologies clefs des services d'information fluviale. Il permet l'échange automatique de données d'identification et de données nautiques entre les bateaux et entre les bateaux et les installations à terre.
- (2) L'AIS Intérieur est un instrument de suivi et de repérage des bateaux de navigation intérieure dont l'objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure en aidant à la prise de décisions à bord (informations tactiques relatives au trafic (TTI) et informations stratégiques relatives au trafic (STI)) et à la gestion du trafic à terre, notamment des services de trafic fluvial (VTS, gestion des ponts et des écluses (LBM), planification du trafic (TP), assistance à la prévention des accidents (CAS), informations relatives à la logistique des transports (ITL) et informations relatives à la mise en œuvre des réglementations (ILE)).
- (3) Le Système d'Identification Automatique (AIS) est un système embarqué de données radios, permettant l'échange d'informations statiques, dynamiques et concernant le voyage, entre bateaux équipés et entre les bateaux et les stations à terre. Les stations AIS embarquées transmettent l'identité du bateau, sa position et d'autres données à intervalles réguliers. En recevant ces informations, les stations AIS embarquées ou terrestres situées dans la zone de couverture peuvent automatiquement localiser, identifier et suivre les bateaux équipés de l'AIS grâce à l'affichage approprié comme le radar ou l'ECDIS Intérieur.

- (4) L'AIS étant un système coopératif, tous les usagers souhaitant en bénéficier doivent être équipés d'un appareil AIS.
- (5) L'AIS constitue une source supplémentaire d'informations nautiques. Il ne remplace pas les services de navigation tels que le système de poursuite radar et le VTS, mais leur sert de soutien. Le point fort de l'AIS est qu'il peut servir de moyen de surveillance et de suivi des bateaux qui en sont équipés. En raison de leurs caractéristiques différentes, l'AIS et le radar se complètent mutuellement.
- (6) D'un point de vue juridique, l'AIS Intérieur est fondé sur les instruments suivants :
 - Résolution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) de 2006 : (Protocole 2006-I-21).
 - Règlement de la Commission (CE) n° 415/2007 de 2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux visés à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.
 - Résolution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) de 2007 : "Standard Suivi et Repérage en navigation intérieure – Réception par type, installation et utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure" (Protocoles 2007-I-15 et 2007-II-24).
- (7) La norme relative à l'AIS Intérieur définit les éléments suivants :
 - a) Prescriptions opérationnelles relatives aux dispositifs AIS Intérieur
 - b) Prescriptions techniques applicables aux dispositifs AIS Intérieur
 - c) Caractéristiques techniques des messages AIS pour l'échange de messages entre les dispositifs AIS Intérieur par radiodiffusion
 - d) Caractéristiques techniques des ensembles de données AIS pour l'échange de données entre les équipements AIS Intérieur et les applications connectées.
- (8) L'AIS Intérieur reprend les informations contenues dans l'AIS maritime et les étend aux informations spécifiques à la navigation intérieure. L'AIS Intérieur et l'AIS maritime sont compatibles en ce qui concerne les informations communes aux deux systèmes. Toutes les informations émises peuvent être reçues à la fois par les appareils AIS maritime et AIS Intérieur et peuvent être affichées et exploitées par ces systèmes. Toutefois, les informations du système AIS Intérieur qui sont spécifiques à la navigation intérieure ne peuvent être émises et exploitées que par des appareils AIS Intérieur.
- (9) Pour les navires de mer, l'AIS fait l'objet d'une prescription d'emport dans la Convention SOLAS. En Autriche, une telle prescription d'emport s'applique à l'AIS Intérieur.
- (10) Dans de nombreux processus liés aux services d'information maritime, la mise en œuvre et l'utilisation d'un AIS Intérieur à bord et à terre est une condition indispensable. Pour que les services d'information fluviale tirent profit au maximum de l'AIS Intérieur, celui-ci doit faire l'objet d'une prescription d'emport.
- (11) Les réglementations du système pour l'AIS Maritime et les propositions pour les AIS Voies Intérieures sont :
 - a) La Résolution MSC.74(69), annexe 3 de l'OMI, Recommandation sur les normes de performance pour l'AIS
 - b) La révision du projet de recommandation UIT-R M 1371, Caractéristiques techniques pour un Système Universel d'Identification Automatique Embarqué, utilisant l'Accès Multiple par Répartition dans le Temps avec la Bande VHF Maritime

- c) AISM – Précisions techniques relatives à la recommandation ITU-R M 1371-1
 - d) CEI 61993-2, *Automatic Identification System (AIS)* partie 2 Installation embarquée de Classe A pour le Système d'Identification Automatique (AIS)
 - e) Directives de l'AISM sur le système AIS, 2001.
- (12) On peut distinguer les modes d'opération suivants pour l'AIS :
- a) bateau-bateau : tous les bâtiments équipés de l'AIS sont aptes à recevoir des informations statiques et dynamiques de tous les autres bâtiments équipés de l'AIS et situés dans la zone de couverture radio. L'AIS Intérieur peut être couplé à un ECDIS Intérieur ou à un radar afin de mieux faire ressortir des informations tactiques et stratégiques relatives au trafic (TTI et STI).
 - b) bateau-terre : les données relatives aux bateaux équipés en AIS peuvent également être reçues par les stations terrestres AIS et transmises à une centrale de secteur (Centre SIF) afin d'y être exploitées pour l'établissement d'une image tactique du trafic (TTI) et d'une image stratégique du trafic (STI).
 - c) terre-bateau : les données relatives à la sécurité peuvent être transmises au bateau depuis des installations à terre.
- (13) On distingue différents types d'appareils AIS et de stations AIS :
- a) Stations mobiles AIS de Classe A à bord de tous les bateaux maritimes soumis aux exigences de l'Organisation maritime Internationale (OMI) SOLAS, chapitre V
 - b) Stations mobiles AIS de Classe B CS/SO à fonctionnalités limitées, par exemple à bord des bateaux de plaisance utilisés en navigation maritime
 - c) Stations mobiles AIS Intérieur, dérivées des stations AIS mobiles de Classe A, avec toutes les fonctionnalités de la Classe A au niveau VDL et des fonctionnalités supplémentaires pour la navigation intérieure
 - d) Stations AIS de base, y compris les répéteurs Simplex à terre
 - e) Stations AIS des aides à la navigation, utilisées sur les dispositifs de signalisation telles que les bouées, balises, etc. ("*Aids to Navigation*" AtoN).
- (14) L'AIS fonctionne sur les fréquences VHF définies sur le plan international AIS 1 (161,975 MHz) et AIS 2 (162,025 MHz) et peut être commuté sur d'autres voies VHF de la bande de fréquences maritime.
- (15) Les informations transmises par l'AIS Intérieur sont classées en différentes catégories :
- a) Informations statiques, telles que le numéro du bateau, l'indicatif d'appel, le nom, le type
 - b) Informations dynamiques, telles que la position du bateau assortie d'indications relatives aux statuts de précision et intégrité
 - c) Informations relatives au voyage, telles que la longueur et la largeur des convois et la présence de matières dangereuses
 - d) Informations spécifiques à la navigation intérieure, telles que le numéro européen unique d'identification des bateaux, le type du convoi, le nombre de cônes feux bleus au sens de l'ADN/ADNR, heure estimée d'arrivée aux écluses, pont, terminaux, frontières (ETA), présence du "panneau bleu".
- (16) L'AIS Intérieur utilise pour la transmission des messages les mêmes paramètres et la même structure que les stations AIS mobiles de Classe A prescrites par l'OMI pour la navigation maritime (OMI - AIS). Les champs de paramètres non utilisés sont définis comme "non disponibles" (*not available*). Les éléments comportant un "*" sont traités d'une manière différente que pour les bateaux maritimes.

- (17) L'appareil AIS Intérieur (mobile) doit toujours être en fonctionnement lorsque le bateau se déplace ou lorsqu'il est stationné. Dans les ports, l'utilisation doit être conforme aux prescriptions portuaires spécifiques.
- (18) Le conducteur doit saisir manuellement les données ci-après au début du voyage et à chaque modification des données :
- statut correct de navigation
 - type de convoi
 - longueur/largeur du convoi
 - catégorie de chargement dangereux
 - tirant d'eau du bateau
 - chargé / non chargé
 - port de destination et ETA.

Afin de garantir l'exactitude et l'actualisation des données relatives aux bateaux, le conducteur est tenu de vérifier ces données. Cette vérification doit être effectuée au minimum une fois par mois et de préférence au début de chaque voyage. Le conducteur doit également vérifier périodiquement les données dynamiques de son propre appareil AIS.

- (19) Le dispositif minimum d'affichage et de saisie (*minimum keyboard and display – MKD*) de l'appareil AIS Intérieur est destiné essentiellement à la saisie de données relatives au voyage et au bateau ainsi qu'à l'affichage du statut et des messages d'alerte. Ce MKD permet également de visualiser sous forme alphanumérique les messages AIS tels que le nom du bateau, la distance et le sens de navigation du bateau qui est à l'origine de l'émission. La sélection de ce bateau permet d'afficher des données supplémentaires le concernant. Pour la navigation, cette forme d'affichage des données AIS n'est pas pertinente. En cas d'utilisation de données AIS pour la navigation, la visualisation sur un dispositif d'affichage graphique tel que l'ECDIS Intérieur est indispensable.
- (20) L'AIS se caractérise par son mode de fonctionnement autonome qui utilise la procédure SOTDMA (*Self-Organised Time Division Multiple Access*) et ne nécessite pas de station principale régulatrice.

4.4 Electronic Reporting

- (1) La notification électronique fait partie des technologies clefs des systèmes d'information fluviale. Elle contribue au fonctionnement des services d'information fluviale suivants: informations stratégiques relatives au trafic (STI), gestion du trafic (TM), assistance à la prévention des accidents (CAS), statistiques (ST), informations relatives à la mise en œuvre des réglementations (ILE), droits de port et de navigation (CHD) et logistique des transports (TL).
- (2) Les standards pour les annonces électroniques en navigation intérieure ont pour objet de permettre l'échange électronique de données (EDI) entre les partenaires en navigation intérieure et ceux de la chaîne de transport multimodal, dès lors que la navigation intérieure y intervient et ils évitent la répétition des mêmes annonces concernant un voyage à l'attention de différentes autorités et/ou différents partenaires commerciaux.
- (3) D'un point de vue juridique, les systèmes électroniques de notification sont fondés sur les instruments suivants :
- Règlement (UE) de la Commission n° 164/2010 relatif aux spécifications techniques des systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure visées à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

- b) Résolution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) de 2003 : (Résolution 2003-I-23).
 - c) Recommandations de l'ONU ayant trait à l'échange de données commerciales (CEFACT-ONU, recommandations 25, 31 et 32, accords relatifs à l'échange de données informatisé et au commerce électronique).
 - d) Résolution n° 60 de la CEE-ONU Normes internationales pour les Avis à la batellerie et les notifications électroniques en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/175, version amendée).
- (4) Les systèmes électroniques de notification appuient les services relatifs à la sécurité et à l'assistance à la prévention des accidents et devraient donc être obligatoires.
- (5) Le système électronique de notification décrit les procédures suivantes pour les informations échangées :
- a) *Annonces du bateau à l'autorité* :
 - Notifications de transport concernant les voyages effectués par des bateaux, chargés ou non, à l'intérieur du secteur relevant de l'autorité, si applicables.
 - Annonces d'arrivée et de position aux écluses, ponts, points d'annonce et centres de trafic.
 - b) *Notifications d'autorité à autorité* portant sur les notifications de transport des bateaux, chargés ou non, qui transitent d'un secteur administratif à un autre.
 - c) *Notifications de l'autorité au bateau*, composés essentiellement des confirmations et des réponses à des notifications transmis précédemment, et qui peuvent également comprendre la transmission d'informations sur les chenaux, comme les avis à la batellerie.
- (6) Les notifications de transport sont utilisées pour informer l'autorité compétente de l'intention d'effectuer un voyage précis, avec un bateau et une cargaison donnée ou avec un bateau sans cargaison. La notification de transport peut être émise soit par le conducteur du bateau, soit par un chargeur autorisé, pour le compte du conducteur du bateau.
- (7) Les notifications de transport doivent toujours être envoyées avant le début du voyage de même qu'avant l'entrée dans le secteur de compétence d'une autorité compétente et après chaque changement majeur des données du voyage comme le nombre de membres d'équipage à bord ou le nombre de véhicules en convoi.
- (8) Lorsqu'un bateau nécessite un accord pour un voyage ou une partie d'un voyage, l'autorité compétente pour la voie navigable retourne une confirmation après avoir traité la notification. La confirmation comprend l'autorisation avec une référence, ou un refus de l'autorisation, assorti de précisions relatives à la procédure à suivre.
- (9) Les annonces d'arrivée et les rapports de position doivent être adressés au personnel local d'exploitation des voies navigables, par exemple aux écluses et ponts, dans les centres de trafic, les ports et les points d'accostage, de l'arrivée prévue d'un bateau. Les rapports de position doivent être envoyés à des points précis de la voie navigable. Les annonces d'arrivée et les rapports de position peuvent être réceptionnés par différents moyens, actifs ou passifs :
- a) Visuellement / manuellement
 - b) Par radiocommunication
 - c) Par des stations AIS Intérieur mobiles).

- (10) Les autorités compétentes doivent être en mesure de réceptionner les annonces électroniques contenant les données exigées des bateaux dès lors qu'une procédure d'annonce est prévue par des prescriptions nationales ou internationales.
- (11) Pour les transports transfrontaliers, les annonces électroniques sont transmises aux autorités compétentes de l'État voisin avant l'arrivée des bateaux à la frontière.
- (12) Les autorités compétentes prendront les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité, l'intégralité et la sécurité des données qui leur sont transmises conformément au standard. Elles ne sont habilitées à utiliser ces informations qu'aux fins correspondant aux services envisagés, par exemple pour la lutte contre les accidents, les contrôles aux frontières et la douane.
- (13) Une demande de transmission à un tiers d'informations extraites d'une annonce bateau-autorité ne peut être acceptée qu'avec l'approbation expresse du propriétaire de cette information, c'est-à-dire du conducteur du bateau ou du chargeur.
- (14) Un accord sur la préservation de la confidentialité entre l'ensemble des partenaires publics et privés sera conclu pour les nouvelles applications. Celui-ci s'appuiera sur la recommandation CEE-ONU n° 26, qui contient accord type pour l'échange des données (*Model Interchange Agreement*)".

4.5 Avis à la batellerie

- (1) Les avis à la batellerie font partie des technologies clefs des services d'information fluviale.
 - a) avis concernant la voie navigable ou le trafic,
 - b) informations hydrographiques, par exemple sur les conditions météorologiques, les hauteurs d'eau et la formation de glace.

Les avis à la batellerie appuient les services d'informations relatives aux chenaux (FIS) et la planification des transports dans le cadre des services d'informations relatives à la logistique des transports (ITL).

- (2) D'un point de vue juridique, les avis à la batellerie sont fondés sur les instruments suivants :
 - a) Règlement (CE) n° 416/2007 de la Commission concernant les spécifications techniques des avis à la batellerie visées à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.
 - b) Résolution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin de 2004 : (Résolution 2004-I-17).
 - c) Résolution n° 60 de la CEE-ONU Normes internationales pour les Avis à la batellerie et les notifications électroniques en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/175, version amendée).
- (3) Les avis à la batellerie normalisés au format XML sont ainsi composés de cinq rubriques différentes :
 - a) Identification
 - b) Avis portant sur le chenal navigable et le trafic
 - c) Avis relatif à la hauteur d'eau
 - d) Avis relatif à la présence de glace
 - e) Avis relatif aux conditions météorologiques.

- (4) La teneur des avis est codée en fichiers XML compatibles avec la lecture automatisée, lesquels peuvent être utilisés en liaison avec des applications logicielles telles que les planificateurs de route ou les systèmes ECDIS Intérieur à bord des bateaux ou en liaison avec des pages internet. L'information codée peut être utilisée directement, par exemple pour les calculs nécessaires à la planification de voyages, mais elle peut aussi être traduite puis affichée dans la langue de l'utilisateur. Les tableaux de référence du standard contiennent 21 langues des Etats membres de l'Union européenne ainsi que 3 langues supplémentaires, à savoir le croate, le serbe et le russe.
- (5) Le standard pour les Avis à la batellerie offre un format de données standardisé pouvant être utilisé pour la diffusion d'avis par Internet (Pull-Services) ou par courrier électronique (Push-Services).
- (6) La standardisation des Avis à la batellerie est compatible avec la structure des données utilisées par le système ECDIS Intérieur afin de faciliter l'intégration des Avis à la batellerie dans ledit système.
- (7) Les informations relatives aux voies navigables devraient être diffusées à l'échelle nationale ou, de préférence, à l'échelle d'un réseau (international) de voies navigables en définissant un seul point de diffusion.
- (8) Une méthode standardisée pour l'échange d'Avis à la batellerie au moyen des Web Services (WS) est en phase d'essai. Les WS constitueront une méthode plus simple et plus sûre pour l'échange d'Avis à la batellerie entre les autorités et les entreprises privées et/ou les opérateurs.

4.6. Données de référence nécessaires pour les technologies déterminantes pour les SIF

- (1) Les tableaux de références et de codes relatifs aux services d'information fluviale sont des éléments essentiels des normes SIF et représentent un lien important entre les différents services RIS. L'échange des données informatisées sans intervention humaine directe entre les usagers des SIF et les services SIF est facilité par, l'utilisation de codes et de références.
- (2) Afin de pouvoir échanger les données de manière adéquate, plusieurs conditions préalables doivent être respectées :
 - a) Les tableaux de références et de codes ne sont pas statiques. Ils peuvent être modifiés conformément à des règles et règlements internationaux ou locaux. Toutefois, dans un souci d'harmonisation et de normalisation, ces tableaux doivent néanmoins être stables et cohérents.
 - b) Afin d'assurer l'interopérabilité le long de l'ensemble de la chaîne de la logistique et des transports, il convient de respecter le principe général selon lequel les composantes des données de référence SIF doivent toujours être conformes aux normes internationales, telles que les recommandations de l'ISO et de la CEE et autres normes pertinentes.
- (3) Afin de jeter des bases solides en ce qui concerne l'utilisation des tableaux de données de référence et de codes, il convient d'accorder une attention particulière à la mise à jour des données, aux procédures d'actualisation et à la diffusion des tableaux de références et de codes.

4.6.1. Données relatives à la coque

- (1) Pour bénéficier des services SIF, les données relatives à la coque des bateaux navigant dans une zone SIF doivent être connues.
- (2) Les données relatives à la coque d'un bateau sont un important paramètre de base pour les services SIF principalement axés sur le trafic (par exemple, les dimensions du bateau doivent être connues pour planifier les passages dans les écluses).

- (3) Le numéro unique d'identification d'un bateau devrait être traité comme étant le seul identificateur dans le cadre des services d'information fluviale.
- (4) Les données relatives à la coque sont composées des éléments suivants :
 - a) Numéro unique d'identification du bateau
 - b) Nom du bateau
 - c) Type de bateau
 - d) Longueur du bateau
 - e) Largeur du bateau
 - f) Tirant d'eau maximal du bateau
 - g) Exploitant du bateau.
- (5) Les données relatives à la coque devraient être liées aux visites techniques puisque les autorités chargées des visites établissent également des données relatives à la coque.

4.6.2. Index SIF

- (1) Un ensemble spécial de données de référence est regroupé dans l'index SIF. Pour l'ECDIS Intérieur et les avis à la batellerie, un codage sans équivoque de la localisation des objets géographiques s'avère indispensable. Il en va de même pour les annonces transmises par voie électronique et les activités de suivi et de repérage.
- (2) b) Le code des lieux est le seul lien lisible par machine reliant les services de notifications électroniques, l'ECDIS Intérieur et les avis à la batellerie. Grâce à ce code, chaque élément important de l'infrastructure des services d'information fluviale fait l'objet d'une identification unique.
- (3) Le code des lieux utilisé dans l'environnement SIF est un code alphanumérique à 20 caractères (code ISRS), composé des éléments de données suivants :
 - a) Code de pays de l'ONU (2 lettres)
 - b) Code de lieux de l'ONU (3 lettres)
 - c) Hectomètre de la section de chenal (5 chiffres)
 - d) Code du terminal ou du point de passage (5 caractères alphanumériques)
 - e) Hectomètre de la section de chenal (5 chiffres).
- (4) L'index SIF est une liste de codes de lieux, assortie d'informations supplémentaires relatives à des objets, telles que leurs caractéristiques (nom, chenal, etc.) les restrictions applicables (profondeur d'eau disponible, hauteur libre, etc.) les heures de fonctionnement, etc.
- (5) Dans le cadre d'un réseau international de voies navigables, il est estimé que l'introduction d'une identification harmonisée des chenaux est un facteur positif permettant d'établir les corrélations nécessaires entre l'index SIF de différents pays.
- (6) Un seul code ISRS sera attribué à chaque objet de l'index RIS, même les objets situés sur des secteurs d'une voie navigable communs à deux pays ou plus.

4.7 Technologies de base en liaison avec les SIF

A part les technologies clés pour les SIF, les technologies de base, comme le radar et les services de radiocommunication VHF, sur lesquels la navigation repose depuis des décennies, ne seront pas remplacées par les technologies clés des services d'information fluviale, mais contribueront à ces services.

4.7.1 Service Radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure

- (1) Le Service Radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure permet l'établissement de communications radios à des fins spécifiques grâce à l'utilisation de canaux convenus d'avance et d'une procédure opérationnelle reconnue (catégories de service). Le Service Radiotéléphonique sur les Voies Navigables comprend cinq catégories :
- a) De bateau à bateau
 - b) Information à la batellerie
 - c) De bateau à autorités portuaires
 - d) Communications à bord
 - e) Correspondance publique (service sur une base non obligatoire).

Sur ces cinq catégories, seules les trois premières sont importantes pour les RIS. Le Service Radiotéléphonique permet une communication rapide et directe entre les conducteurs du bateau, l'administration des voies navigables et les autorités portuaires. Il est celui qui convient le mieux pour l'information nécessaire dans des situations d'urgence car il fonctionne en temps réel.

- (2) Le Service Radiotéléphonique sur les Voies Navigables est régi par les règles et réglementations indiquées ci-dessous :
- a) Réglementations radios de l'Union Internationale des Télécommunications UIT (échelle mondiale)
 - b) La Convention Régionale sur le Service Radiotéléphonique des Voies de Navigation Intérieures (Europe, 6.4.2000)
 - c) Le vocabulaire normalisé de la CEE-ONU pour les connexions radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure (Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe N°35, 1997 ECE/TRANS/SC.3/185)
 - d) Règles nationales de navigation sur les voies de navigation intérieure.
- (3) Dans les catégories de service de bateau à bateau, d'information nautique et de bateau à autorités portuaires, les messages transmis devraient uniquement traiter de la sécurité des vies humaines et du mouvement et de la sécurité des bateaux.
- (4) Il est recommandé d'assurer l'Information sur le Chenal par voie phonique dans la catégorie de service d'information nautique (de terre à bateau) pour les cas suivants :
- a) information d'urgence requérant une actualisation fréquente et devant être communiquée en temps réel
 - b) information dynamique qui doit être communiquée au quotidien.
- (5) Les informations urgentes et dynamiques à communiquer par radio VHF concernent par exemple :
- a) Les incidents et accidents
 - b) Les obstructions temporaires dans les chenaux, les défauts de fonctionnement des aides à la navigation
 - c) Les modifications à court terme des horaires des écluses et des ponts
 - d) Les restrictions à la navigation en raison des conditions météorologiques, d'inondations ou de glace.
- (6) La zone SIF devrait être totalement couverte par les stations de base VHF pour l'information nautique.

- (7) Dans la catégorie de service d'information nautique, les Avis à la Batellerie peuvent être transmis « à tous les usagers » sous la forme de :
 - a) Rapports à horaire fixe sur la situation des voies navigables, comprenant des rapports sur les niveaux d'eau aux limnigraphes à des moments précis de la journée.
 - b) Rapports urgents en cas d'événements spéciaux (entre autres, réglementations relatives au trafic après un accident).
- (8) L'opérateur du Centre SIF devrait pouvoir répondre à des questions spécifiques posées par les conducteurs du bateau et recevoir des rapports émanant de ceux-ci.

4.7.2 Radar

- (1) Le radar devrait être le principal instrument de navigation. Il permet d'obtenir des images tactiques du trafic à bord d'un bateau.
- (2) Lorsque l'ECDIS est utilisé en mode navigation, l'image du trafic doit être superposée à l'image radar et, de préférence, aux données de l' AIS Intérieur.
- (3) En mode navigation, l'image radar doit bénéficier de la priorité maximale d'affichage.
- (4) Le radar de rive devrait être la première source d'information pour les images tactiques de trafic dans un VTS.

4.8 Standards ouverts

La mise en œuvre des services d'information fluviale dépendra des fonctions déjà en place dans les organisations. La méthode adoptée sera très différente selon qu'elle sera mise en œuvre dans un environnement entièrement nouveau ou que, par exemple, le SIF doit être intégré dans un environnement VTS existant.

Les services d'information fluviale peuvent être mis en œuvre par une ou plusieurs organisations SIF ou un autre organisme chargé de fournir des services RIS. Il sera toutefois nécessaire de communiquer et d'échanger des données avec différentes organisations.

Comme indiqué au paragraphe 6.1, les SIF peuvent être considérés comme un ensemble de services qui peuvent être mis en œuvre dans le cadre de différents projets en fonction des besoins d'une organisation. De nombreux partenaires peuvent participer au processus.

Il est donc essentiel que les applications créées en vue de la mise en œuvre des services d'information fluviale reposent sur des normes ouvertes afin qu'elles soient compatibles avec les applications d'autres organisations RIS. Par exemple, l'échange de données de machine à machine devrait être fondé sur des services Web. Il faudrait tenir compte, pour la mise en œuvre, des nouvelles technologies telles que les architectures axées sur le service, qui sont spécialement mises au point pour des environnements dans lesquels les règles administratives peuvent évoluer constamment. Le recours à des normes ouvertes, au moins pour l'échange de données avec d'autres parties, devrait être recommandé. Un exemple d'application à architecture axée sur le service, mise au point en se fondant sur des architectures de ce type utilisant des technologies comme la modélisation et la notation des processus administratifs (BPMN), est donné à l'annexe 1.

5. Services SIF et recommandations pour la mise en œuvre de services SIF

5.1 Relations entre les technologies clés pour les SIF et les services SIF

Les corrélations entre les technologies clés pour les SIF et les services SIF, telles qu'elles sont décrites au chapitre 4 et sur la base des travaux de recherche et de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre du service, sont récapitulées à la figure 5.1.

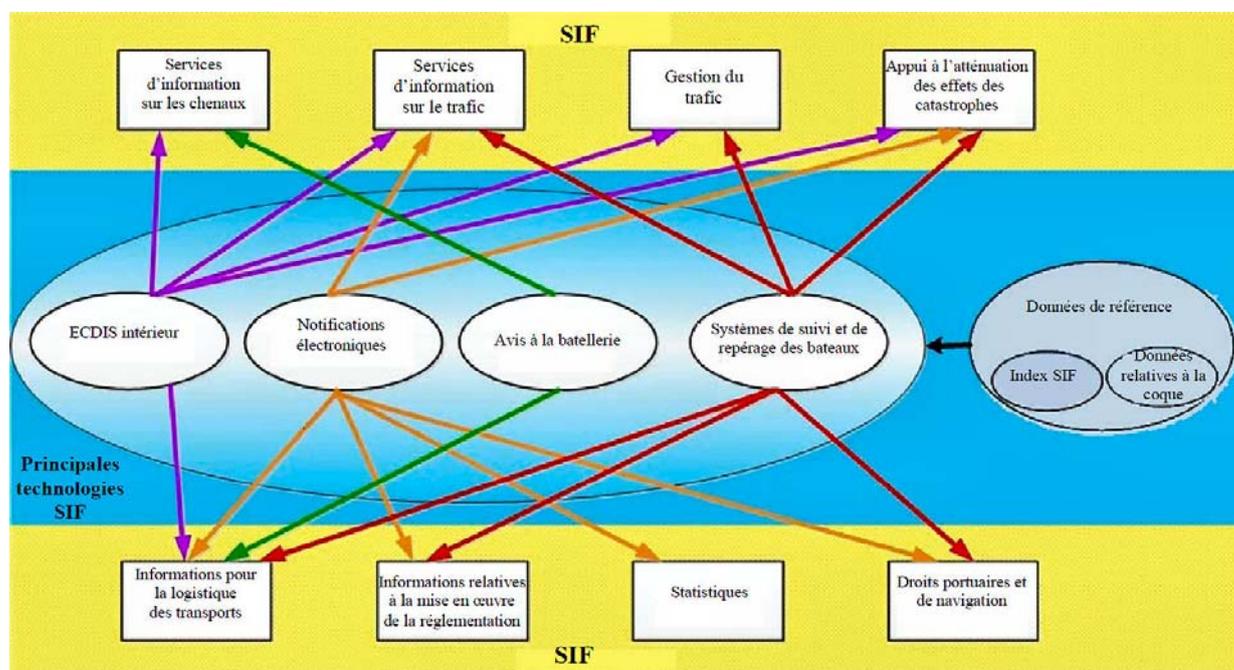


Figure 5.1 : Relations entre les principales technologies SIF et les différents types de services

5.2 Catégories d'informations et services SIF

La structure opérationnelle des SIF permet d'adapter l'offre d'information à la demande de l'utilisateur. Le tableau 5.2 présente les relations entre les catégories d'information, les services SIF et les données de référence SIF. Les données de référence étant essentielles pour les différentes catégories d'information, elles sont représentées séparément dans le tableau ci-après. Le tableau 5.2 est un exemple qui peut tenir lieu de guide pour les usagers et peut assister l'utilisateur pour la rédaction de sa propre liste.

Les différents services sont détaillés dans les paragraphes 5.3 et suivants.

À l'annexe 3, des informations supplémentaires viennent compléter le tableau 5.2, apportant un second niveau de renseignements détaillés.

Information category		Information detail	Basic Services			Services					Ref. Data		
1st level	2nd level		Fairway Information Services	Traffic Information (STI & TTI)	Traffic Management	Calamity Abatement Support	Information for Transport Logistics	Information for Law Enforcement	Statistics (1)	Waterway charges and harbour dues	RIS-index	Hull Data	Other
Infrastructure related	Waterway related information	Provide basic routing data	x	x	x		x		x	x	x		
		Provide navigation-based information on fairway and/or navigable water area (incl. harbours)	x	x	x		x	x			x		
		Provide meteorological information	x	x	x		x	x			x		x
		Provide water level related information	x	x	x		x	x			x		x
		Provide information on obstructions and limitations	x	x	x		x	x			x		x
	Land related information	Provide information on navigation rules and regulations	x	x	x		x			x			x
		Provide information on land region	x	x	x		x				x		
		Provide information on harbours	x	x	x		x	x		x	x		
		Provide information on terminals	x	x	x		x	x			x		
		Provide information on locks	x	x	x		x	x			x		
		Provide information on bridges	x	x	x		x	x			x		
Vessel related	Dynamic vessel data	Provide actual position information of vessels		x	x		x	x	x	x		x	x
		Provide actual vessel dynamics (i.e. RoT, velocity, CoG, SoG, ...)		x	x			x					
		Provide historic position information of vessels							x	x		x	
		Provide historic vessel dynamics							x				
	Hull related information	Provide event based triggers for vessel position			x			x		x		x	
		Provide data for the identification of vessels (min. hull data set)			x		x	x	x	x		x	x
		Provide craft certificates						x			x	x	
Voyage related	Location related information	Provide origin of voyage		x	x		x		x	x	x		
		Provide intermediate discharge locations					x	x	x	x	x		
		Provide passage points		x	x		x	x	x	x	x		
		Provide destination of voyage		x			x		x	x	x		
		Provide estimated date/ time of arrivals		x	x		x	x			x		
		Provide requested date/time of arrivals		x	x		x				x		
		Provide date/time of actual arrivals		x	x		x		x		x		
		Provide estimated date/ time of departures		x	x		x	x			x		
		Provide date/time of actual departures		x	x		x		x		x		
		Provide date/time of requested departures		x	x		x				x		
	Vessel/convoy related information	Provide overall convoy data					x	x	x	x		x	x
				x	x		x	x	x	x			
	Cargo related information	Provide origin of cargo					x	x	x		x		x
		Provide destination of cargo					x	x	x		x		x
		Provide cargo details		x	x		x	x	x	x	x		x
	Persons on board related information	Provide loading unit related information					x	x		x			x
		Provide number of persons (crew, passengers, ...) on board					x						
Provide details on persons on board						x		x	x				

Tableau 5.2 : Catégories d'informations et services SIF

5.3 Service d'information sur le chenal - *Fairway Information Service (FIS)*

- (1) L'Information relative au chenal comprend des informations *statiques* et *dynamiques* de même que des informations *urgentes*. Les informations statiques et dynamiques doivent être transmises selon un cycle horaire.
- (2) Les informations relatives aux voies navigables devraient être diffusées à l'échelle nationale ou, de préférence, à l'échelle d'un réseau (international) de voies navigables en définissant et en mettant en œuvre un seul point de diffusion.
- (3) Les données liées à la sécurité devraient être certifiées par l'autorité compétente.

- (4) Les services d'informations sur le chenal devraient donner une indication relative à la qualité de l'information. Selon le type de données, la qualité peut être exprimée en termes de précision, de fiabilité, d'âge, d'exhaustivité, de conformité aux normes, etc. L'utilisateur devrait au moins disposer de renseignements sur les éléments suivants :
 - a) Fiabilité de l'information
 - b) Précision et âge de l'information
 - c) Exhaustivité de l'information.
- (5) L'information *urgente*, nécessite un rafraîchissement fréquent et une transmission en temps réel par radio VHF ou par l'AIS Intérieur.

5.4 Service d'information sur le trafic - *Traffic Information Service (TIS)*

5.4.1 Généralités

Les informations sur la situation du trafic peuvent être transmises de deux manières :

- a) Sous la forme d'Information Tactique sur le Trafic (TTI) en utilisant un radar et – s'il est disponible – un système AIS avec Cartes Electroniques de Navigation complémentaires
- b) Sous la forme d'Information Stratégique sur le Trafic (TTI) en utilisant un réseau AIS Intérieur et/ou un système d'annonces électroniques.

5.4.2 Service d'information tactique sur le trafic - *Tactical Traffic Information (TTI)*

- (1) Les bâtiments doivent être équipés d'un radar afin de suivre tous les autres bâtiments se trouvant dans le voisinage.
- (2) A bord, l'image tactique du trafic devrait être améliorée au moins par l'affichage des informations radar et des informations de l'AIS sur la carte électronique de navigation (CEN Intérieure).
- (3) L'affichage intégré (radar, AIS et CEN) devrait correspondre aux conditions du *mode de navigation* du standard ECDIS Intérieur.
- (4) Si un bâtiment utilise l'ECDIS Intérieur en mode navigation, la position du bâtiment doit être donnée par un système de localisation continu dont la précision est conforme aux exigences de sécurité pour la navigation.
- (5) Si un bâtiment utilise l'ECDIS Intérieur en mode navigation, la CEN doit au moins reprendre les géo-objets liés à la sécurité. L'autorité compétente devrait vérifier l'information liée à la sécurité dans la CEN.
- (6) Si on utilise l'AIS Intérieur à bord comme détecteur de position supplémentaire pour la détection des bateaux environnants, ce dernier doit respecter les exigences du standard correspondant. Les informations relatives aux bateaux devraient être représentées sur l'image tactique du trafic et des informations supplémentaires sur ces bâtiments devraient être disponibles.
- (7) L'information tactique sur le trafic à terre est utilisée pour la gestion du trafic local (par exemple centres VTS).

5.4.3 Service d'information stratégique sur le trafic - *Strategic Traffic Information (STI)*

- (1) L'information stratégique sur le trafic doit être disponible lorsqu'un suivi permanent de la situation de trafic est nécessaire dans la zone SIF pour prendre des décisions à moyen et à long terme.
- (2) L'information stratégique sur le trafic peut être utile aux services suivants :
 - a) gestion des écluses et ponts (calcul des heures d'arrivée prévues – ETA – et des temps requis pour l'arrivée TRA)
 - b) planification des voyages
 - c) assistance à l'atténuation des catastrophes (données sur le bateau et sur le fret)
 - d) gestion des terminaux (calcul des ETA/TRA).
- (3) Pour les services d'information stratégique concernant le trafic et la gestion du transport, un système de notification devrait être mis en place par l'autorité compétente. Ce système a pour objet de recueillir, de traiter, de vérifier et de diffuser les informations transmises concernant la position du bateau, le voyage et la cargaison.
- (4) Il convient d'accorder une attention particulière à la réglementation relative à la confidentialité lorsque des services d'information stratégique concernant le trafic et le transport sont mis en œuvre.
- (5) Pour les services de gestion des transports, l'échange de données avec des entités privées devrait être appuyé, mais il doit être régi par des règles strictes concernant l'autorisation et encadré d'un point de vue juridique. Il est recommandé d'établir un seul point de diffusion à l'échelle du réseau (inter)national pour la communication de ces informations stratégiques.
- (6) Un échange de données devrait être assuré entre les autorités limitrophes d'un réseau de voies navigables. Des standards doivent être développés pour cet échange de données.¹

5.5 Gestion du Trafic

5.5.1 Services de Trafic Fluvial - *Vessel Traffic Services (VTS)*

- (1) Référence est faite aux Orientations VTS Voies Navigables de l'AISM, aux Lignes directrices de la CCNR et aux lignes directrices de la CEE-ONU sur le VTS Intérieur (chapitre 1, n° 4).
- (2) Des services de trafic fluvial utilisant, à terre, des images tactiques du trafic devraient être établis afin d'assurer la sécurité de la navigation dans des situations locales critiques, l'efficacité du trafic et la protection de l'environnement contre les dangers potentiels du transport fluvial. L'accent est placé sur l'organisation du trafic. Des situations difficiles peuvent résulter de :
 - a) Complexité du trafic
 - b) Nombre élevé d'accidents
 - c) Haute densité du trafic
 - d) Chenaux étroits ou hauts fonds
 - e) Courbes serrées
 - f) Ponts étroits ou nombreux
 - g) Courants forts ou courants traversiers
 - h) Chenal soumis à des réglementations pour le trafic (exemple : trafic à sens unique)
 - i) Jonctions d'itinéraires.

¹ Un projet de standard a été mis au point dans le cadre du projet IRIS Europe et peut être mis en œuvre.

- (3) L'image tactique du trafic (TTI) est produite grâce aux informations recueillies par les radars à terre et par les systèmes de suivi et de repérage des bateaux, ainsi qu'aux informations sur les bateaux provenant de l'ECDIS Intérieur. Les normes pour l'ECDIS et le suivi et repérage en navigation intérieure devraient être appliquées. Pour de longues sections de rivière et un trafic dense, la TTI peut être améliorée par le suivi d'objectifs.

5.5.2 Gestion des Ponts et des Ecluses

- (1) Les SIF devraient optimiser le flux du trafic par :
 - a) L'appui donné au maître-éclusier ou pontier pour les décisions à court terme de planification du cycle de l'ouvrage en présentant un journal électronique d'écluse et de pont enregistré dans une banque de données et indiquant les temps d'attente.
 - b) L'appui au maître-éclusier ou pontier pour les décisions à moyen terme par l'échange de données avec les ouvrages proches.
 - c) L'appui au batelier par la transmission des temps d'attente et/ou de l'heure de passage prévue.
 - d) Optimisation des cycles d'écluses par le calcul des ETA/TRA pour une chaîne d'écluses, transmission des TRA aux conducteurs.
- (2) Il est recommandé d'établir un système d'annonces électroniques, un réseau AIS Intérieur et les moyens de communication appropriés (VHF, GSM/SUTM – phoniques et numériques -, AIS) afin d'améliorer la programmation des écluses et des ponts.

5.5.3 Gestion du trafic

- (1) La gestion du trafic devrait améliorer le temps de passage dans un chenal ou dans un corridor de transport en mettant à disposition des informations intégrées sur l'état des chenaux et les heures de passage des écluses et des ponts.
- (2) Grâce à la notification électronique et à la disponibilité d'informations tactiques et stratégiques sur le trafic, les autorités chargées des services d'information fluviale sont à même de mieux anticiper la demande des utilisateurs concernant les installations de la zone SIF et de fournir des services améliorés de gestion du trafic.
- (3) En se fondant sur l'heure prévue d'arrivée à la destination finale, l'autorité chargée du service d'information fluviale peut conseiller à un bateau d'adapter son heure prévue d'arrivée et, ainsi, tirer le meilleur parti des ressources et déterminer la meilleure heure d'arrivée, ce qui permet une utilisation plus rationnelle des infrastructures et la réduction des temps d'attente et, partant, une meilleure efficacité.
- (4) La planification du trafic (TP) permet de rationaliser la planification du voyage.

5.6 Appui à l'atténuation des effets des catastrophes

- (1) Par appui à l'atténuation des effets des catastrophes, on entend les mesures prises en vue de limiter les conséquences d'un accident.
- (2) L'appui à l'atténuation des effets des catastrophes est facilité grâce aux notifications relatives à la position du bateau et aux données relatives au voyage et au transport enregistrées au début du voyage. Ces données doivent être actualisées en permanence au cours du voyage. En cas d'accident, le centre SIF les transmet immédiatement aux services d'urgence.
- (3) Il incombe au conducteur du bateau de transmettre les données requises.

- (4) Il convient d'établir un *système de déclaration des mouvements de bateaux* avec une banque de données et des moyens de communication appropriés.
- (5) La position et la direction du bateau doivent être indiquées par radio VHF ou automatiquement par l'AIS Intérieur :
 - a) Lors de l'entrée ou de la sortie de la zone de SIF
 - b) A des points spécifiques de déclaration dans la zone de SIF
 - c) Lorsque les données sont modifiées
 - d) Avant et après des arrêts plus longs que la normale.
- (6) En cas d'accidents, les autorités chargées des SIF d'une zone SIF limitrophe devraient être informées du type d'accident, de la situation et des conséquences possibles.

5.7 Information pour la logistique des transports

- (1) Les services logistiques des SIF comprennent :
 - a) Planification de voyage
 - b) Gestion de transport
 - c) Gestion intermodal du port et du terminal
 - d) Gestion de chargement et de flotte.
- (2) La planification des voyages est une tâche qui revient au conducteur du bateau et à l'armateur. La planification du voyage comprend tant la prévision des tirants d'eau du bateau que celle des ETA. Les SIF doivent apporter un soutien sur ce plan par : Les SIF devraient faciliter la planification des voyages par le biais de :
 - a) Services d'information de chenal
 - b) Information stratégique sur le trafic
 - c) Planification du trafic
 - d) Gestion des Ponts et des Ecluses.
- (3) La gestion du transport désigne la gestion de la chaîne de transport au-delà du secteur de la navigation, par des courtiers ou gestionnaires de la qualité du transport. Elle comprend
 - a) le contrôle de la prestation totale des gestionnaires de flottes, conducteurs et exploitants de poste de manutention chargés d'intervenir
 - b) le contrôle de l'évolution des systèmes de transport demandés
 - c) Surveillance d'événements inattendus susceptibles d'entrer en conflit avec les conditions préalables pour le transport
 - d) la finalisation de la prestation de transport (livraison et paiement).
- (4) Les autorités compétentes doivent concevoir leurs systèmes d'information de sorte que l'échange de données entre les partenaires du secteur public et privé soit possible.
- (5) La communication et l'échange d'informations entre partenaires publics et privés au sein des SIF dans les applications logistiques doivent être assurés, conformément aux procédures et aux normes convenues pour les SIF.

- (6) Les autorités compétentes devraient prévoir des moyens suffisants, suivant leurs possibilités, pour des services logistiques tels que :
 - a) L'échange d'information entre les usagers et clients sur les bateaux, les ports et les terminaux de manutention
 - b) Le soutien à la planification des flottes
 - c) Les négociations des ETA/TRA entre bateaux et terminaux
 - d) La surveillance et la localisation
 - e) Les bourses électroniques.
- (7) La confidentialité de l'échange des données dans un SIF doit être assurée. L'Autorité gestionnaire de l'information logistique doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection de la confidentialité de l'information commerciale. Les données confidentielles ne seront fournies à des tiers que dans des conditions spéciales.

5.8 Information relative à la mise en œuvre de la réglementation

- (1) L'application des réglementations assure dans un cadre juridique la bonne observation des prescriptions par les personnes. Les SIF contribuent à cette tâche en navigation intérieure dans les domaines suivants :
 - a) Contrôles aux frontières (par exemple contrôle des personnes pénétrant sur le territoire, douanes)
 - b) Observation des exigences relatives à la sécurité du trafic
 - c) Conformité aux exigences relatives à la protection de l'environnement.

5.9 Information pour les statistiques

- (1) Les services SIF relatifs aux statistiques reposent principalement sur les autres services RIS, en particulier ceux concernant les chenaux, le trafic et la gestion du trafic. Le stockage des données pendant une période définie permet d'effectuer une analyse statistique.
- (2) Le type d'analyse et la durée de stockage des données seront également déterminés par les réglementations relatives à la confidentialité.
- (3) L'analyse statistique peut porter sur les éléments suivants :
 - a) Nombre de jours par an pendant lesquels une voie navigable n'est pas praticable en raison des crues ou des basses eaux
 - b) Nombre de bateaux sur un tronçon donné du chenal
 - c) Volume du trafic
 - d) Cargaisons transportées
 - e) Nombre de sassements.

5.10 Information sur les droits portuaires et de navigation

- (1) Les services SIF relatifs aux redevances de voies navigables et aux droits portuaires reposent principalement sur les technologies clefs des SIF, telles que les annonces électroniques et les services de suivi et de repérage.
- (2) Les réglementations relatives à la confidentialité sont un préalable essentiel à ce service.

6. Mise en œuvre structurée des services SIF

6.1 Généralités

Le besoin d'établir un SIF doit faire l'objet d'une évaluation soignée fondée sur une analyse de rentabilité et une consultation des groupes d'utilisateurs.

Lorsqu'il est estimé que des services d'information fluviale sont nécessaires pour la sécurité du trafic, la protection de l'environnement et l'efficacité des transports, ou pour intensifier le trafic des voies navigables tout en maintenant au moins le même niveau de sécurité, l'autorité compétente devrait apporter les compétences techniques et les fonds nécessaires, afin de disposer des techniques et du savoir-faire requis pour atteindre les objectifs fixés.

Les services RIS, tels qu'ils sont définis au chapitre 5, et leurs liens avec les technologies clés SIF (voir fig. 5.1) peuvent être considérés comme un modèle à plusieurs niveaux, analogue à celui présenté à la figure 6.1. Lors de la mise en œuvre des services d'information fluviale, il faudrait commencer par prévoir au moins des services d'information sur les chenaux, puis y ajouter par exemple des informations sur le trafic suivies d'informations sur la gestion du trafic, en tant que services de base. Les autres services peuvent ensuite être mis en place en se fondant sur ces services de base.

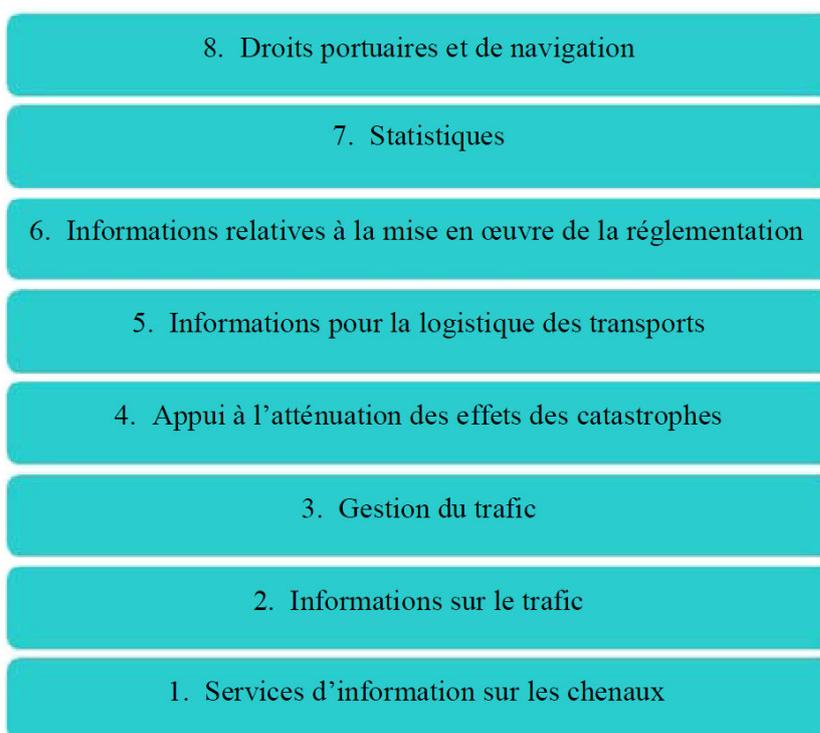


Figure 6.1 : Services des RIS

6.2 Énoncé de mission

La définition d'un énoncé de mission constitue la première étape de la mise en œuvre structurée des services d'information fluviale.

Un énoncé de mission est une déclaration écrite formelle élaborée par l'organisation ou l'autorité chargée du service d'information fluviale, relative aux objectifs visés dans le cadre de la mise en œuvre des services d'information fluviale. L'énoncé de mission devrait orienter les mesures prises par l'organisation, définir son objectif général, donner le cap et appuyer le processus décisionnel. Il fournit le cadre ou le contexte dans lequel sont formulées les stratégies de l'organisation.

6.3 Étapes de la mise en œuvre structurée des services d'information fluviale

Étapes de la mise en œuvre structurée des services d'information fluviale L'énoncé de mission doit donner lieu à une déclaration sur la conception de l'avenir, c'est-à-dire qu'il doit définir ce que l'organisation veut réaliser sans préciser les mesures qui seront prises à cet effet. Avant que la déclaration sur la conception de l'avenir puisse être définie, les partenaires doivent avoir reçu une formation ayant trait aux lignes directrices et aux caractéristiques techniques existantes relatives aux services d'information fluviale et autres documents pertinents.

6.3.1 Déclaration sur la conception de l'avenir

La déclaration sur la conception de l'avenir doit contenir au moins les éléments suivants :

- (1) Définition des principaux intervenants : Les principaux intervenants ont les capacités, les moyens financiers et l'autorité (fondement juridique) pour prendre les décisions relatives à la concrétisation des services d'information fluviale. Parmi eux figurent au moins les autorités qui seront chargées du ou des centres SIF et de leur organisation. Dans un souci de clarté, il importe de définir les domaines dans lesquels des services SIF seront fournis.
- (2) Définition des intervenants secondaires : Les intervenants secondaires participent à la concrétisation des services d'information fluviale, mais ne sont pas habilités à prendre des décisions. Il s'agit notamment des conducteurs de bateau et des fournisseurs de données hydrographiques, hydrologiques et météorologiques.
- (3) Acteurs clefs des SIF : Les acteurs clefs des SIF devraient être les principaux intervenants et les intervenants secondaires.
- (4) Définition des services d'information fluviale : La figure 6.1 donne un aperçu général des différents niveaux des services RIS, qui sont décrits de manière plus détaillée au chapitre 5. Le chapitre 4 présente, dans leurs grandes lignes, les quatre technologies clefs des services d'information fluviale et la figure 5.1 récapitule les liens entre les technologies clefs, les services SIF et les données de référence (index SIF et données relatives à la coque). Les principaux intervenants doivent déterminer les services SIF dont ils ont besoin et le niveau de détail associé à chaque service fourni. Il est recommandé d'activer au moins les services d'information sur les chenaux, sur le trafic et sur la gestion du trafic. Les principaux intervenants devraient également déterminer, pour chaque service, l'organisation qui sera chargée de la mise en œuvre.
- (5) Technologies clefs des services d'information fluviale : Le type de services SIF définit les technologies clefs devant être mis en œuvre (voir tableau 5.2).
- (6) Définition de l'index SIF : Les quatre technologies clefs SIF sont largement tributaires de l'index SIF. La mise en place de l'index SIF s'avère nécessaire et l'expérience montre que l'élaboration et la tenue à jour de cet index sont une tâche complexe. Il convient d'accorder une attention particulière aux objets se trouvant proches d'une frontière, pour lesquels les rubriques de l'index SIF devraient être alignées sur les pays voisins.
- (7) Évaluation des systèmes en place : Les principaux intervenants devraient décider s'ils souhaitent mettre en place les services d'information fluviale sur la base de systèmes nouveaux ou de systèmes existants. La décision relative aux systèmes nouveaux ou existants devrait être prise en fonction des coûts, de la disponibilité et de la fiabilité des systèmes, ainsi que de la formation du personnel.
- (8) Exigences en matière de disponibilité et de fiabilité (durée d'indisponibilité) et autres exigences concernant la qualité des services d'information : La disponibilité de chaque service SIF doit être définie. Il faut déterminer si le service sera disponible pendant les heures normales de bureau ou s'il doit l'être en permanence. La fiabilité (redondance) du système utilisé en ce qui concerne la mise en œuvre de services SIF doit être définie. La fiabilité du système doit-elle être de, par exemple, 99,5 % ou 99,9 % ?

- (9) Définition de l'échange de données : L'échange de données peut être défini à deux niveaux :
 - a) Interne : Il s'agit de l'échange de données avec les organisations qui alimentent les différents systèmes utilisés pour mettre en œuvre les SIF, comme les organisations œuvrant dans le domaine de l'hydrologie ou de la météorologie qui fournissent les données relatives aux hauteurs d'eau utilisées dans les avis à la batellerie.
 - b) Externe : Type et modalité d'échange des informations qui seront échangées avec les organisations SIF voisines. Des efforts considérables ont déjà été déployés dans ce domaine dans le cadre des projets IRIS Europe I et II. D'autres organisations peuvent également avoir besoin d'information, par exemple dans le cadre de l'assistance à la prévention des accidents.
- (10) Formation du personnel : Le mode d'utilisation et d'actualisation des services SIF doit définir la sélection des services SIF qui seront mis en œuvre. Ces procédures ont notamment pour fonction les connaissances (capacités) des exploitants des services d'information fluviale, qui doivent être définies parallèlement à la formation requise.
- (11) Planification générale : Pour la mise en œuvre des services RIS, un calendrier devrait être établi en fonction des services qui seront mis en œuvre, compte tenu de la structure par niveaux, telle qu'elle est décrite à la figure 6.1. Il importe de tenir compte du fait que différents partenaires, organisations et réglementations internationales peuvent contribuer à la mise en place des services d'information fluviale. Ce facteur peut prendre une importance cruciale pour la définition du chemin critique au sein de tout cadre de planification.
- (12) Estimation des coûts : l'estimation des coûts devrait porter sur différents éléments :
 - a) Calcul des coûts totaux de la mise en œuvre des services RIS
 - b) Coûts associés à la gestion et à l'entretien des systèmes et de l'infrastructure (portail des services d'information sur les chenaux, réseau AIS Intérieur, etc.
 - c) Estimation des coûts liés aux mises à jour (cartes électroniques de navigation intérieure, etc.
 - d) Estimation des coûts liés aux mises à jour et aux amendements des réglementations, logiciels, etc.
 - e) Coûts associés à la formation initiale du personnel et aux mises à niveau en matière de formation, en fonction des ajustements apportés aux procédures d'utilisation des services RIS.

6.3.2 Mise en œuvre de l'énoncé de mission

La déclaration relative à la conception de l'avenir jette les bases de la mise en œuvre des SIF. Elle dessine les grandes lignes du projet et doit prévoir au moins les étapes suivantes :

- (1) Définition des prescriptions fonctionnelles et opérationnelles. Il s'agit de la traduction concrète des objectifs définis dans la déclaration relative à la conception de l'avenir par des prescriptions pouvant être appliquées. Ce processus devrait être axé sur les utilisateurs. Il définit ce qui devrait être réalisé, sans porter sur les modalités de réalisation. Lors de cette étape, il importe de définir également les prescriptions non fonctionnelles, comme la disponibilité de la solution (le système doit-il être disponible en permanence, la solution est-elle extensible, etc.).
- (2) Élaboration d'un prototype : un prototype devrait être élaboré, puis évalué par les utilisateurs, ce qui entraînera la mise à jour ou la modification des prescriptions fonctionnelles et opérationnelles. Il est particulièrement important que les utilisateurs puissent se faire une idée des fonctions qu'ils pourront utiliser, avant que ne débutent les travaux de développement.

- (3) Conception technique : La conception technique permet de concrétiser les prescriptions fonctionnelles et opérationnelles. Ces dernières sont étoffées au moyen d'un certain nombre d'éléments techniques. Les prescriptions non fonctionnelles sont un élément moteur important du processus.
- (4) Mise en œuvre : la solution est élaborée sur la base des prescriptions fonctionnelles et opérationnelles et de la conception technique.
- (5) FAT (*Factory Acceptance Test*) Essai de réception en usine : l'entité chargée de la mise en œuvre démontre, en environnement simulé, que la mise en œuvre satisfait aux prescriptions fonctionnelles et opérationnelles.
- (6) SAT (*Site Acceptance Test*) Essai sur site : l'entité chargée de la mise en œuvre démontre que celle-ci satisfait aux prescriptions fonctionnelles et opérationnelles et aux autres prescriptions en environnement réel.
- (7) Formation : les usagers sont formés à l'utilisation des systèmes mis en œuvre.
- (8) Mise à l'essai du système : l'entité chargée de la mise en œuvre démontre que la mise en œuvre en temps réel se déroule sans heurts pendant plusieurs jours.
- (9) Documents : des documents sur le processus de mise en œuvre doivent être fournis, ainsi qu'un manuel d'utilisation. Les informations nécessaires à l'entretien des équipements et systèmes installés sont définies et planifiées.

Les éléments mentionnés plus haut composent la liste minimale des étapes requises pour la planification et la réalisation de la mise en œuvre d'un projet RIS. Différentes méthodes peuvent être appliquées pour définir l'exécution du projet (méthode de la cascade, méthode agile, etc.). La méthode choisie dépend de l'entité chargée de la mise en œuvre, du type de projet, de la façon de travailler de l'organisation, etc. Mais il faut tenir compte du fait qu'une partie essentielle et significative de la période de temps allouée au projet peut être consacrée aux prescriptions fonctionnelles et opérationnelles et à l'élaboration d'un prototype. L'expérience montre toutefois que ces éléments sont la clef de la réussite du projet.

6.4 Considérations de nature juridique

La conformité d'un SIF est une question importante qui ne peut être tranchée qu'au cas par cas en accord avec la législation nationale. Par conséquent, une autorité SIF doit tenir compte des aspects juridiques en cas d'accident de navigation qui pourrait voir impliqué une faute de compétence des opérateurs des SIF dans leur fonction.

Les considérations de nature juridique devraient au moins porter sur les éléments suivants :

- Définition des tâches et responsabilités de l'autorité chargée des services d'information fluviale.
- Dispositions régissant l'échange de données à l'échelle nationale et, s'il y a lieu, à l'échelle internationale.
- Règles et réglementations relatives au stockage des données, compte tenu en particulier des réglementations sur la confidentialité.

Les considérations de nature juridique devraient être énoncées au préalable afin qu'il soit possible de déterminer les mesures pertinentes à prendre (modification de la législation relative au transport de marchandises par voie navigable, élaboration et conclusion d'accords administratifs, etc.).

6.5 Formation

Le bon fonctionnement des SIF repose sur la compétence et l'expérience du personnel. Le recrutement, la sélection et la formation spécifiques constituent un préalable à la mise à disposition d'un personnel qualifié et apte à améliorer la sécurité de la navigation. Ce personnel saura accorder toute l'attention nécessaire aux diverses tâches inhérentes aux activités d'un SIF (voir AISM V-103).

La formation dépend des services SIF que l'organisation souhaite mettre en œuvre et de l'organisation en place (s'agit-il de services nouveaux ou les SIF vont-ils être intégrés dans un système déjà opérationnel tel qu'un centre VTS? Y a-t-il du personnel formé aux VTS? L'organisation a-t-elle défini des procédures opérationnelles?).

Les recommandations suivantes peuvent être définies concernant la formation :

- (1) En premier lieu, l'organisation chargée de la mise en œuvre des services d'information fluviale doit déterminer les capacités requises du personnel, en fonction des services SIF qui seront mis en œuvre. Il s'agit donc de répondre à la question : "**Quelle formation s'avère nécessaire ?**".
- (2) Puis, l'organisation devrait établir une matrice fondée sur les capacités requises et sur les capacités du personnel disponible qui pourraient être prises en compte pour satisfaire les besoins après la formation nécessaire. Il s'agit donc de répondre à la question : "**Qui former ?**", ce qui revient à se demander si l'organisation est en mesure de mettre en œuvre les services d'information fluviale au moyen du personnel en place ou s'il convient de faire appel à d'autres personnes.
- (3) Les deux étapes susmentionnées permettent d'établir un schéma déterminant "**Qui doit être formé et dans quel domaine ?**".
- (4) Il ne peut y avoir de formation sans environnement propice. Cet élément est crucial lors de la définition des prescriptions fonctionnelles et opérationnelles. La mise en œuvre des services d'information fluviale devrait être telle que la solution fournie puisse fonctionner en mode simulé et que des situations vécues puissent être reproduites aux fins de la formation.
- (5) Comme l'indiquent les étapes susmentionnées, il convient de disposer d'un environnement distinct pour la formation. Il s'agit donc de répondre à la question : "**Où effectuer la formation ?**".
- (6) Compte tenu de l'évolution de l'environnement RIS, il convient de prévoir l'actualisation permanente des programmes de formation.

Annexe 1 : Standards ouverts – Piles de standards ouverts tournés vers les services

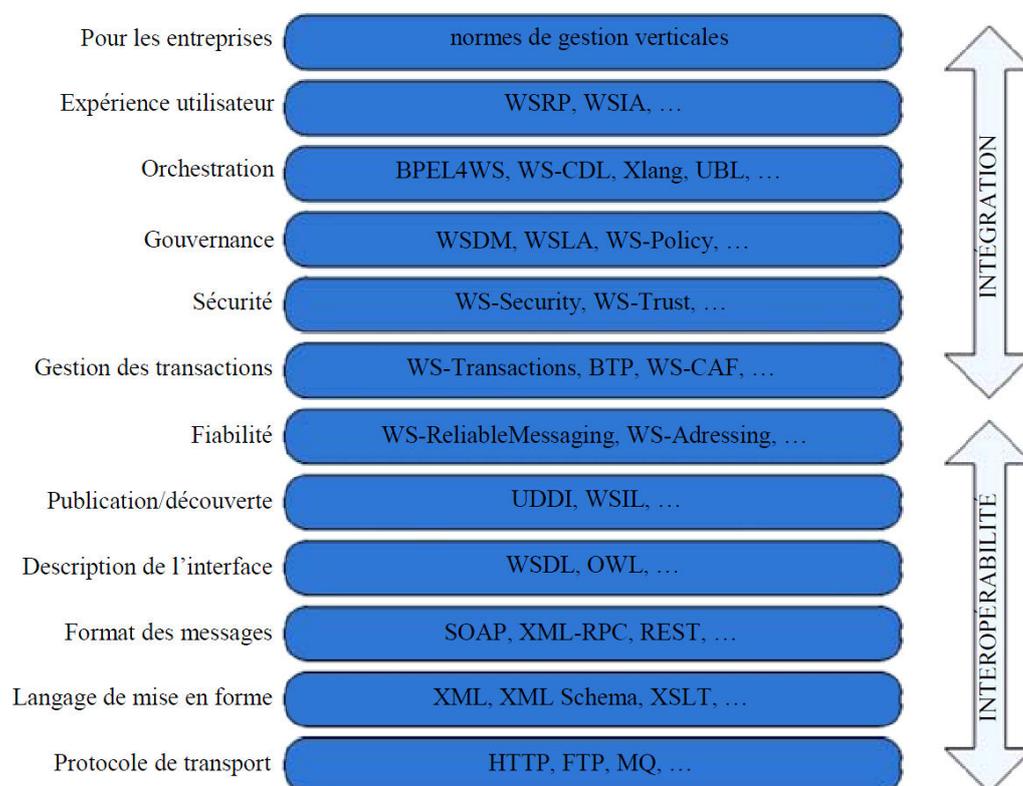


Figure 6.6 : Pile de standards ouverts tournés vers les services

Les principaux standards ouverts recommandés pour ce modèle sont les suivants :

- Protocole de transfert hypertexte (HTTP) – W3C : <http://www.w3.org/Protocols/>
- Protocole de transfert de fichier (FTP) – W3C : <http://www.w3.org/Protocols/rfc959/>
- Langage hypertexte (HTML) – W3C : <http://www.w3.org/TR/REC-html32>
- Feuilles de style en cascade (CSS) – W3C : <http://www.w3.org/TR/REC-CSS1>
- Langage de balisage extensible (XML) – W3C : <http://www.w3.org/XML/>
- Langage de définition de schéma XML (XSD) – W3C : <http://www.w3.org/XML/Schema>
- Transformations XSL (XSLT) – W3C : <http://www.w3.org/TR/xslt>
- Langage de requête XML (Xquery) – W3C : <http://www.w3.org/TR/xquery/>
- Langage de parcours XML (XPath) – W3C : <http://www.w3.org/TR/xpath>
- Protocole SOAP – W3C : <http://www.w3.org/TR/soap/>
- Langage de description de services Web (WSDL) – W3C : <http://www.w3.org/TR/wsdl>
- Langage d'ontologie Web (OWL) – W3C : <http://www.w3.org/TR/owl-features>
- Protocole UDDI – oasis-open.org : http://www.uddi.org/pubs/uddi_v3.htm

- Langage WSIL – IBM: <http://www.ibm.com/developerworks/library/specification/ws-wsilspec/>.
- Protocole WSRM – oasis-open.org: http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=wsrc
- Protocole WS-TX – oasis-open.org: http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=ws-tx
- Syntaxe et traitement de chiffrement XML – W3C : <http://www.w3.org/TR/xmlenc-core/>
- Service de sécurité (SAML) – oasis-open.org: http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=security
- Syntaxe et traitement des signatures XML – W3C: <http://www.w3.org/TR/xmlsig-core/>
- WS-Policy – W3C: <http://www.w3.org/Submission/WS-Policy/>
- WS-PolicyAssertions – OASIS: <http://docs.oasis-open.org/ws-rx/wsrmp/200702/wsrmp-1.1-spec-os-01.html>
- WS-SecurityPolicy – OASIS: <http://docs.oasis-open.org/ws-sx/ws-securitypolicy/200702>
- WS-PolicyAttachment – W3C: <http://www.w3.org/Submission/WS-PolicyAttachment/>
- Langage BPEL pour services Web (BPEL4WS) – oasis-open.org: http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=wsbpel

Annexe 2 : Catégories d'informations SIF (deux niveaux)

Information category		Information detail	
1st level	2nd level	1st level	2nd level
Infra-structure related	Waterway related information	Provide basic routing date	
		Provide navigation-based information on fairway and/or navigable water area (incl. harbours)	
			Provide information on bank of waterway, boundaries of the fairway, etc.
			Provide information on depth profile of the fairway
			Provide information on non-navigable or unsurveyed water area
			Provide information on anchorage areas, mooring facilities and berths
			Provide information on permanently moored vessel or facility in the waterway
		Provide meteorological information	
			Provide continuous weather information
			Provide weather warnings
			Provide actual ice situation
			Provide predicted ice situation
		Provide water level related information	
			Provide actual water levels
			Provide predicted water levels
			Provide actual discharge information
			Provide predicted discharge information
			Provide least sounded actual depths information
			Provide least sounded predicted depths information
			Provide barrage status
		Provide regime status	
	Provide information on obstructions and limitations		
		Provide information on long-time obstructions in the fairway	
		Provide information on temporary obstructions in the fairway	
	Provide information on navigation rules and regulations		
		Provide information on (official) aids-to-navigation	
		Provide information on traffic signs	
		Provide information on traffic rules and regulation	
		Provide information on anchorage areas, mooring facilities and berths	
		Provide information on waterway charges, harbour dues and infrastructure charges	
		Provide actual status of light signals	
	Land related information	Provide information on land region	
Provide information on harbours			
		Provide information on harbour area	
		Provide information on category of harbour facility	
		Provide information on port schedule	
Provide information on terminals			
		Provide information on category of terminal	
		Provide information on cranes and boat ramps	
		Provide information on terminal schedule	
Provide information on locks			
		Provide information on construction and facility	
		Provide information on lock schedule	
	Provide operational status of locks		
Provide information on bridges			
	Provide information on construction		
	Provide information on movable bridge schedule		
	Provide operational status of movable bridges		
	Provide information on vertical clearance		

Information category		Information detail	
1st level	2nd level	1st level	2nd level
Vessel related	Dynamic vessel data	Provide actual position information of vessels	
		Provide actual vessel dynamics (i.e., RoT, velocity, CoG, SoG, ...)	
		Provide historic position information of vessels	
		Provide historic vessel dynamics	
		Provide event based triggers for vessel position	
			Provide notifications of arrivals at defined (passage) points or the waterway
	Hull related information		Provide notifications of arrivals or departures at defined locations on the waterway
		Provide data for the identification of vessels (min. hull data set)	
		Provide craft certificates	
			Provide community certificate
			Provide ADN certificate of approval for tank vessels
			Provide ADN certificate of approval for dry cargo vessels
Voyage related	Location related information	Provide origin of voyage	
		Provide intermediate discharge locations	
		Provide passage points	
		Provide destination of voyage	
		Provide estimated date/time of arrivals	
		Provide requested date/time of arrivals	
		Provide date/time of actual arrivals	
		Provide estimated date/time of departures	
		Provide date/time of actual departures	
		Provide date/time of requested departures	
	Vessel/convoy related information	Provide overall convoy data	
			Provide convoy type
			Provide information on the hulls of a convoy
	Cargo related information	Provide origin of cargo (²)	
		Provide destination of cargo (²)	
		Provide cargo details	
			Provide details of cargo sender
			Provide details of cargo receiver
			Provide details of non-dangerous cargo
			Provide details of dangerous cargo
			Provide port of loading
			Provide estimated date/time of departure at loading place
			Provide port of discharge
			Provide estimated date/time of arrival at discharge place
	Persons on board related information	Provide loading unit related information	
			Provide number of containers on board
			Provide information on type of containers on board
	Provide number of persons (crew, passengers, ...) on board		
	Provide details on persons on board		

Annexe 3 : Sites Internet pertinents

Sites d'organisations internationales et de SIF internationaux

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin	www.ccr-zkr.org
Commission du Danube	www.danube-intern.org
Commission européenne	www.ec.europa.eu
NAIADES (Politique de l'UE pour la promotion du transport par voie de navigation intérieure)	www.naiades.info
AISM	www.ialathree.org
OMI	www.imo.org
OHI	www.iho.int
AIPCN	www.pianc.org
Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU)	www.unece.org

Autorités nationales SIF et fournisseurs de SIF

Autriche BMVIT	www.bmvit.gv.at
Autriche Via Donau :	www.via-donau.org
Belgique Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	www.mobilit.fgov.be
Belgique NV De Scheepvaart	www.descheepvaart.be
Belgique Waterwegen en Zeekanaal NV	www.wenz.be
Belgique MET	http://sbw.wallonie.be
France Voies Navigables de France	www.vnf.fr
Allemagne Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	www.wsv.de
Hongrie National Transport Authority	www.nkh.gov.hu
Hongrie RSOE	www.rsoe.hu
Pays-Bas Rijkswaterstaat RIS Authority	www.rijkswaterstaat.nl
Pays-Bas RIS in The Netherlands	www.risnederland.nl
Roumanie Romanian Naval Authority (RNA)	www.rna.ro
Serbie Plovput	www.plovput.rs
USA	www.mvn.usace.army.mil/od/navigation.asp

Systèmes SIF opérationnels

DORIS Autriche :	www.doris.bmvit.gv.at
BULRIS – Bulgarie	www.bulris.bg
RIS Croatie	www.crup.hr
LAVDIS République tchèque	www.lavdis.cz
RIS Flandre	www.risflanders.be
Elwis Allemagne	www.elwis.de
Pannon RIS Hongrie	www.pannonris.hu
FIS server Pays-BAS	www.risserver.nl
RORIS Roumanie	www.roris.ro
NtS Vudba Slovaquie	http://nts.vudba.sk
RIS Wallonie	http://voies-hydrauliques.wallonie.be
Suisse	www.port-of-switzerland.ch

Projets internationaux

M-Trade	www.newapplication.it/mtrade
ALSO Danube	www.alsodanube.at
IRIS Europe	www.iris-europe.net
Mentore	www.gnsstracking.eu/
Newada	www.newada.eu
Rising	www.rising.eu
Platina	naiades.info/platina
Platina RIS	www.ris.eu
Scheldt radar	www.vts-scheldt.net

Standard suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure

Edition 1.2

23.4.2013

Edition	Date	Description
1.0	31.5.2006	Adoption par la CCNR
1.01	10.10.2007	Adoption par la CCNR
1.2	23.4.2013	Adoption par la CCNR

SOMMAIRE

Avant-propos	5
Références	7
Abréviations	9
1. L'utilisation du suivi et repérage des bateaux dans la navigation intérieure	11
1.1 Introduction	11
1.2 Etendue	12
1.3 Navigation	13
1.3.1 Navigation, à moyen terme à l'avance	13
1.3.2 Navigation, à court terme à l'avance	14
1.3.3 Navigation, à très court terme à l'avance	14
1.4 Gestion du trafic des navires	15
1.4.1 Services de trafic des navires	15
1.4.1.1 Service d'information	15
1.4.1.2 Service d'assistance à la navigation	16
1.4.1.3 Service de régulation du trafic	16
1.4.2 Planification et opération d'écluse	17
1.4.2.1 Planification d'écluse, à long terme	17
1.4.2.2 Planification d'écluse, à moyen terme	17
1.4.2.3 Opération d'écluse	18
1.4.3 Planification et opération de pont	18
1.4.3.1 Planification de pont, à moyen terme	19
1.4.3.2 Planification de pont, à court terme	19
1.4.3.3 Opération de pont	20
1.5 Protection contre les désastres	20
1.6 Gestion du transport	21
1.6.1 Planification de voyage	21
1.6.2 Logistique de transport	21
1.6.3 Gestion intermodal du port et du terminal	22
1.6.4 Gestion du chargement et de la flotte	22
1.7 Application	23
1.8 Frais de voie navigable et d'infrastructure portuaire	23
1.9 Services d'information des chenaux	24
1.9.1 Alertes météorologiques (EMMA)	24
1.9.2 Etat de signal	25
1.9.3 Niveau de l'eau	25
1.10 Conclusion	25
2. Standard AIS Intérieur	27
2.1 Introduction	27
2.2 Etendue	28
2.3 Exigences fonctionnelles	29
2.3.1 Exigences générales pour l'AIS Intérieur	29
2.3.2 Contenu informationnel	29
2.3.2.1 Informations statiques des bateaux	30
2.3.2.2 Informations dynamiques des bateaux	30

2.3.2.3	Informations des bateaux relatives au voyage.....	31
2.3.2.4	Informations relatives à la gestion du trafic.....	31
2.3.2.4.1	ETA à l'écluse/ au pont/ au terminal.....	31
2.3.2.4.2	RTA à l'écluse/ au pont/ au terminal.....	31
2.3.2.4.3	Nombre de personnes à bord.....	32
2.3.2.4.4	Etat du signal.....	32
2.3.2.4.5	Alertes EMMA.....	32
2.3.2.4.6	Niveaux d'eau.....	32
2.3.2.4.7	Messages liés à la sécurité.....	32
2.3.3	Intervalle de rapport de la transmission des informations.....	32
2.3.4	Plateforme de technologie.....	33
2.3.5	Compatibilité avec les transpondeurs de classe A de l'OMI.....	34
2.3.6	Identifiant unique.....	34
2.3.7	Identifiant d'application pour les messages spécifiques d'application de l'AIS Intérieur.....	34
2.3.8	Exigences d'application.....	34
2.3.9	Réception par type.....	35
2.4	Protocol amendments for Inland AIS.....	35
2.4.1	Message 1, 2, 3 : position reports (ITU-R 1371).....	35
2.4.2	Message 5: ship static and voyage related data (ITU-R 1371).....	37
2.4.3	Message 23, Group Assignment Command (ITU-R M. 1371).....	39
2.4.4	Application of specific messages (ITU-R 1371).....	40
2.4.4.1	Allocation of Function Identifiers (FI) within the Inland branch (MID 200).....	40
2.4.4.2	Definition of Inland specific messages.....	42
2.4.4.2.1	Inland specific message FI 10: Inland ship static and voyage related data.....	42
2.4.4.2.2	Inland specific message FI 21: ETA at lock/bridge/terminal.....	43
2.4.4.2.3	Inland specific message FI 22: RTA at lock/bridge/terminal.....	44
2.4.4.2.4	Inland specific message FI 55: number of persons on board.....	45
2.4.4.2.5	Inland specific message FI23: EMMA warning.....	45
2.4.4.2.6	Inland specific message 24: water levels.....	47
2.4.4.2.7	Inland specific message 40: signal status.....	49
Annexe A:	Définitions.....	51
A.1	Services.....	51
A.2	Acteurs.....	52
Annexe B:	Emma Codes.....	55
Annexe C:	Example of signal status.....	57
C.1	Light status.....	57
C.2	Signal forms.....	57
Annexe D:	Proposed digital interface sentences for Inland AIS.....	61
D.1	Input sentences.....	61
D.2	Inland waterway static ship data.....	61
D.3	Inland waterway voyage ship data.....	62
Annexe E:	ERI ship types.....	65
Annexe F:	Overview of information required by the user and the data fields, which are available in the defined inland AIS messages.....	67

AVANT-PROPOS

Le concept des Services d'Information Fluviale (SIF) a émergé à travers différents projets de recherche européens et a pour objectif d'améliorer la sécurité et l'efficacité des réseaux de transport fluviaux intérieurs.

La Commission européenne, la CCNR et la Commission du Danube ont reconnu le besoin de moyens pour l'échange automatique de données de navigation entre les navires et la terre pour l'identification automatique et les solutions de suivi et de repérage dans la navigation intérieure.

Dans la navigation maritime, l'OMI a introduit le Système d'Identification Automatique (AIS). Tous les navires maritimes effectuant un trajet international soumis à la Convention SOLAS, chapitre 5, doivent être équipés de l'AIS depuis la fin 2004. Les Directives et les Recommandations pour les Services d'Information Fluviale de l'AIPCN, de l'UE et de la CCNR définissent l'AIS Intérieur comme une technologie importante.

La Plateforme européenne SIF a établi en 2003 le groupe d'experts de suivi et repérage. La tâche principale est le développement et l'entretien d'un standard de suivi et repérage des bateaux dans toute l'Europe pour la navigation intérieure. Du fait des zones de trafic mixte, il est important que les standards et les procédures pour la navigation intérieure soient compatibles avec les standards et procédures déjà définis pour la navigation maritime.

Afin de répondre aux exigences spécifiques de la navigation intérieure, l'AIS a été développé sous la forme de ce que l'on appelle le Standard AIS Intérieur tout en préservant une compatibilité totale avec l'AIS maritime de l'OMI et avec les standards préexistants dans la navigation intérieure.

Les développements futurs pourront mener à des systèmes alternatifs de suivi et repérage des bateaux mais qui devront cependant être compatibles avec l'AIS maritime.

Dans ce document, le chapitre 1 décrit les spécifications fonctionnelles relatives au suivi et repérage des bateaux dans la navigation intérieure. Le chapitre 2 décrit le standard AIS Intérieur, y compris les messages standard intérieurs de suivi et repérage. Un aperçu des définitions de certains services et acteurs est fourni en ANNEXE A : DEFINITIONS.

Pour être cohérent avec le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), les termes „bâtiment“ et „convoi“ sont utilisés dans ce standard. Au chapitre 2 et dans certaines annexes du standard, dans les passages ayant trait aux informations relatives à l'affichage, à la saisie et à l'utilisation des appareils, on utilise le terme générique anglais „ship“ afin d'assurer la conformité avec la recommandation UIT-R M. 1371.

REFERENCES

Le contenu de ce document repose sur :

Titre du document	Organisation	Date de publication
Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	UE	7.9.2005
Règlement de la Commission (CE) n° 415/2007 du 13 mars 2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux visés à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	UE	13.3.2007
Règlement d'exécution (UE) n° 689/2012 de la Commission du 27 juillet 2012 modifiant le règlement (CE) n° 415/2007 du 13 mars 2007 concernant les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux visés à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	UE	27.7.2012
Directives et Recommandations pour les services d'information de la navigation intérieure, édition 3.0	CCNR	30.8.2012
Directives et Critères pour les Services de Trafic Fluvial sur les Voies Navigables	CCNR	2006
Standard Avis à la batellerie pour la navigation intérieure, Standard International, édition 3.0	CCNR	27.10.2009
Standard Système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure, ECDIS intérieur, édition 2.3	CCNR	16.10.2012
Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, édition 1.2	CCNR	19.10.2006
OMI MSC.74(69) Annexe 3, "Recommandation sur les standards de performance pour un Système d'identification automatique (AIS) à bord"	OMI	1998
Résolution OMI A.915(22), "Politique maritime révisée et exigences pour un futur système satellite global de navigation (GNSS)"	OMI	Janvier 2002
Rapport final et documents de travail finaux afférents COMPRIS	COMPRIS	Avril 2006
Recommandation UIT-R M.1371, "Caractéristiques techniques d'un système d'identification automatique utilisant l'accès multiple par répartition dans le temps et fonctionnant dans la bande attribuée aux services mobiles maritimes en ondes métriques"	UIT	Avril 2010
Standard International CEI 61993-2, Edition 2 "Navigation maritime et équipements et systèmes de communication radio – Système d'Identification Automatique, Partie 2, Classe A, équipement à bord du système universel d'identification automatique (AIS)"	CEI	Octobre 2012
Standard International CEI Série 61162, "Navigation maritime et équipements et systèmes de communication radio – Interfaces numériques"		
"Partie 1 : Locuteur unique et auditeurs multiples	CEI	Novembre 2010
"Partie 2 : Locuteur unique et auditeurs multiples, transmission haut débit"		Sept. 1998

Titre du document	Organisation	Date de publication
Code de localisation CEE-ONU	CEE-ONU	
Code de type de navire CEE-ONU	CEE-ONU	
Clarifications techniques de la CCNR relatives à l'AIS Intérieur	CCNR	2008

ABREVIATIONS

AI	Application Identifier
AIS	Automatic Identification System
AI-IP	Automatic Identification via Internet Protocol
ADN/	European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways
ASCII	American Standard Code for Information Interchange
ATIS	Automatic Transmitter Identification System
A-to-N	Aids to Navigation
CCNR/CCNR	Central Commission for the Navigation of the Rhine / Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
COG	Course Over Ground
COMPRIS	Consortium Operational Management Platform River Information Services
CSTDMA	Carrier Sense Time Division Multiple Access
DAC	Designated Area Code
DC	Danube Commission
DGNSS	Differential GNSS
DSC	Digital Selective Calling
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EMMA	European Multiservice Meteorological Awareness System
ENI	Unique European Vessel Identification Number
ERI	Electronic Reporting International
ETA	Estimated Time of Arrival
FI	Functional Identifier
GLONASS	(Russian) Global Navigation Satellite System
GIW	Gleichwertiger Wasserstand (reference water level in Germany) (Étiage équivalent)
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPRS	General Packet Radio Service
GPS	Global Positioning System
GSM	Global System for Mobile communication
GUI	Graphical User Interface
HDG	Heading
IAI	International Application Identifier
IANA	Internet Assigned Numbers Authority
IALA	International Association of Lighthouse Authorities
ID	Identifier

IEC	International Electrotechnical Commission
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IETF	Internet Engineering Task Force
IMO	International Maritime Organisation
IP	Internet Protocol
ITU	International Telecommunication Union
MKD	Minimum Keyboard and Display
MID	Maritime Identification Digits
MHz	Megahertz (Megacycles per second)
MMSI	Maritime Mobile Service Identifier
OLR	Overeen gekomen lage Rivierstand (reference water level in the Netherlands)
RAI	Regional Application Identifier
RAIM	Receiver Autonomous Integrity Monitoring
RIS	River Information Services
RNW	Regulierungs Niederwasser (granted water level during 94% the year)
ROT	Rate Of Turn
RTA	Requested Time of Arrival
SAR	Search And Rescue
SOG	Speed Over Ground
SOLAS	Safety Of Life At Sea
SOTDMA	Self Organizing Time Division Multiple Access
SQRT	Square Root
STI	Strategic Traffic Image
TDMA	Time Division Multiple Access
TTI	Tactical Traffic Image
UDP	User Datagram Protocol
UMTS	Universal Mobile Telecommunications System
UN	United Nations
UN/LOCODE	United Nations Location Code
UTC	Universal Time Coordinated
VDL	VHF Data Link
VHF	Very High Frequency
VTS	Vessel Traffic Services
WGS-84	World Geodatic System from 1984
WiFi	Wireless Fidelity (IEEE 802.11 wireless networking standard)

1. Utilisation du suivi et repérage des bateaux dans la navigation intérieure

1.1 Introduction

L'OMI a introduit le système automatique d'identification (AIS) en navigation maritime. Tous les navires effectuant des voyages internationaux conformément à SOLAS, chapitre 5, sont équipés d'un système AIS depuis fin 2004. Les directives pour la planification, l'introduction et le fonctionnement des services d'information fluviale définissent l'AIS comme étant une technologie importante. Compte tenu de l'existence de secteurs présentant un trafic mixte, il est important que les standards, les spécifications techniques et les procédures applicables à la navigation intérieure soient compatibles avec les standards, spécifications techniques et procédures déjà établis pour la navigation maritime.

Afin de tenir compte des besoins spécifiques de la navigation intérieure, l'AIS a fait l'objet d'adaptations sous la forme d'un AIS Intérieur, lequel demeure toutefois pleinement compatible avec l'AIS maritime de l'OMI ainsi qu'avec les autres standards existants de la navigation intérieure.

Le chapitre 1 de ce document comporte les descriptions de fonctionnalités pour le suivi et le repérage en navigation intérieure. Le chapitre 2 décrit les spécifications techniques de l'AIS Intérieur, y compris les avis (messages) du standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure. L'ANNEXE A : Définitions comporte un aperçu des définitions de services et des parties concernées.

L'objectif de ce chapitre introductif est de définir toutes les exigences fonctionnelles nécessaires relatives au suivi et repérage des bateaux dans la navigation intérieure.

Un aperçu des champs d'intérêt et des utilisateurs est mis à disposition, et plus particulièrement, les besoins en informations de chaque champ d'intérêt sont décrits. Les spécifications fonctionnelles reposent sur des règles et régulations pour la navigation, fondées sur des discussions avec des experts et sur des expériences déjà existantes.

On peut distinguer trois groupes d'informations :

- Les informations dynamiques, informations évoluant très fréquemment en l'espace de quelques secondes ou minutes.
- Les informations semi-dynamiques, informations changeant seulement quelques fois durant chaque voyage.
- Les informations statiques, informations changeant uniquement quelques fois par an.

Pour chaque groupe d'informations, on peut identifier différentes possibilités pour l'échange des informations :

- Les systèmes de suivi et de repérage des navires échangeront particulièrement les informations dynamiques.
- Les appareils de reporting électronique, comme par exemple les e-mails, sont utilisés pour l'échange des informations semi-dynamiques.
- Les bases de données servent à fournir des informations statiques pouvant être transférées via Internet ou autre.

Dans les paragraphes suivants sont décrites en détails les informations pouvant être échangées par systèmes de suivi et de repérage de navires entre les navires, et entre les navires et la terre. Les besoins en informations sont décrits en relation au suivi et de repérage. Cependant, pour la plupart des tâches, des informations supplémentaires comme des informations géographiques, des informations détaillées sur le chargement ou encore l'adresse, sont requises. Ces informations seront fournies par d'autres systèmes.

1.2 Etendue

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des champs d'intérêt traités dans ce document. Chaque champ d'intérêt est divisé en tâches et les utilisateurs sont définis pour chaque tâche.

Tableau 1.1 : Aperçu des champs d'intérêt, des tâches et des utilisateurs

Champ d'intérêt	Tâche	Utilisateur
Navigation	Moyen terme : Prévision plusieurs minutes ou heures à l'avance, fourchette radar à bord à l'extérieur	Skipper navigant
	Court terme : Prévision plusieurs minutes à l'avance, sur fourchette radar à bord	Skipper navigant
	Très court terme Prévision quelques secondes à une minute à l'avance	Skipper navigant
Gestion du trafic navires	VTS	Opérateur VTS, skipper navigant
	Opération de l'écluse	Opérateur de l'écluse, skipper navigant
	Planification de l'écluse	Opérateur de l'écluse, skipper navigant, conducteur, gestionnaire de la flotte
	Opération de pont	Opérateur de pont, skipper navigant
	Planification de pont	Opérateur de pont, skipper navigant, conducteur, gestionnaire de la flotte
Service de protection contre les désastres		Opérateur dans un centre de désastres, opérateur VTS, opérateur de l'écluse, opérateur de pont, skipper navigant, conducteur, autorité compétente
Gestion de transport	Planification de voyage	Conducteur, courtier en fret, gestionnaire de la flotte, opérateur de terminal, skipper navigant, opérateur VTS, opérateur de l'écluse, opérateur de pont, opérateur SIF
	Logistique de transport	Gestionnaire de la flotte, conducteur, consignateur, consignataire, transitaire de fourniture
	Gestion du port et du terminal	Opérateur de terminal, conducteur, transitaire de fourniture, autorité du port, autorité compétente
	Gestion du chargement et de la flotte	Gestionnaire de la flotte, consignateur, consignataire, transitaire de fourniture, courtier en fret, conducteur
Application	Transfrontalier	Douanes, autorité compétente, conducteur
	Sécurité du trafic	Autorité compétente, conducteur (autorités de police)
Frais d'infrastructure de voie navigable et de port		Autorité compétente, conducteur, gestionnaire de la flotte, autorité de voie navigable
Services d'information de chenal	Informations météo	Skipper navigant
	Etat du signal	Autorité compétente, conducteur, gestionnaire de la flotte
	Niveau de l'eau	Autorité compétente, conducteur, gestionnaire de la flotte, skipper navigant

Dans les paragraphes suivants, les utilisateurs et les besoins en informations sont décrits en détail pour chaque champ d'intérêt et tâche.

Note : l'ordre de présentation des besoins en information pour chaque tâche n'implique pas une importance différente de l'information. Le degré de pertinence des besoins en information est résumé dans un tableau dans le dernier paragraphe.

1.3 Navigation

Le suivi et le repérage peuvent être utilisés pour assister la navigation active à bord. Le processus de navigation peut être divisé en trois phases :

- Navigation, à moyen terme à l'avance
- Navigation, à court terme à l'avance
- Navigation, à très court terme à l'avance

Les exigences des utilisateurs sont différentes pour chaque phase.

1.3.1 Navigation, à moyen terme à l'avance

La navigation à moyen terme à l'avance est la phase de navigation durant laquelle le skipper observe et analyse la situation du trafic en prévoyant quelques minutes à une heure à l'avance et envisage les possibilités de rencontrer, dépasser ou gagner d'autres navires.

L'image de trafic nécessaire est l'image typique de "l'observation prévisionnelle" et est essentiellement hors de l'étendue de la fourchette radar à bord.

Les informations de trafic échangées sont constituées des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- Destination / itinéraire prévu
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (longueur & largeur)
- Nombre de feux bleus
- Chargé/Vide
- Etat de navigation du navire (ancré, amarré, navigant, restreint par des conditions particulières, ...)

Le taux de mise à jour dépend de la tâche et diffère selon la situation dans laquelle le bateau est impliqué. (Le taux maximal de mise à jour est de 2 secondes.)

1.3.2 Navigation, à court terme à l'avance

La navigation à court terme à l'avance est la phase de décision dans le processus de navigation. Dans cette phase, les informations servent au processus de navigation, y compris, si nécessaire, pour les mesures servant à éviter les collisions. Cette fonction concerne l'observation d'autres navires à grande proximité du navire. Les informations échangées à propos du trafic sont constituées des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route (précision 1 km/h)
- Route / direction
- Cap
- Intention (signe bleu)
- Destination / itinéraire prévu
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Nombre de feux bleus
- Chargé/ vide
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

Les informations effectives de trafic relatives à la position, l'identification, le nom, la direction, la vitesse sur route, la route, le cap et l'intention (feu bleu) seront échangées en continu au moins toutes les 10 secondes. En ce qui concerne certains itinéraires, les autorités fixeront un taux de mise à jour prédéfini (maximum 2 secondes).

1.3.3 Navigation, à très court terme à l'avance

La navigation à très court terme à l'avance est le processus opérationnel de navigation. Il consiste à exécuter les décisions qui ont été prises auparavant sur le spot et à en contrôler les conséquences. Les informations de trafic nécessaires de la part des autres navires, en particulier dans cette situation, sont liées à ses propres conditions de navire, comme par exemple la position relative, la vitesse relative, etc.

Dans cette phase, les informations très précises suivantes sont nécessaires :

- Position relative
- Cap relatif
- Vitesse relative
- Dérive relative
- Vitesse angulaire de virage relative

Sur la base des exigences susmentionnées, il est devenu évident qu'à ce jour, la navigation à très court terme ne peut utiliser les informations suivi et de repérage.

1.4 Gestion du trafic des navires

La gestion du trafic des navires comprend au moins les éléments définis ci-dessous :

- Services de trafic des navires
- Planification et opération du verrouillage
- Planification et opération de pont

1.4.1 Services de trafic des navires

On peut distinguer au sein des services du trafic des navires différents services :

- Un service d'information
- Un service d'assistance à la navigation
- Un service de régulation du trafic

Dans les paragraphes suivants sont décrits les besoins des utilisateurs relatifs aux informations de trafic.

1.4.1.1 Service d'information

Un *service d'information* est fourni par des diffusions d'informations à heures et intervalles fixes ou lorsque cela est considéré comme nécessaire par les VTS ou à la demande d'un navire, et peut inclure par exemple des rapports sur la position, l'identité et les intentions d'un autre trafic ; les conditions des voies navigables ; la météo ; les dangers ; ou tout autre facteur pouvant influencer le transit du navire.

Un aperçu du trafic dans un réseau ou sur une file de chenal est nécessaire pour les services d'information. Les informations sur le trafic comprendront des informations sur le navire telles que :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Route / direction
- Limitations sur l'espace navigable
- Destination / itinéraire prévu
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Nombre de feux bleus
- Chargé/ vide
- Nombre de personnes à bord (en cas d'incident)
- Statut de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

L'autorité compétente fixera le taux de mise à jour prédéfini.

1.4.1.2 Service d'assistance à la navigation

Un *service d'assistance à la navigation* informe le conducteur de circonstances difficiles de navigation ou de météo ou l'assiste en cas de manques ou de pannes. Ce service est normalement rendu sur la demande d'un navire ou par le VTS lorsque cela est considéré comme nécessaire.

Afin de fournir des informations individuelles au skipper, l'opérateur VTS a besoin d'une image de trafic actuelle détaillée.

La contribution du suivi et du repérage de navires est constituée des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- Intention (signe bleu)
- Destination / itinéraire prévu
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Tirant d'eau
- Tirant d'air (en cas d'obstacles)
- Nombre de feux bleus
- Chargé / vide
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

Les autres informations nécessaires seront d'ordre environnemental, géographique ou consisteront en des avis aux skippers.

Les informations effectives de trafic concernant l'identification, la position, la direction, la vitesse, la route et l'intention (feu bleu) doivent être échangées en continu (toutes les 3 secondes, presque en temps réel ou selon un autre taux de mise à jour prédéfini fixé par l'autorité compétente).

Toutes les autres informations devaient être disponibles sur demande de l'opérateur VTS ou à des occasions spéciales (en cas d'événement).

1.4.1.3 Service de régulation du trafic

Un *service de régulation du trafic* concerne la gestion opérationnelle du trafic et la planification à l'avance des mouvements du navire pour prévenir la congestion et les situations dangereuses et est particulièrement pertinent en période de forte densité du trafic ou lorsque le mouvement de transports spéciaux est susceptible d'affecter le flux d'un autre trafic. Le service peut également inclure l'établissement et l'opération d'un système de clairance du trafic ou des plans de navigation VTS ou les deux, en relation à la priorité des mouvements, à l'allocation d'espace, au rapport obligatoire de mouvements dans la zone VTS, aux itinéraires à suivre, aux limitations de vitesse à respecter, ou à d'autres mesures appropriées qui sont considérées comme nécessaires par l'autorité VTS. Les exigences de l'image de trafic pour le service de régulation du trafic sont les mêmes que celles décrites au paragraphe 1.4.1.2 Service d'assistance à la navigation.

1.4.2 Planification et opération d'écluse

Dans les paragraphes suivants sont décrits les processus de planification d'écluse – à long et moyen termes – et le processus d'opération d'écluse.

1.4.2.1 Planification d'écluse, à long terme

La planification d'écluse à long terme à l'avance est la planification d'écluse de quelques heures à un jour à l'avance.

Dans ce cas, les informations sur le trafic sont utilisées pour améliorer les informations relatives aux heures d'attente et de passages au niveau d'écluses. Elles sont à l'origine basées sur des informations statistiques.

Les informations de trafic nécessaires pour la planification d'écluse à long terme sont constituées des éléments suivants : (en gras les plus importantes) :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Route / direction
- ETA à l'écluse
- RTA à l'écluse
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Tirant d'eau
- Tirant d'air
- Nombre de feux bleus
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières...)

L'ETA doit être disponible sur demande ou doit être échangé si une déviation prédéfinie par l'Autorité compétente de l'ETA d'origine est dépassée. La RTA est la réponse sur un rapport ETA.

1.4.2.2 Planification d'écluse à moyen terme

La planification d'écluse à moyen terme à l'avance est la planification d'une fermeture d'écluse jusqu'à 2 ou 4 cycles d'écluse à l'avance.

Dans ce cas, les informations sur le trafic sont utilisées pour planifier les navires arrivant vers les cycles d'écluse disponibles et, sur la base de la planification, pour informer les skippers de la RTA (Heure d'Arrivée Requise).

Les informations de trafic nécessaires pour la planification d'écluse à moyen terme sont constituées des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- ETA à l'écluse
- RTA à l'écluse

- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Nombre de remorques de secours
- Tirant d'eau
- Tirant d'air
- Nombre de feux bleus
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

L'ETA doit être disponible sur demande ou doit être échangée si une déviation prédéfinie par l'Autorité compétente de l'ETA d'origine est dépassée. Toutes les autres informations doivent être disponibles après le premier contact ou sur demande. La RTA est la réponse sur un rapport ETA.

1.4.2.3 Opération d'écluse

Dans cette phase, le processus effectif d'écluse a lieu.

Afin de faciliter le processus opérationnel d'écluse, les informations de trafic suivantes sont nécessaires :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Nombre de remorques de secours
- Tirant d'eau
- Tirant d'air
- Nombre de feux bleus
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

Les informations effectives de trafic concernant l'identification, la position, la direction, la vitesse et la course doivent être échangées en continu ou selon le taux de mise à jour prédéfini par l'Autorité compétente.

1.4.3 Planification et opération de pont

Dans les paragraphes suivants sont décrits les processus de planification de pont - à moyen et court termes - et le processus d'opération de pont.

1.4.3.1 Planification de pont à moyen terme

Le processus de planification à moyen terme est l'optimisation du flux de trafic de manière que les ponts soient ouverts à temps pour le passage des navires (vague verte). Le temps à l'avance varie de 15 minutes à 2 heures. Le délai dépendra de la situation locale.

Les informations de trafic nécessaires pour la planification de pont à moyen terme sont constituées des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- ETA au pont
- RTA au pont
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Tirant d'air
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

L'ETA et la position doivent être disponibles sur demande ou doivent être échangées si une déviation prédéfinie par l'Autorité compétente de l'ETA d'origine est dépassée. Toutes les autres informations doivent être disponibles après le premier contact ou sur demande. La RTA est la réponse sur un rapport ETA.

1.4.3.2 Planification de pont à court terme

En cas de processus de planification de pont à court terme, des décisions sont prises concernant la stratégie suivie pour l'ouverture du pont.

Les informations de trafic nécessaires pour une planification de pont à court terme sont constituées des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- ETA au pont
- RTA au pont
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Tirant d'air
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

Les informations de trafic effectives concernant la position, la vitesse et la direction doivent être disponibles sur demande ou selon le taux de mise à jour prédéfini par l'Autorité compétente, par ex. toutes les 5 minutes. L'ETA et la position doivent être disponibles sur demande ou doivent être échangées si une déviation prédéfinie par l'Autorité compétente de l'ETA d'origine est dépassée. Toutes les autres informations doivent être disponibles après le premier contact ou sur demande. La RTA est la réponse sur un rapport ETA.

1.4.3.3 Opération de pont

Dans cette phase ont lieu l'ouverture effective et le passage de navires sous le pont. Afin de faciliter ce processus, les informations de trafic suivantes sont requises :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Vitesse sur route
- Route / direction
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (longueur & Largeur)
- Tirant d'air

Les informations de trafic effectives concernant l'identification, la position, la vitesse, la route et la direction doivent échangées en continu ou selon le taux de mise à jour prédéfini par l'Autorité compétente.

1.5 Protection contre les désastres

La protection contre les désastres, dans ce contexte, se concentre sur des mesures répressives : gérer des accidents réels et fournir une assistance pour les urgences. Afin de faciliter ce processus, les informations de trafic suivantes sont nécessaires :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Route / direction
- Destination
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Nombre de feux bleus
- Chargé / vide
- Nombre de personnes à bord

En cas d'accident, les informations de trafic peuvent être fournies automatiquement ou la personne combattant le désastre demandera les informations.

1.6 Gestion du transport

Ce service est divisé en quatre activités :

- Planification de voyage
- Logistique de transport
- Gestion du port et du terminal
- Gestion du chargement et de la flotte

1.6.1 Planification de voyage

La planification de voyage, dans ce contexte, est centrée sur la planification en route. Durant le voyage, le skipper vérifiera le voyage planifié à l'origine.

Pour ce processus, les informations de trafic suivantes sont nécessaires :

- Position (effective, navire propre)
- Vitesse sur route (navire propre)
- Destination / Itinéraire prévu
- ETA à l'écluse / au pont/ au prochain secteur /au terminal
- RTA à l'écluse / au pont/ au prochain secteur /au terminal
- Dimensions (Longueur & Largeur) (navire propre)
- Tirant d'eau (navire propre)
- Tirant d'air (navire propre)
- Chargé / vide

Les informations de trafic sont nécessaires sur demande ou en cas d'événement spécial comme un changement significatif de l'ETA ou de la RTA.

1.6.2 Logistique de transport

La logistique de transport est l'organisation, la planification, l'exécution et le contrôle du transport.

Pour ces processus, les informations suivantes sont nécessaires :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Route / Direction
- ETA à destination

Toutes les informations sur le trafic sont nécessaires sur demande du propriétaire du navire ou des acteurs de la logistique.

1.6.3 Gestion intermodale du port et du terminal

La gestion intermodale du port et du terminal étudie la planification des ressources dans les ports et les terminaux.

Les informations de trafic nécessaires pour ces processus sont les suivantes :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Route / Direction
- ETA au port/terminal
- RTA au port/terminal
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Nombre de feux bleus
- Chargé / vide
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

Le gestionnaire du terminal et du port demandera des informations de trafic ou conviendra que dans des situations prédéfinies, les informations de trafic seront envoyées automatiquement.

1.6.4 Gestion du chargement et de la flotte

La gestion du chargement et de la flotte étudie la planification et l'optimisation de l'utilisation des navires, en adaptant le chargement et le transport.

Les informations de trafic nécessaires pour ces processus sont les suivantes :

- Identification
- Nom
- Position (effective)
- Route / Direction (en amont/ en aval)
- Destination
- ETA à l'écluse/ au pont/ à destination/terminal
- RTA à l'écluse/ au pont/ à destination/terminal
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Chargé / vide
- Etat de navigation navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières, ...)

L'expéditeur ou le propriétaire du navire demandera des informations de trafic ou conviendra que dans des situations prédéfinies, les informations de trafic seront envoyées automatiquement.

1.7 Application

L'étendue de la tâche d'application décrite ci-dessous se limite aux services sur les biens dangereux, les contrôles d'immigration et les douanes.

La contribution du suivi et repérage des navires dans ces processus est constituée des éléments suivants :

- Identification
- Nom
- Position
- Route / Direction
- Destination / itinéraire prévu
- ETA à l'écluse/ au pont/ à la frontière/ au terminal / à destination
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Nombre de feux bleus
- Nombre de personnes à bord
- Etat de navigation du navire (ancrage, amarrage, navigation, restreint par des conditions particulières...)

Les informations de trafic seront échangées aux autorités appropriées. L'échange d'informations de trafic aura lieu sur demande ou à des points fixes prédéfinis ou dans des circonstances particulières définies par les autorités responsables.

1.8 Frais de voie navigable et d'infrastructure portuaire

Il existe différents endroits en Europe où il faut payer des frais pour l'utilisation des voies navigables et des ports.

Les informations de trafic nécessaires pour ces processus sont les suivantes :

- Identification
- Nom
- Position
- Destination / itinéraire prévu
- Type de bâtiment ou type de convoi
- Dimensions (Longueur & Largeur)
- Tirant d'air

Les informations de trafic seront échangées sur demande ou à des points fixes, définis par l'autorité de voie navigable ou portuaire compétente.

1.9 Services d'information des chenaux

Trois services sont décrits en ce qui concerne les services d'information des chenaux :

- Alertes météorologiques en cas de conditions météorologiques extrêmes
- Etat du signal
- Niveaux de l'eau

Dans les paragraphes suivants sont décrites les informations fournies.

1.9.1 Alertes météorologiques (EMMA)

Le projet européen en cours "EMMA" (Système Européen Multiservices d'Alerte Météorologique) gère la standardisation des alertes météorologiques. Les symboles standardisés d'alertes météorologiques ont été développés au sein du projet EMMA et peuvent être utilisés pour l'affichage de messages sur l'écran ECDIS du pays.

EMMA ne fournira pas d'informations météorologiques continues mais uniquement des alertes en cas de situations météorologiques particulières. Les alertes sont fournies par région.

Les seules informations qui seront utilisées pour les alertes météorologiques sont : km/h (vent), °C (température), cm/h (neige), l/m²h (pluie) et m (distance de visibilité par temps de brouillard).

Les informations suivantes sont nécessaires :

- Début de la période de validité
- Fin de la date de validité (indéfinie : 99999999)
- Heure de début de la validité
- Heure de fin de la validité
- Début de la section de chenal et coordonnées de fin (2x)
- Type d'alerte météorologique (voir ANNEXE B)
- Valeur minimale
- Valeur maximale
- Classification de l'alerte
- Direction du vent (voir ANNEXE B)

Ces informations sont uniquement échangées lors d'événements spéciaux en cas de conditions météorologiques extrêmes.

1.9.2 Etat de signal

Les systèmes de suivi et de repérage des navires peuvent être utilisés pour la transmission de l'état de signaux de trafic dans la navigation intérieure.

Les informations à échanger sont :

- La position du signal
- Une identification du type de signal (lumière seule, deux lumières, "Wahrschau", etc.);
- La direction de l'impact
- Le statut actuel du signal

Des exemples de signaux sont donnés en ANNEXE C.

La diffusion des informations doit être restreinte à une zone spécifique.

1.9.3 Niveau de l'eau

Les systèmes de suivi et de repérage des navires peuvent être utilisés pour la transmission d'informations sur le niveau (effectif) de l'eau :

Les informations à échanger sont :

- Station de tirant
- Valeur du niveau de l'eau

Les informations seront envoyées régulièrement ou sur demande.

1.10 Conclusion

Les spécifications fonctionnelles ont décrit les besoins de l'utilisateur et les besoins de données pour chaque champ d'intérêt. Les systèmes de suivi et de repérage échangeront particulièrement les informations dynamiques.

Dans le tableau 1.2, un aperçu des demandes de précision des informations dynamiques relatives à la tâche décrite dans ce chapitre est donné.

Tableau 1.2 : Aperçu des demandes de précision des données dynamiques

Précision demandée	Position	Vitesse sur le fond	Route	Cap
Navigation à moyen terme à l'avance	15 – 100 m	1- 5 km/h	-	-
Navigation à court terme à l'avance	10 m ¹	1 km/h	5°	5°
Service d'information VTS	100 m – 1 km	-	-	-
Service d'assistance à la navigation VTS	10 m ¹	1 km/h	5°	5°
Service de régulation du trafic VTS	10 m ¹	1 km/h	5°	5°
Planification d'écluse à long terme	100 m – 1 km	1 km/h	-	-
Planification d'écluse à moyen terme	100 m	0,5 km/h	-	-
Opération d'écluse	1 m	0,5 km/h	3°	-
Planification de pont à moyen terme	100 m – 1 km	1 km/h	-	-
Planification de pont à court terme	100 m	0,5 km/h	-	-
Opération de pont	1 m	0,5 km/h	3°	-
Planification de voyage	15 – 100 m	-	-	-
Logistique de transport	100 m – 1 km	-	-	-
Gestion de port et de terminal	100 m – 1 km	-	-	-
Gestion de chargement et de flotte	100 m – 1 km	-	-	-
Protection contre les désastres	100 m	-	-	-
Application	100 m - 1 km	-	-	-
Frais de voie navigable et d'infrastructures portuaires	100 m – 1 km	-	-	-

¹ En addition, les demandes de la résolution OMI A.915(22) relative à l'intégrité, la disponibilité et la continuité de la précision de position sur les voies navigables intérieures doivent être remplies.

2. Standard AIS Intérieur

2.1 Introduction

Dans la navigation maritime, l'OMI a introduit le Système d'Identification Automatique (AIS). Tous les navires de haute mer effectuant des voyages internationaux relevant du Chapitre 5 de la convention SOLAS doivent être équipés de l'AIS depuis la fin 2004.

Le Parlement européen et le Conseil ont adopté la Directive 2002/59/CE qui établit un système d'information et de gestion du trafic maritime communautaire pour les navires de haute mer transportant des biens dangereux ou polluants utilisant l'AIS pour contrôler les navires et effectuer des rapports sur leur position.

La technologie de l'AIS est considérée comme une méthode appropriée pouvant également être utilisée pour l'identification automatique ainsi que le suivi et le repérage des navires dans la navigation intérieure. Le fonctionnement en temps réel de l'AIS et l'existence de normes et directives mondiales sont particulièrement avantageux pour les applications relatives à la sécurité.

Afin de répondre aux exigences spécifiques de la navigation intérieure, il faudra continuer de développer l'AIS pour en faire ledit Standard AIS Intérieur tout en préservant sa compatibilité totale avec l'AIS maritime de l'OMI et avec les normes déjà existantes de la navigation intérieure.

Parce que l'AIS Intérieur est compatible avec l'AIS SOLAS de l'OMI, il permet un échange de données direct entre les navires de haute mer et les bateaux de navigation intérieure navigant dans des zones de trafic mixte.

L'utilisation de l'AIS pour l'identification automatique ainsi que le suivi et le repérage des navires dans le cadre de la navigation intérieure comporte les caractéristiques suivantes.

L'AIS est

- un système de navigation maritime introduit conformément à la disposition de présence à bord obligatoire de l'OMI pour tous les navires SOLAS ;
- un système fonctionnant aussi bien en mode navire à navire qu'en mode navire à station côtière ou station côtière à navire ;
- un système de sécurité doté de grandes performances en matière de disponibilité, de continuité et de fiabilité ;
- un système en temps réel grâce à l'échange de données direct de navire à navire ;
- un système fonctionnant de façon autonome et auto-organisée sans station maîtresse. Il n'y a pas besoin d'une intelligence de contrôle centrale ;
- fondé sur les normes et procédures internationales conformément au Chapitre V de la convention SOLAS de l'OMI ;
- un système de type approuvé pour améliorer la sécurité de la navigation suivant une procédure de certification ;
- inter-exploitable avec l'AIS maritime.

L'objectif de ce document est de définir les performances, modifications et extensions fonctionnelles de l'AIS maritime afin de créer un AIS Intérieur à des fins d'utilisation dans la navigation intérieure.

2.2 Etendue

Le Système d'identification automatique (AIS) est un système de données par station radio à bord qui permet d'échanger des données statiques, dynamiques et de voyage relatives au navire entre les navires équipés du système et entre des navires équipés du système et des stations côtières. Les stations AIS à bord des navires émettent l'identité du navire, sa position et d'autres données à intervalles réguliers. En recevant ces transmissions, les stations AIS à bord de navires ou à terre se trouvant dans le radiophare d'alignement peuvent automatiquement localiser, identifier et pister les navires équipés de l'AIS sur un écran adéquat comme un radar ou un ECDIS intérieur. Les systèmes AIS sont prévus pour renforcer la sécurité de la navigation en utilisation navire à navire, la surveillance (VTS), le suivi et le repérage des navires et l'assistance pour la réduction des catastrophes.

On peut distinguer plusieurs types de stations AIS :

- a) Les stations mobiles de classe A pouvant être utilisées par tous les navires de haute mer relevant du chapitre V de la convention SOLAS de l'OMI sur les dispositions de présence à bord,
- b) Les stations mobiles de classe B SO/CS avec des fonctionnalités limitées pouvant être utilisées par exemple par les bateaux de plaisance,
- c) Les stations dérivées de la classe A, disposant de toutes les fonctionnalités de la classe A au niveau VHL, peuvent devenir des fonctions supplémentaires pouvant être utilisées par tous les navires ne relevant pas des dispositions de présence à bord de l'OMI (par ex. les remorqueurs, les navires pilotes, les navires intérieurs (dénomination AIS Intérieur dans ce document)),
- d) Les stations de base, y compris les stations distantes relais unidirectionnelles et bidirectionnelles basées à terre.

On peut distinguer les différents modes de fonctionnement suivants :

- a) Fonctionnement navire à navire : tous les navires équipés de l'AIS peuvent recevoir des informations statiques et dynamiques en provenance des autres navires équipés de l'AIS se trouvant dans le radiophare d'alignement.
- b) Fonctionnement navire à station côtière : les informations des navires équipés de l'AIS peuvent également être reçues par les stations AIS à terre connectées au centre SIF où une image du trafic (TTI et/ou STI) peut être établie.
- c) Fonctionnement station côtière à navire : des informations relatives à la sécurité peuvent être transmises de la station côtière au navire.

Une des caractéristiques de l'AIS est son mode autonome utilisant la technologie SOTDMA sans avoir besoin d'une station maîtresse d'organisation. Le protocole radio est conçu de façon à ce que les stations des navires fonctionnent de manière autonome et auto-organisée en échangeant des paramètres d'accès à la liaison. Le temps est divisé en trames d'une minute avec 2,250 créneaux par canal radio qui sont synchronisés grâce au GNSS et à l'UTC. Chaque participant organise son accès au canal radio en choisissant des créneaux libres au regard de l'utilisation future de créneaux par les autres stations. Il n'y a pas besoin d'une intelligence centrale pour contrôler la répartition des créneaux.

Une station AIS Intérieure comporte en général les composants suivants :

- a) un émetteur-récepteur VHF (1 émetteur/2 récepteurs)
- b) un récepteur GNSS
- c) un processeur de données

L'AIS universel à bord des navires, comme le définissent l'OMI, l'UIT et l'CEI, et qui est recommandé pour l'utilisation dans le cadre de la navigation intérieure, utilise une technologie d'accès multiple à répartition de temps auto-organisée (SOTDMA) dans la bande mobile maritime VHF. L'AIS fonctionne sur les fréquences VHF définies au niveau international AIS 1 (161,975 MHz) et AIS 2 (162,025 MHz), et peut passer à d'autres fréquences dans la bande mobile maritime VHF.

Afin de répondre aux exigences spécifiques de la navigation intérieure, il faudra continuer de développer l'AIS pour en faire ledit Standard AIS Intérieur tout en préservant sa compatibilité totale avec l'AIS maritime de l'OMI et avec les normes déjà existantes de la navigation intérieure.

Les systèmes de suivi et de repérage des navires dans la navigation intérieure doivent être compatibles avec l'AIS maritime, comme le prévoit l'OMI. C'est pourquoi les messages AIS doivent contenir :

- a) Des informations statiques telles que le numéro officiel, l'indicatif d'appel du navire, son nom et son type ;
- b) Des informations dynamiques telles que la position du navire avec une indication quant à la précision et l'état d'intégrité ;
- c) Des informations relatives au voyage telles que la longueur et la largeur des convois, la cargaison dangereuse à bord ;
- d) Des informations spécifiques à la navigation, par ex. le nombre de feux/lumières bleu(e)s conformément à l'ADN ou l'heure d'arrivée estimée (ETA) à l'écluse/ au pont/ au terminal à la rive.

Pour le déplacement des navires, un taux de mise à jour pour les informations dynamiques à un niveau tactique peut être effectué entre le mode SOLAS et le mode intérieur. En mode de navigation intérieure, il peut être augmenté jusqu'à 2 secondes. Pour les navires à l'ancre, il est recommandé d'avoir un taux de mise à jour de plusieurs minutes ou en cas où les informations changent.

L'AIS est une source supplémentaire pour les informations relatives à la navigation. L'AIS ne remplace pas les services liés à la navigation tels que les radars de pistage de la cible et les VTS, mais sert d'aide à ces services. La force de l'AIS consiste en sa capacité à surveiller et à pister les navires équipés de ce système. En raison de leurs différentes caractéristiques, l'AIS et les radars se complètent mutuellement.

2.3 Exigences fonctionnelles

2.3.1 Exigences générales pour l'AIS Intérieur

L'AIS Intérieur est fondé sur l'AIS maritime conformément à la réglementation SOLAS de l'OMI.

L'AIS Intérieur doit présenter la fonctionnalité principale de l'AIS SOLAS de l'OMI tout en prenant en compte des exigences spécifiques à la navigation intérieure.

L'AIS Intérieur doit être compatible avec l'AIS SOLAS de l'OMI et doit permettre un échange de données direct entre les bateaux de navigation intérieure et les navires de haute mer navigant dans des zones de trafic mixte.

Les exigences suivantes sont des exigences complémentaires ou additionnelles pour l'AIS Intérieur et qui diffèrent de celles de l'AIS SOLAS de l'OMI.

La configuration AIS Intérieur tient compte des notes techniques relatives à l'AIS Intérieur élaborées et publiées par la CCNR.

2.3.2 Contenu informatif

Généralement, seules les informations relatives au suivi et au repérage ainsi qu'à la sécurité doivent être transmises par le biais de l'AIS Intérieur. Au regard de cette exigence, les messages de l'AIS Intérieur doivent contenir les informations suivantes :

Les éléments signalés par '*' doivent être traités différemment s'ils se réfèrent à des navires de haute mer.

2.3.2.1 Informations statiques des navires

Les informations statiques des navires pour les bateaux de navigation intérieure doivent avoir les mêmes paramètres et la même structure que dans l'AIS de l'OMI, dans la mesure où cela est applicable. Les champs de paramètres non utilisés doivent être définis comme "non disponibles".

Les informations statiques des navires spécifiques aux bateaux de navigation intérieure doivent être ajoutées.

Les informations statiques des navires sont émises de manière autonome par le navire ou sur demande.

- Identifiant utilisateur (MMSI) (AIS standard OMI)
- Nom du navire (AIS standard OMI)
- Indicatif d'appel (AIS standard OMI)
- Numéro OMI * (AIS standard OMI/non disponible pour les bateaux de la navigation intérieure)
- Type de navire ou de chargement * (AIS standard OMI/modifié pour l'AIS Intérieur)
- Longueur hors-tout (précision au décimètre) * (AIS standard OMI/modifié pour l'AIS Intérieur)
- Largeur hors-tout (précision au décimètre) * (AIS standard OMI/modifié pour l'AIS Intérieur)
- Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) (Extension AIS Intérieur)
- Type de bateau ou combinaison (ERI) (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.2 Informations dynamiques des navires

Les informations dynamiques des navires pour les bateaux de navigation intérieure doivent avoir les mêmes paramètres et la même structure que dans l'AIS de l'OMI, dans la mesure où cela est applicable. Les champs de paramètres non utilisés doivent être définis comme "non disponibles".

Les informations dynamiques des navires spécifiques aux bateaux de navigation intérieure doivent être ajoutées.

Les informations dynamiques des navires sont émises de manière autonome par le navire ou sur demande.

- Position (WGS 84) (AIS standard OMI)
- Vitesse sur route SOG * (information qualitative) * (AIS standard OMI)
- Route COG (information qualitative) * (AIS standard OMI)
- Cap HDG (information qualitative) * (AIS standard OMI)
- Vitesse angulaire de virage ROT (AIS standard OMI)
- Précision de la position (GNSS/DGNSS) (AIS standard OMI)
- Heure de l'appareil élec. de localisation (AIS standard OMI)
- Etat de navigation (AIS standard OMI)
- Jeu de signal bleu (Extension AIS Intérieur/bits régionaux dans AIS standard OMI)
- Qualité de l'information relative à la vitesse (Extension AIS Intérieur/dérivée du capteur du navire ou du GNSS)
- Qualité de l'information relative à la route (Extension AIS Intérieur/dérivée du capteur du navire ou du GNSS)

- Qualité de l'information relative au cap (Extension AIS Intérieur/dérivée du capteur certifié (par ex. gyrocompas) ou non certifié)

2.3.2.3 Informations des navires relatives au voyage

Les informations des navires relatives au voyage pour les bateaux de navigation intérieure ont les mêmes paramètres et la même structure que dans l'AIS de l'OMI, dans la mesure où cela est applicable. Les champs de paramètres non utilisés doivent être définis comme "non disponibles".

Les informations des navires relatives aux voyages intérieurs doivent être ajoutées.

Les informations des navires relatives au voyage sont émises de manière autonome par le navire ou sur demande.

- Destination (codes de localisation ERI) (AIS standard OMI)
- Catégorie de chargement dangereux (AIS standard OMI)
- ETA (AIS standard OMI)
- Tenant d'eau permanent présent maximum* (Standard OMI AIS/modifié pour l'AIS Intérieur)
- Classification de chargement dangereux (Extension AIS Intérieur)
- Bateau chargé/lège (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4 Informations relatives à la gestion du trafic

Les informations relatives à la gestion du trafic sont destinées à l'utilisation spécifique de la navigation intérieure. Ces informations sont transmises lorsque cela est nécessaire ou sur demande de/aux bateaux de navigation intérieure uniquement.

2.3.2.4.1 ETA à l'écluse/ au pont/ au terminal

Les informations concernant l'ETA à l'écluse/ au pont/ au terminal sont transmises en tant que message par adresse du navire à la terre.

- N° ID écluse/pont/terminal (UN/LOCODE) (Extension AIS Intérieur)
- ETA à l'écluse/ au pont/ au terminal (Extension AIS Intérieur)
- Nombre de remorqueurs de secours (Extension AIS Intérieur)
- Tirant d'air statique maximal actuel (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4.2 RTA à l'écluse/ au pont/ au terminal

Les informations concernant la RTA à l'écluse/ au pont/ au terminal sont transmises en tant que message par adresse de la terre au navire.

- N° ID écluse/pont/terminal (UN/LOCODE) (Extension AIS Intérieur)
- RTA à l'écluse/ au pont/ au terminal (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4.3 Nombre de personnes à bord

Le nombre de personnes à bord est de préférence transmis en tant que message par adresse du navire à la terre sur demande ou si un événement le nécessite.

- Nombre total de personnes à bord (AIS standard OMI)
- Nombre de membres de l'équipage à bord (Extension AIS Intérieur)
- Nombre de passagers à bord (Extension AIS Intérieur)
- Nombres de membres de personnel de bord à bord (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4.4 Etat du signal

Les informations relatives à l'état du signal sont transmises par le biais d'un message à diffusion générale de la terre au navire.

- Position du signal (WGS84) (Extension AIS Intérieur)
- Forme du signal (Extension AIS Intérieur)
- Etat des feux (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4.5 Alertes EMMA

Les informations relatives aux alertes EMMA sont transmises par le biais d'un message à diffusion générale de la terre au navire.

- Avertissements de météo locale (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4.6 Niveaux de l'eau

Les informations relatives aux niveaux de l'eau sont transmises par le biais d'un message à diffusion générale de la terre au navire.

- Informations de niveau d'eau local (Extension AIS Intérieur)

2.3.2.4.7 Messages liés à la sécurité

Les messages liés à la sécurité sont transmis si nécessaire par le biais de messages à diffusion générale ou par adresse.

2.3.3 Intervalle de rapport de la transmission des informations

Les différents types d'information de l'AIS Intérieur doivent être transmis avec des taux de rapport différents.

Pour les navires se déplaçant dans des zones de voies navigables intérieures, le taux de rapport pour les informations dynamiques peut passer du mode SOLAS au mode voies navigables intérieures. En mode de navigation intérieure, le taux de rapport peut être augmenté jusqu'à 2 secondes. Dans des zones de trafic mixte comme les ports maritimes, l'autorité compétente doit avoir la possibilité de diminuer le taux de rapport pour les informations dynamiques afin d'assurer un équilibre dans le comportement de rapport entre les navires intérieurs et les navires SOLAS. Le comportement de rapport doit pouvoir être commuté par télécommande TDMA depuis une station de base (commutation automatique par télécommande TDMA par le biais du message 23) et par commande des systèmes de bord, par ex. les MKD, ECDIS ou l'ordinateur de bord, via une interface, par ex. CEI 61162 (commutation automatique par commande du système de bord). Pour les informations statiques et relatives au voyage, il est recommandé d'avoir un taux de rapport de plusieurs minutes sur demande ou si une information change.

Les taux de rapport suivants sont applicables :

Informations statiques des navires	Toutes les 6 minutes ou si une données a été modifiée ou sur demande
Informations dynamiques des navires	Dépendent de l'état de navigation et du mode de fonctionnement du navire, soit mode voies navigables intérieures soit mode SOLAS (par défaut), voir Tableau 2.1
Informations des navires relatives au voyage	Toutes les 6 minutes, si une donnée a changé ou sur demande
Informations relatives à la gestion du trafic	Conformément à ce qui est requis (à définir par l'autorité compétente)
Messages liés à la sécurité	Conformément à ce qui est requis

Tableau 2.1 : Taux de mise à jour des informations dynamiques des navires

Conditions dynamiques du navire	Intervalle de rapport nominal
Etat du navire "à l'ancre" et ne se déplaçant pas à plus de 3 nœuds	3 minutes ¹
Etat du navire "à l'ancre" et se déplaçant à plus de 3 nœuds	10 secondes ¹
Navire en mode SOLAS, se déplaçant à une vitesse entre 0 et 14 nœuds	10 secondes ¹
Navire en mode SOLAS, se déplaçant à une vitesse entre 0 et 14 nœuds et changeant de direction	3 1/3 secondes ¹
Navire en mode SOLAS, se déplaçant à une vitesse entre 14 et 23 nœuds	6 secondes ¹
Navire en mode SOLAS, se déplaçant à une vitesse entre 14 et 23 nœuds et changeant de direction	2 secondes
Navire en mode SOLAS, se déplaçant à plus de 23 nœuds	2 secondes
Navire en mode SOLAS, se déplaçant à plus de 23 nœuds et changeant de direction	2 secondes
Navire naviguant en mode voies navigables intérieures ²	Fixé entre 2 secondes et 10 secondes

1 Lorsqu'une station mobile détermine que c'est la sémaphore (cf. UIT-R M.1371, Annexe 2, § 3.1.1.4), le taux de rapport doit augmenter une fois toutes les 2 secondes (cf. UIT-R M.1371, Annexe 2, § 3.1.3.3.2)

2 Doit être commuté par l'autorité compétente en utilisant le message 23, lorsque le navire entre dans la zone des voies navigables intérieures

Remarque : Une station AIS mobile fonctionne soit en mode voie de navigation intérieure (Assignation de groupe par message 23) ou en mode SOLAS (mode autonome, sans assignation de groupe actif).

2.3.4 Plateforme de technologie

La solution technique de l'AIS Intérieur repose sur les mêmes normes techniques que l'AIS SOLAS de l'OMI (Rec. UIT-R M.1371, CEI 61993-2 Edition 2).

L'utilisation de dérivés de stations mobiles de classe A ou de dérivés de stations mobiles de classe B "SO" utilisant des techniques SOTDMA est recommandée pour agir en tant que plateforme AIS Intérieur. L'utilisation de la classe B "CS" utilisant des techniques CSTDMA n'est pas possible car elle ne garantit pas la même performance que l'équipement de la classe A ou de la classe B "SO". La transmission réussie au lien radio ne peut pas être garantie et il n'est pas non plus possible d'envoyer les messages spécifiques de l'AIS Intérieur définis dans cette norme.

Tant qu'aucun appareil de classe B "SO" n'est disponible, l'équipement mobile de l'AIS Intérieur est un dérivé de l'équipement mobile de classe A de l'AIS maritime, conformément à la régulation SOLAS de l'OMI.

2.3.5 Compatibilité avec les transpondeurs de classe A de l'OMI

Les transpondeurs de l'AIS Intérieur doivent être compatibles avec les transpondeurs de classe A de l'OMI et doivent donc être en mesure de recevoir et de traiter tous les messages de l'AIS de l'OMI (conformément à UIT-R M.1371 et aux clarifications techniques IALA sur UIT-R M.1371) ainsi que les messages définis au chapitre 2.4 de ces spécifications techniques.

La capacité de transmission (tx) du DSC et la provision d'un MKD ne sont pas requises pour les transpondeurs de l'AIS Intérieur, mais la fonctionnalité MKD et la fonctionnalité DSC de gestion des canaux sont nécessaires. Les fabricants peuvent enlever le matériel et le logiciel respectifs des transpondeurs de classe A.

2.3.6 Identifiant unique

Afin de garantir la compatibilité aux navires maritimes, l'identifiant mobile de service maritime (MMSI) doit être utilisé comme un identifiant de station unique (identifiant d'équipement radio) pour les transpondeurs de l'AIS Intérieur.

2.3.7 Identifiant d'application pour les messages spécifiques d'application de l'AIS Intérieur

Pour répondre à l'exigence d'information pour la navigation intérieure, des messages spécifiques d'application sont utilisés.

Les messages spécifiques d'application comprennent le cadre de l'AIS standard (identifiant du message, indicateur de répétition, identifiant de la source, identifiant de la destination), l'identifiant de l'application (AI = DAC + FI) et le contenu des données (longueur variable jusqu'à un maximum donné).

L'identifiant d'application 16 bits (AI = DAC + FI) comprend un code zone désigné de 10 bits (DAC) : international (DAC = 1) ou régional (DAC > 1), identifiant de fonction de 6 bits (FI) – capacité de 64 messages spécifiques d'application unique.

Pour les messages spécifiques d'application de l'AIS Intérieur, le DAC "200" est utilisé.

2.3.8 Exigences d'application

Il est nécessaire d'entrer et d'afficher des messages AIS Intérieur (codés de façon binaire). Cela doit être traité par une application (de préférence avec une GUI capable d'interfacer le transpondeur de l'AIS) de l'interface de présentation (PI), ou dans le transpondeur lui-même. Des conversions éventuelles de données (par ex. nœuds en km/h) ou des informations concernant tous les codes ERI (localisation, type de navire) doivent pouvoir être traitées ici également.

D'autre part, le transpondeur ou l'application correspondante doit être capable de stocker aussi les données statiques intérieures spécifiques dans la mémoire interne afin de conserver ces informations lorsque l'unité est hors tension.

Pour programmer les données intérieures spécifiques dans le transpondeur, les phrases d'entrée répertoriées en ANNEXE D : Phrases numériques d'interface proposées sont mises à disposition.

L'équipement de l'AIS Intérieur doit prévoir au minimum une interface externe RTCM SC 104 pour l'entrée de corrections du DGNSS et l'intégrité des informations.

2.3.9 Réception par type

Les appareils AIS doivent obtenir une réception par type conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin pour l'observation des exigences relatives à l'utilisation et à la performance, méthodes d'essais et résultats exigés (Standard d'essai pour l'AIS Intérieur).

2.4 Protocol amendments for Inland AIS

Etant donné que le chapitre 2.4 concerne plus particulièrement les fournisseurs, le texte est conservé intégralement en langue anglaise.

2.4.1 Message 1, 2, 3: position reports (ITU-R 1371)

Table 2.2: Position report

Parameter	Number of bits	Description
Message ID	6	Identifier for this message 1, 2 or 3
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. 0-3; Default = 0; 3 = do not repeat any more
User ID (MMSI)	30	MMSI number
Navigational Status	4	0 = under way using engine; 1 = at anchor; 2 = not under command; 3 = restricted manoeuvrability; 4 = constrained by her draught; 5 = moored; 6 = aground; 7 = engaged in fishing; 8 = under way sailing ; 9 = reserved for future amendment of Navigational Status for HSC; 10 = reserved for future amendment of Navigational Status for WIG; 11 - 13 = reserved for future use; 14 = AIS-SART (active); 15 = not defined = default (also used by AIS-SART under test)
Rate of Turn ROT _{AIS}	8	0 to +126 = turning right at up to 708° per min or higher 0 to -126 = turning left at up to 708° per min or higher Values between 0 and 708° per min coded by $ROT_{AIS} = 4.733 \text{ SQRT}(ROT_{sensor})$ degrees per min where ROT_{sensor} is the Rate of Turn as input by an external Rate of Turn Indicator (TI). ROT_{AIS} is rounded to the nearest integer value. +127 = turning right at more than 5° per 30 s (No TI available) -127 = turning left at more than 5° per 30 s (No TI available) -128 (80 hex) indicates no turn information available (default). ROT data should not be derived from COG information ±127 (-128 (80 hex) indicates not available, which should be the default). Coded by $ROTAIS=4.733 \text{ SQRT}(ROTINDICATED)$ degrees/min $ROT_{INDICATED}$ is the Rate of Turn (720 degrees per minute), as indicated by an external sensor.
Speed over Ground	10	Speed over ground in 1/10 knot steps (0-102.2 knots) 1023 = not available; 1022 = 102.2 knots or higher *1

Parameter	Number of bits	Description
Position Accuracy	1	The position accuracy (PA) flag should be determined in accordance with ITU-R M. 1371 1 = high (≤ 10 m) 0 = low (>10 m) 0 = default
Longitude	28	Longitude in 1/10 000 min (± 180 degrees, East = positive (as per 2's complement), West = negative (as per 2's complement). 181 degrees (6791AC0 hex) = not available = default)
Latitude	27	Latitude in 1/10 000 min (± 90 degrees, North = positive (as per 2's complement), South = negative (as per 2's complement), 91 degrees (3412140 hex) = not available = default)
Course over Ground	12	Course over ground in $1/10^\circ$ (0-3599). 3600 (E10 hex) = not available = default; 3 601 – 4 095 should not be used.
True Heading	9	Degrees (0-359) (511 indicates not available = default).
Time Stamp	6	UTC second when the report was generated by the electronic position system (EPFS) (0-59, or 60 if time stamp is not available, which should also be the default value, or 61 if positioning system is in manual input mode or 62 if Electronic Position Fixing System operates in estimated (dead reckoning) mode, or 63 if the positioning system is inoperative).
Special manoeuvre indicator: Blue sign	2	Indication if blue sign is set 0 = not available = default 1 = not engaged in special manoeuvre = Blue Sign not set 2 = engaged in special manoeuvre = Blue Sign is set 3 = not used
	2	Reserved for definition by a competent regional authority. Should be set to zero, if not used for any regional application. Regional applications should not use zero.
Spare	3	Not used. Should be set to zero. Reserved for future use
RAIM Flag	1	RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring) flag of Electronic Position Fixing Device; 0 = RAIM not in use = default; 1 = RAIM in use, see ITU-R M. 1371
Communication State	19	See ITU-R M. 1371
	168	Occupies 1 slot

*1 knots should be calculated in km/h by external onboard equipment

*2 should only be evaluated if the report is coming from an Inland AIS vessel and if the information is derived by automatic means (direct connection to switch),

2.4.2 Message 5: Ship static and voyage related data (ITU-R 1371)

Table 2.3: Ship static and dynamic data report

Parameter	Number of bits	Description
Message ID	6	Identifier for this message 5
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. 0-3; Default = 0; 3 = do not repeat any more
User ID (MMSI)	30	MMSI number
AIS Version Indicator	2	0 = Station compliant with Recommendation ITU-R M.1371 1 = station compliant with Recommendation ITU-R M.1371 2 - 3 = Station compliant with future Editions.
IMO Number	30	1 – 999999999 ; 0 = not available = default – not applicable for SAR aircraft *1
Call Sign	42	7 × 6 bit ASCII characters, "@@@@@@@" = not available = default.
Name	120	Maximum 20 characters 6 bit ASCII, see ITU-R M.1371; @@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@ = not available = default. For SAR aircraft, it should be set to "SAR AIRCRAFT NNNNNNN" where NNNNNNN equals the aircraft registration number.
Type of Ship and Cargo	8	0 = not available or no ship = default; 1 - 99 = as defined in ITU-R M.1371; 100 - 199 = preserved, for regional use; 200 - 255 = preserved, for future use. Not applicable to SAR aircraft *2
Dimensions of ship/convoy	30	Reference point for reported position; Also indicates the dimension of ship in metres (see ITU-R M.1371) For SAR aircraft, the use of this field may be decided by the responsible administration. If used it should indicate the maximum dimensions of the craft. As default should A = B = C = D be set to "0" *3,4,5
Type of Electronic Positioning Fixing device	4	0 = Undefined (default); 1 = GPS, 2 = GLONASS, 3 = Combined GPS/GLONASS, 4 = Loran-C, 5 = Chayka, 6 = Integrated Navigation System, 7 = surveyed, 8 = Galileo 9 - 14 = not used 15 = internal GNSS.

Parameter	Number of bits	Description
ETA	20	Estimated Time of Arrival; MMDDHHMM UTC Bits 19 - 16: month; 1 - 12; 0 = not available = default; Bits 15 - 11: day; 1 - 31; 0 = not available = default; Bits 10 - 6: hour; 0 - 23; 24 = not available = default; Bits 5 - 0: minute; 0 - 59; 60 = not available = default For SAR aircraft, the use of this field may be decided by the responsible administration
Maximum Present Static Draught	8	in 1/10 m, 255 = draught 25.5 m or greater, 0 = not available = default; in accordance with IMO Resolution A.851 Not applicable to SAR aircraft, should be set to 0 *4
Destination	120	Maximum 20 characters using 6-bit ASCII; @@@@@@@@@@@@@@@@@@@@ = not available. For SAR aircraft, the use of this field may be decided by the responsible administration *6
DTE	1	Data terminal ready (0 = available, 1 = not available = default)
Spare	1	Spare. Not used. Should be set to zero. Reserved for future use.
	424	Occupies 2 slots

*1 should be set to 0 for inland vessels

*2 best applicable ship type should be used for inland navigation

*3 the dimensions should be set to the maximum rectangle size of the convoy

*4 the decimetre accuracy of the inland information should be rounded upwards

*5 The reference point information has to be taken out of the SSD NMEA-record by distinguishing the field "source identifier". Position reference point information with source identifier AI, has to be stored as internal one. Other source identifiers will lead to reference point information for the external reference point.

*6 the UN location codes and ERI terminal codes should be used

2.4.3 Message 23, Group Assignment Command (Draft revision ITU-R M. 1371)

The Group Assignment Command is transmitted by a base station when operating as a controlling entity. The message shall be applied to a mobile station within the defined region and as selected by "Ship and Cargo Type" or by "Station Type". The receiving station shall consider all sector fields concurrently. It shall control the following operating parameters of a mobile station: transmit/receive mode; reporting interval; and the duration of a quiet time.

Table 2.4: Group Assignment Command

Parameter	Number of bits	Description
Message ID	6	Identifier for message 23; always 23
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. 0 - 3; default = 0; 3 = do not repeat any more.
Source ID	30	MMSI of assigning station.
Spare	2	Spare. Shall be set to zero. Reserved for future use.
Longitude 1	18	Longitude of area to which the group assignment applies; upper right corner (north-east); in 1/10 min ($\pm 180^\circ$, East=positive, West=negative).
Latitude 1	17	Latitude of area to which the group assignment applies; upper right corner (north-east); in 1/10 min ($\pm 90^\circ$, North=positive, South=negative).
Longitude 2	18	Longitude of area to which the group assignment applies; lower left corner (south-west); in 1/10 min ($\pm 180^\circ$, East=positive, West=negative).
Latitude 2	17	Latitude of area to which the group assignment applies; lower left corner (south-west); in 1/10 min ($\pm 90^\circ$, North=positive, South=negative).
Station type	4	0 = all types of mobiles (default) ; 1 = Class A mobile station only ; 2 = all types of Class B mobile stations ; 3 = SAR airborne mobile station; 4 = Class B "SO" mobile stations only ; 5= Class B"CS" shipborne mobile station only; 6= inland waterways 7 to 9= regional use and 10 to 15 = for future use
Type of ship and cargo type	8	0= all types (default) 1...99 see ITU-R M.1371- 100...199 reserved for regional use 200...255 reserved for future use
Spare	22	Reserved for future use. Not used. Shall be set to zero..
Tx/Rx mode	2	This parameter commands the respective stations to one of the following modes : 0 = TxA/TxB, RxA/RxB (default); 1 = TxA, RxA/RxB , 2 = TxB, RxA/RxB, 3 = reserved for future use
Reporting Interval	4	This parameter commands the respective stations to the reporting interval given in Table 2.5 below.
Quiet Time	4	0 = default = no quiet time commanded; 1 – 15 = quiet time of 1 to 15 min.
Spare	6	Spare. Not used. Shall be set to zero. Reserved for future use
Total	160	Occupies one time period

Table 2.5: Reporting Interval Settings for use with Message 23

Reporting Interval field setting	Reporting interval for msg18
0	As given by the autonomous mode
1	10 minutes
2	6 minutes
3	3 minutes
4	1 minute
5	30 seconds
6	15 seconds
7	10 seconds
8	5 seconds
9	Next shorter reporting interval
10	Next longer reporting interval
11	2 seconds (not applicable to the Class B "CS")
12 – 15	Reserved for future use

Note: When the dual channel transmission is suspended by Tx/Rx mode command 1 or 2, the required reporting interval should be maintained using the remaining transmission channel.

2.4.4 Application of specific messages (ITU-R 1371)

For the necessary data exchange in inland navigation Inland AIS application specific messages are defined.

The Regional Application Identifiers (RAI) of the Inland AIS application specific messages consist of the DAC "200" a Function Identifier (FI) as defined in this section.

2.4.4.1 Allocation of Function Identifiers (FI) within the Inland AIS branch

The FIs within the Inland AIS branch shall be allocated and used as described in ITU-R M.1371. Every FI within the Inland branch should be allocated to one of the following groups of application fields:

- General Usage (Gen).
- Vessel Traffic Services (VTS).
- Aids-to-Navigation (A-to-N).
- Search and Rescue (SAR).

Table 2.6: FI within the Inland AIS branch

FI	FIG	Name of International Function Message	Sent by	Broadcast	Addressed	Description
10	Gen	Inland ship static and voyage related data	Ship	X		See 2.4.4.2.1 Inland specific Message FI 10: Inland Ship Static and voyage related data
21	VTS	ETA at lock/bridge/terminal	Ship		X	See 2.4.4.2.2 Inland specific Message FI 21: ETA at lock/bridge/ Terminal
22	VTS	RTA at lock/bridge/terminal	Shore		X	See 2.4.4.2.3 Inland specific Message FI 22: RTA at lock/bridge/ Terminal
23	VTS	EMMA warning	Shore	X		See 2.4.4.2.5 Inland specific Message FI23: EMMA warning
24	VTS	Water level	Shore	X		See 2.4.4.2.6 Inland specific Message 24: water levels
40	A-to-N	Signal status	Shore	X		See 2.4.4.2.7 Inland specific Message 40: signal status
55	SAR	Inland number of persons on board	Ship	X	X (preferably)	See 2.4.4.2.4 Inland specific Message FI 55: number of persons on board

Some FI within the Inland branch should be reserved for future use.

2.4.4.2 Definition of Inland specific messages

2.4.4.2.1 Inland specific message FI 10: Inland ship static and voyage related data

This message should be used by inland vessels only, to broadcast ship static and voyage related data in addition to message 5. The message should be sent with binary message 8 as soon as possible (from the AIS point of view) after message 5.

Table 2.7: Inland vessel data report

Parameter	Number of bits	Description	
Message ID	6	Identifier for Message 8; always 8	
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more	
Source ID	30	MMSI number	
Spare	2	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.	
Binary data	Application Identifier	16	As described in Table 2.6
	Unique European Vessel Identification Number	48	8*6 Bit ASCII characters 00000000 = ENI not assigned = default
	Length of ship/convoy	13	1 - 8000 (rest not to be used) length of ship/convoy in 1/10m 0 = default
	Beam of ship/convoy	10	1 - 1000 (rest not to be used) beam of ship/convoy in 1/10m; 0 = default
	Vessel and convoy type	14	Numeric ERI Classification (CODES): 1 Vessel and convoy type as described in ANNEX EERI ship types 0 = not available = default
	Hazardous cargo	3	Number of blue cones/lights 0 - 3; 4 = B-Flag, 5 = default = unknown
	Maximum present static draught	11	1 - 2000 (rest not used) draught in 1/100m, 0 = default = unknown
	Loaded/unloaded	2	1 = loaded, 2 = unloaded, 0 = not available/default, 3 should not be used
	Quality of speed information	1	1 = high, 0 = low/GNSS = default *
	Quality of course information	1	1 = high, 0 = low/GNSS = default *
	Quality of heading information	1	1 = high, 0 = low = default *
Spare	8	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.	
	168	Occupies 1 slot	

* shall be set to 0 if no type approved sensor (e.g. gyro) is connected to the transponder

The details regarding the ERI ship type coding can be found in Annex E.

2.4.4.2.2 Inland specific message FI 21: ETA at lock/bridge/terminal

This message should be used by inland vessels only, to send an ETA report to a lock, bridge or terminal in order to apply for a time slot in resource planning. The message should be sent with binary message 6.

An acknowledgement by Inland branch function message 22 should be received within 15 minutes. Otherwise the Inland branch function message 21 should be repeated once.

Table 2.8: ETA report

Parameter	Bit	Description	
Message ID	6	Identifier for Message 6; always 6	
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more	
Source ID	30	MMSI number of source station	
Sequence Number	2	0 – 3	
Destination ID	30	MMSI number of destination station ¹	
Retransmit Flag	1	Retransmit Flag should be set upon retransmission: 0 = no retransmission = default; 1 = retransmitted.	
Spare	1	Not used. Should be set to zero. Reserved for future use.	
Binary data	Application Identifier	16	as described in Table 2.6
	UN country code	12	2*6 Bit characters; 0 = not available = default
	UN location code	18	3*6 Bit characters; 0 = not available = default
	Fairway section number	30	5*6 Bit characters; 0 = not available = default
	Terminal code	30	5*6 Bit characters; 0 = not available = default
	Fairway hectometre	30	5*6 Bit characters; 0 = not available = default
	ETA at lock/bridge/terminal	20	Estimated Time of Arrival; MMDDHHMM UTC Bits 19 - 16: month; 1 - 12; 0 = not available = default; Bits 15 - 11: day; 1 - 31; 0 = not available = default; Bits 10 - 6: hour; 0 - 23; 24 = not available = default; Bits 5 - 0: minute; 0 - 59; 60 = not available = default
	Number of assisting tugboats	3	0 - 6, 7 = unknown = default
	Maximum present static air draught	12	0 - 4000 (rest not used), in 1/100m, 0 = default = not used
	Spare	5	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.
	248	Occupies 2 slots	

¹ a virtual MMSI number should be used for each country, each national AIS network should route messages addressed to other countries using this virtual MMSI number

2.4.4.2.3 Inland specific message FI 22: RTA at lock/bridge/terminal

This message should be sent by base stations only, to assign a RTA at a lock, bridge or terminal to a certain vessel. The message should be sent with binary message 6 as reply on Inland branch Function Message 21.

Table 2.9: RTA report

Parameter	Bit	Description	
Message ID	6	Identifier for Message 6; always 6	
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more	
Source ID	30	MMSI number of source station	
Sequence Number	2	0 – 3	
Destination ID	30	MMSI number of destination station	
Retransmit Flag	1	Retransmit Flag should be set upon retransmission: 0 = no retransmission = default; 1 = retransmitted.	
Spare	1	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.	
Binary data	Application Identifier	16	As described in Table 2.6
	UN country code	12	2*6 Bit characters; 0 = not available = default
	UN location code	18	3*6 Bit characters; 0 = not available = default
	Fairway section number	30	5*6 Bit characters; 0 = not available = default
	Terminal code	30	5*6 Bit characters; 0 = not available = default
	Fairway hectometre	30	5*6 Bit characters; 0 = not available = default
	RTA at lock/bridge/terminal	20	Recommended Time of Arrival; MMDDHHMM UTC Bits 19 - 16: month; 1 - 12; 0 = not available = default; Bits 15 - 11: day; 1 - 31; 0 = not available = default; Bits 10 - 6: hour; 0 - 23; 24 = not available = default; Bits 5 - 0: minute; 0 - 59; 60 = not available = default
	Lock/bridge/terminal status	2	0 = operational 1 = limited operation (e.g. obstructed by technical conditions, only one lock chamber available, etc.) 2 = out of order 3 = not available
	Spare	2	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.
	232	occupies 2 slots	

2.4.4.2.4 Inland specific message FI 55: number of persons on board

This message should be sent by inland vessels only, to inform about the number of persons (passengers, crew, shipboard personnel) on board. The message should be sent with binary message 6 preferably on event or on request using IAI binary functional message 2.

Alternatively the Standard IMO binary message “number of persons on board” (IAI number 16) could be used.

Table 2.10: Persons on board report

Parameter	Bit	Description	
Message ID	6	Identifier for Message 6; always 6	
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more	
Source ID	30	MMSI number of source station	
Sequence Number	2	0 – 3	
Destination ID	30	MMSI number of destination station	
Retransmit Flag	1	Retransmit Flag should be set upon retransmission: 0 = no retransmission = default; 1 = retransmitted.	
Spare	1	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.	
Binary data	Application Identifier	16	As described in Table 2.6
	Number of crew members on board	8	0 - 254 crew members, 255 = unknown = default
	Number of passengers on board	13	0 - 8190 passengers, 8191 = unknown = default
	Number of shipboard personnel on board	8	0 - 254 shipboard personnel, 255 = unknown = default
	Spare	51	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.
	168	Occupies 1 slot	

The following messages need further discussion:

2.4.4.2.5 Inland specific message FI23: EMMA warning

The EMMA warning shall be used to warn shippers using graphical symbols on the ECDIS screen of heavy weather conditions. The following message is capable of transmitting the EMMA data using the AIS channel. It will not replace the Notices to Skippers warnings.

This message should be sent by base stations only, to give weather warnings to all vessels in a certain area. The message should be sent with binary message 8 on demand.

Table 2.11: EMMA warning report

Parameter	Bit	Description
Message ID	6	Identifier for Message 8; always 8
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more
Source ID	30	MMSI number
Spare	2	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.
Application Identifier	16	As described in Table 2.6
Start date	17	Start of validity period (YYYYMMDD), Bits 18-10: year since 2000 1-255; 0 = default) Bits 9-6: month (1-12; 0 = default) Bits 5-1: day (1-31; 0 = default)
End date	17	End of validity period (YYYYMMDD), Bits 18-10: year since 2000 1-255; 0 = default) Bits 9-6: month (1-12; 0 = default) Bits 5-1: day (1-31; 0 = default)
Start time	11	Start time of validity period (HHMM) UTC Bits 11-7: hour (0-23; 24 = default) Bits 6-1: minute (0-59; 60 = default)
End time	11	End time of validity period (HHMM) UTC Bits 11-7: hour (0-23; 24 = default) Bits 6-1: minute (0-59; 60 = default)
Start longitude	28	Begin of the fairway section; 0 = not available = default
Start latitude	27	Begin of the fairway section; 0 = not available = default
End longitude	28	End of the fairway section; 0 = not available = default
End latitude	27	End of the fairway section; 0 = not available = default
Type	4	type of weather warning: 0 = default/unknown, others see ANNEX B: EMMA CODES Table B.1
Min value	9	Bit 0: 0 = positive, 1 = negative value = default Bits 1 - 8 = value (0 - 253; 254 = 254 or greater, 255 = unknown = default)
Max value	9	Bit 0: 0 = positive, 1 = negative value = default Bits 1 - 8 = value (0 - 253; 254 = 254 or greater, 255 = unknown = default)
Classification	2	classification of warning (0 = unknown/default, 1 = slight, 2 = medium, 3 = strong/heavy) according to ANNEX B: EMMA CODES Table B.2
Wind direction	4	direction of wind: 0 = default/unknown, others see ANNEX B: EMMA CODES Annex B Table B.3
Spare	6	not used, should be set to zero. Reserved for future use.
	256	occupies 2 slots

Binary data

Table 2.12: Weather type code

Code	Description (EN)	AIS
WI	Wind	1
RA	Rain	2
SN	Snow and ice	3
TH	Thunderstorm	4
FO	Fog	5
LT	Low temperature	6
HT	High temperature	7
FL	Flood	8
FI	Fire in the forests	9

Table 2.13: Weather category type code

Code	Description (EN)	AIS
1	Slight	1
2	Medium	2
3	strong, heavy	3

Table 2.14: Wind direction code

Code	Description (EN)	AIS
N	North	1
NE	North East	2
E	East	3
SE	South East	4
S	South	5
SW	South West	6
W	West	7
NW	North West	8

2.4.4.2.6 Inland specific message 24: water levels

This message should be used to inform skippers about actual water levels in their area. It is additional short term information to the water levels distributed via Notices to Skippers. The update rate shall be defined by the competent authority. It is possible to transmit the water levels of more than 4 gauges using multiple messages.

This message should be sent by base stations only, to give water level information to all vessels in a certain area. The message should be sent with binary message 8 at regular intervals.

Table 2.15: Water level report

Parameter	Bit	Description	
Message ID	6	Identifier for Message 8; always 8	
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more	
Source ID	30	MMSI number	
Spare	2	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.	
Binary data	Application Identifier	16	As described in Table 2.6
	UN country code	12	UN country code using 2*6-Bit ASCII characters according to ERI specification; 0 = not available = default
	Gauge ID	11	National unique ID of gauge *1 1-2047, 0 = default = unknown
	Water level	14	Bit 0: 0 = negative value, 1 = positive value Bits 1-13: 1-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unknown = default *2
	Gauge ID	11	National unique ID of gauge *1 1-2047, 0 = default = unknown
	Water level	14	Bit 0: 0 = negative value, 1 = positive value Bits 1-13: 1-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unknown = default *2
	Gauge ID	11	National unique ID of gauge *1 1-2047, 0 = default = unknown
	Water level	14	Bit 0: 0 = negative value, 1 = positive value Bits 1-13: 1-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unknown = default *2
	Gauge ID	11	National unique ID of gauge *1 1-2047, 0 = default = unknown
	Water level	14	Bit 0: 0 = negative value, 1 = positive value Bits 1-13: 1-8191, in 1/100m, Bits 0-13: 0 = unknown = default *2
	168	occupies 1 slot	

*1 should be defined by ERI for each country

*2 difference value referring to reference waterlevel (GIW in Germany, RNW on the Danube)

2.4.4.2.7 Inland specific message 40: signal status

This message should be sent by base stations only, to inform about the status of different light signals to all vessels in a certain area. The information should be displayed on an external Inland ECDIS display as dynamic symbols. The message should be sent with binary message 8 at regular intervals.

Table 2.16: Signal status report

Parameter	Bit	Description
Message ID	6	Identifier for Message 8; always 8
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. Default = 0; 3 = do not repeat any more
Source ID	30	MMSI number
Spare	2	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.
Application Identifier	16	As described in Table 2.6
Signal position longitude	28	Longitude in 1/10 000 min (± 180 degrees, East = positive, West = negative). 181 degrees (6791AC0 hex) = not available = default)
Signal position latitude	27	Latitude in 1/10 000 min (± 90 degrees, North = positive, South = negative, 91 degrees (3412140 hex) = not available = default)
Signal form	4	0,15 = unknown = default, 1-14 signal form according to ANNEX C: EXAMPLE OF SIGNAL STATUS
Orientation of signal	9	Degrees (0-359) (511 indicates not available = default).
Direction of impact	3	1 = upstream, 2 = downstream, 3 = to the left bank, 4 = to the right bank, 0 = unknown = default, rest not used
Light status	30	Status (1 to 7) of up to 9 lights (light 1 to light 9 from left to right, 100000000 means colour 1 at light 1) per signal according to ANNEX C: example of signal status. 000000000 = default, 777777777 maximum, rest not used
Spare	11	Not used, should be set to zero. Reserved for future use.
	168	occupies 1 slot

An example of signal status is given in ANNEX C: EXAMPLE OF SIGNAL STATUS

ANNEXE A : DEFINITIONS

A.1 Services

Services d'Information Fluviale (SIF) (River Information Services (RIS))

Concept européen pour l'harmonisation des services d'information visant à assister la gestion du trafic et du transport pour la navigation intérieure, y compris les interfaces pour les autres modes de transport.

Gestion du Trafic des Navires (Vessel Traffic Management)

La Gestion du trafic des navires fournit des informations orales et électroniques, et donne des directions en interaction avec et en réponse aux navires dans un flux de trafic afin d'optimiser un transport doux (efficace) et sûr.

La gestion du trafic des navires doit inclure au moins un des éléments définis ci-dessous :

- Services de trafic des navires
- Services d'information
- Services d'assistance à la navigation
- Service de régulation du trafic
- Planification d'écluse (long et moyen terme)
- Opération d'écluse
- Planification de pont (moyen et court terme)
- Opération de pont
- Informations de navigation

Services de trafic des navires (Vessel Traffic Services (VTS))

Un service mis en place par une autorité compétente et visant à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic des navires et à protéger l'environnement.

Le service doit avoir la capacité d'agir en interaction avec le trafic et de répondre à des situations de trafic se développant dans la zone.

Services VTS – Les VTS doivent inclure au moins un service d'information et peuvent également en inclure d'autres, tels qu'un service d'assistance à la navigation ou un service de régulation du trafic ou les deux, de la manière définie ci-après :

- Un service d'information est un service visant à assurer que les informations essentielles sont mises à disposition à temps pour les prises de décision de navigation à bord.
- Un service d'assistance à la navigation est un service visant à assister les prises de décision de navigation à bord et à contrôler leurs effets. L'assistance à la navigation est particulièrement importante en cas de visibilité réduite ou de conditions météorologiques difficiles ou en cas de pannes ou de manques affectant le radar, la conduite ou la propulsion. L'assistance à la navigation est fournie conformément aux informations de position à la demande du participant au trafic ou dans des circonstances spéciales lorsque cela est considéré comme nécessaire par l'opérateur de VTS.
- Un service de régulation du trafic est un service visant à prévenir le développement de situations dangereuses de trafic de navires en régulant les mouvements du trafic et à fournir le mouvement sécurisé et efficace du trafic des navires à l'intérieur de la zone de VTS.

(Source : directives de VTS IALA)

La **zone de VTS (VTS area)** est la zone de services délimitée et formellement déclarée des VTS. Une zone de VTS peut être sous divisée en sous-zones ou secteurs. (Source : directives de VTS IALA)

Les **informations de navigation (Navigational information)** sont des informations fournies au skipper à bord pour assister la prise de décision à bord. (Source : directives de VTS IALA)

Les **informations tactiques de trafic (Tactical Traffic Information (TTI))** sont les informations affectant les décisions immédiates du skipper ou de l'opérateur de VTS en ce qui concerne la situation effective de trafic et les environnements géographiques proches. Une image tactique de trafic comporte les informations de position et les informations spécifiques de navire de toutes les cibles détectées par radar présentées sur une carte électronique de navigation et – si disponible – amélioré par des informations externes de trafic fournies par un AIS. Les TTI peuvent être fournies à bord d'un navire ou à terre, par exemple dans un centre de VTS. (Source : directives SIF)

Les **informations stratégiques de trafic (Strategic Traffic Information (STI))** sont les informations affectant les décisions à moyen et à long terme des utilisateurs de SIF. Une image stratégique de trafic contribue aux capacités de planification des décisions concernant un voyage sécurisé et efficace. Une image stratégique de trafic est produite dans un centre de SIF et fournie sur demande aux utilisateurs. Une image stratégique de trafic comporte tous les navires pertinents dans la zone de SIF ainsi que leurs caractéristiques, chargements et position, rapportés par reporting oral VHF ou par reporting électronique, sauvegardés dans une base de données et présentés dans un tableau ou une carte électronique. Les informations stratégiques de trafic peuvent être fournies par un centre de SIF/VTS ou par un bureau. (Source : directives SIF)

Suivi et repérage (des bateaux) ((Vessel) Tracking and Tracing)

- Le **suivi (des bateaux) ((Vessel) Tracking)** est la fonction de maintien des informations de statut du navire, comme la position actuelle et les caractéristiques, et – si nécessaire – en lien avec des informations sur le chargement et les envois.
- Le **repérage (des bateaux) ((Vessel) Tracing)** est la collecte d'informations concernant les lieux où se trouve le navire et – si nécessaire - des informations sur le chargement, les envois et l'équipement. (Source : directives SIF)

Le **contrôle du trafic des navires (Vessel Tracking Monitoring)** fournit des informations importantes relatives aux mouvements des navires pertinents dans une zone de SIF. Cela inclut des informations sur l'identité du navire, la position, (le type de chargement) et le port de destination.

Logistique (Logistics)

La planification, l'exécution et le contrôle du mouvement et du placement de personnes et/ou de biens et l'assistance à des activités relatives à un tel mouvement et placement au sein d'un système organisé dans le but d'atteindre des objectifs spécifiques. (Source : standardisation COMPRIS WP8)

A.2 Acteurs

Conducteur (Shipmaster)

La personne en charge de la sécurité globale du navire, du chargement, des passagers et de l'équipage et ainsi du plan de voyage du navire et de l'état du navire, du chargement, respectivement des passagers et de la qualité et de la quantité de l'équipage.

Skipper navigant (Conning skipper)

La personne navigant le navire conformément aux instructions du plan de voyage du conducteur. (Source : COMPRIS WP2, Architecture)

Opérateur VTS (VTS operator)

Un personne, formée correctement par l'autorité compétente, effectuant une ou plusieurs tâches contribuant aux services des VTS (Source : directives de VTS pour les eaux intérieures IALA).

La personne qui surveille et contrôle la progression fluide et sûre du trafic au sein de la zone entourant le centre de VTS. (Source : COMPRIS WP2, Architecture)

Autorité compétente (Competent Authority)

L'autorité compétente est l'autorité rendue responsable de la sécurité, totale ou partielle, par le gouvernement, y compris en ce qui concerne le respect de l'environnement et l'efficacité du trafic des navires. L'autorité compétente a habituellement la charge de planifier, trouver les fonds et commissionner des SIF. (Source : directives SIF)

Autorité des SIF (RIS Authority)

L'autorité des SIF est l'autorité responsable de la gestion, de l'opération et de la coordination des SIF, de l'interaction avec les navires participants et de la mise à disposition sûre et efficace du service. (Source : directives SIF)

Opérateur SIF (RIS operator)

Une personne effectuant une ou plusieurs tâches contribuant aux services de SIF (nouveau)

Autorité de voie navigable

Opérateur d'écluse (Lock operator)

La personne qui surveille et contrôle la progression fluide et sûre du trafic autour de et à travers une écluse et qui est responsable du processus de fermeture lui-même. (Source : COMPRIS WP2, Architecture)

Opérateur de pont (Bridge operator)

La personne qui surveille et contrôle la progression fluide et sûre du trafic autour d'un pont mobile et qui est responsable de l'opération d'un pont mobile. (Source : COMPRIS WP2, Architecture)

Opérateur de terminal (Synonyme : acconier) (Terminal operator (Synonym: stevedore))

Une partie responsable de l'exécution de chargement, d'arrimage et de déchargement de navires. (Source : COMPRIS WP8 Standardisation)

Gestionnaire de la flotte (Fleet manager)

Une personne planifiant et observant le statut effectif (de navigation) d'un nombre de navires navigant ou étant exploités sous sa commande ou en son nom.

Opérateur dans des centres de désastre de services d'urgence (Operator in calamity centres of emergency services)

La personne qui surveille, contrôle et organise le combat sécurisé et lisse contre les accidents, les incidents et les désastres.

Consignateur (Synonyme : chargeur ou expéditeur de chargement) (Consignor (Synonym: cargo shipper or sender))

Le marchand (personne) avec qui, au nom de qui ou pour le compte de qui un contrat de transport de biens a été conclu avec un transporteur ou toute partie avec qui, au nom de qui ou pour le compte de qui les biens sont effectivement livrés au transporteur en rapport au contrat de transport. (Source : COMPRIS WP8 Standardisation)

Consignataire (Consignee)

La partie telle que mentionnée dans les documents de transport auprès de qui les chargements ou les conteneurs doivent être reçus. (Source : Glossaire de Transport et de Logistique (P&O Nedlloyd) et COMPRIS WP8 Standardisation)

Courtier de fret (Synonyme : transitaire) (Freight broker (Synonym: freight forwarder))

La personne responsable du transport physique des biens à réaliser pour le compte du fournisseur de transport. Le courtier de fret offre une capacité de transport à des chargeurs pour le compte du fournisseur de transport et est de cette manière un médiateur entre le transitaire et le conducteur. (Source : COMPRIS WP2, Architecture)

Transitaire de fourniture (Supply forwarder)

La personne qui est responsable, pour le compte du chargeur, de l'organisation du transport physique de biens devant être échangés. Le transitaire de fourniture offre un chargement à des transporteurs pour le compte du chargeur. (Source : COMPRIS WP2, Architecture)

Douanes (Customs)

Le département de la fonction publique en charge de lever les droits et taxes sur les biens importés de pays étrangers et de contrôler l'exportation et l'importation de biens, par ex. les quotas autorisés de biens prohibés. (Source : Glossaire de Transport et de Logistique (P&O Nedlloyd))

ANNEXE B : CODES EMMA

Table B.1 Weather_type_code

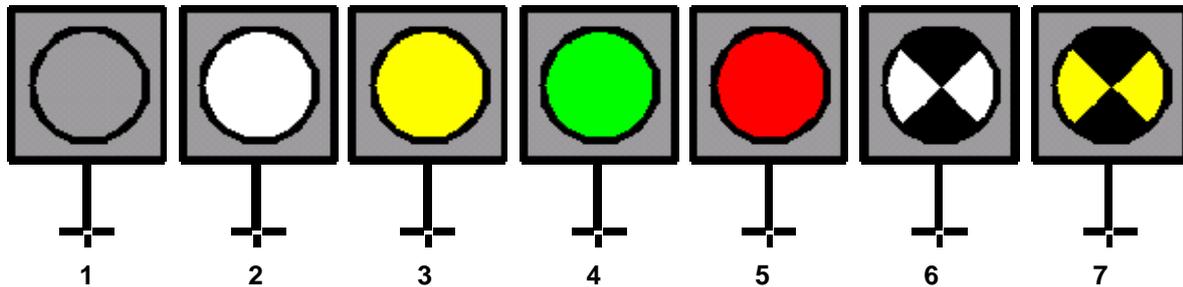
Code	Description (EN)	Description (FR)
WI	Wind	Vent
RA	Rain	Pluie
SN	Snow and ice	Neige et glace
TH	Thunderstorm	Orage
FO	Fog	Brouillard
LT	Low temperature	Températures basses
HT	High temperature	Températures élevées
FL	Flood	Crue
FI	Fire in the forests	Feu de forêt

Table B.2 Weather_category_code

Code	Description (EN)	Description (FR)
1	Slight	Faible
2	Medium	Moyen
3	Strong, heavy	Fort

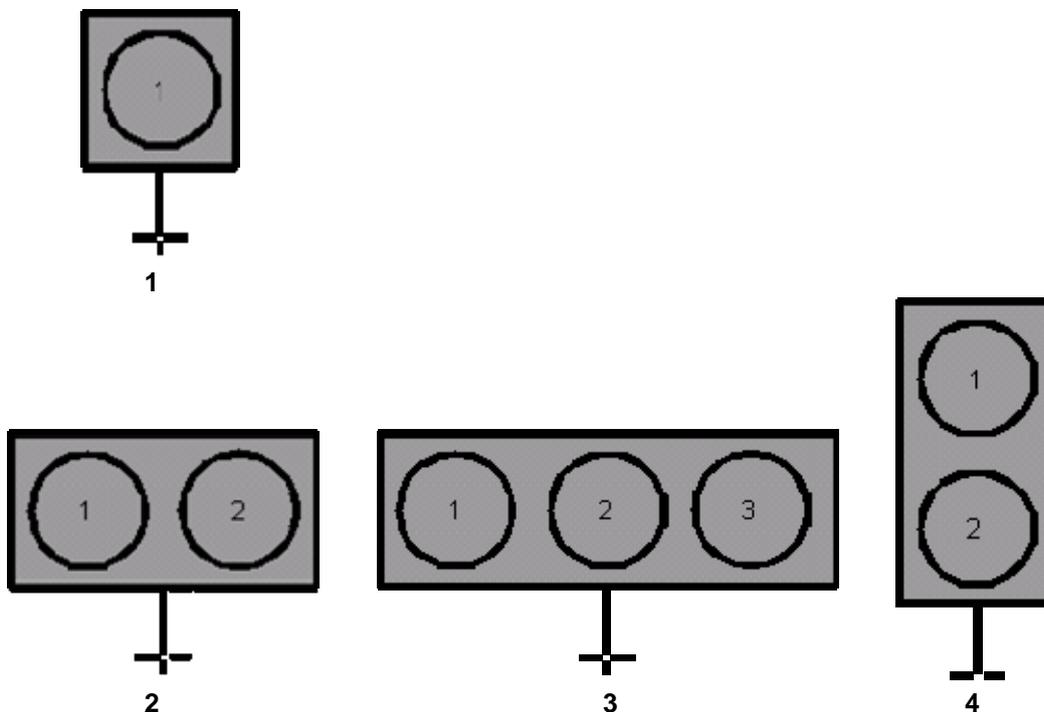
Table B.3 Wind_direction_code

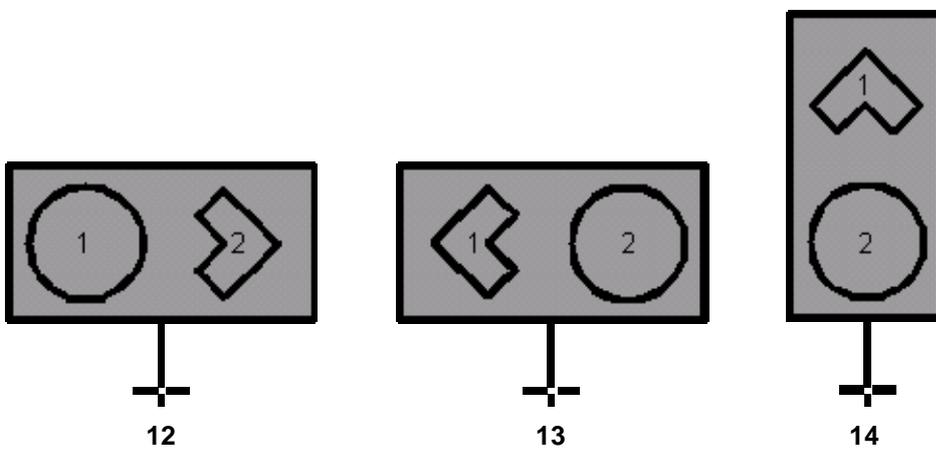
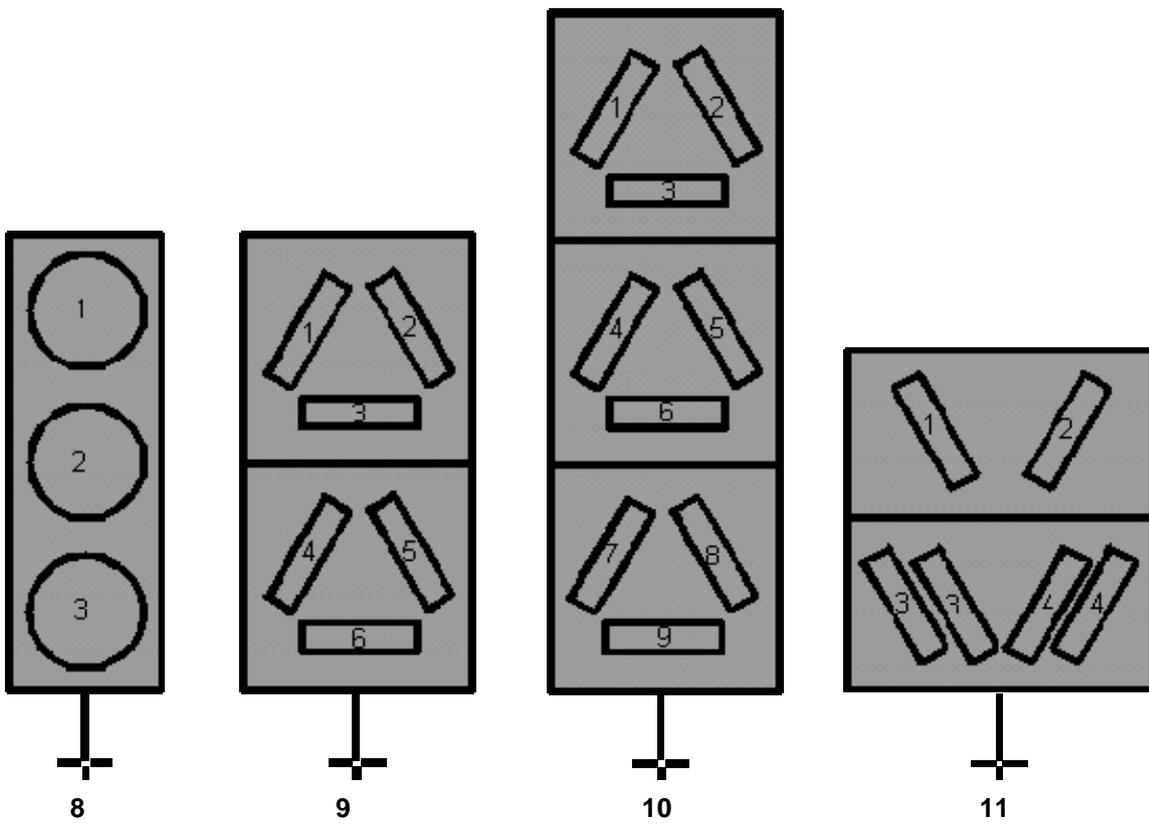
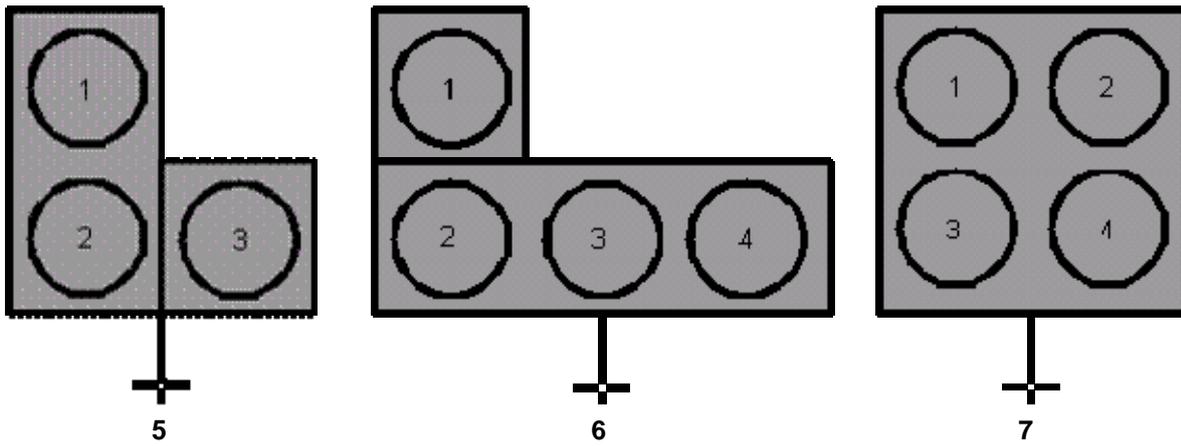
Code	Description (EN)	Description (FR)
N	North	Nord
NE	North East	Nord est
E	East	Est
SE	South East	Sud est
S	South	Sud
SW	South West	Sud ouest
W	West	Ouest
NW	North West	Nord ouest

ANNEXE C : EXAMPLE OF SIGNAL STATUS**C.1 Light status**

The examples show a grey background in a square of a fixed size of about 3 mm x 3 mm at all display scales with a “post” like it is used for the present static signal in the presentation library. The white point in the centre of the post indicates the position and the post itself allows the user to read the direction of impact. (At a lock, for example, there are often signals for vessels leaving the lock chamber and vessels entering the lock chamber on the inner and the outer side of the door construction) However, the manufacturer of the display software can design the shape of the symbol and the background colour.

The status of a signal can be “No light”, “white”, “yellow”, “green”, “red”, “white flashing” and “yellow flashing” according to CEVNI.

C.2 Signal forms



For each of these signals there are a lot of possible combinations of lights. It is required to use

A number to indicate the kind of signal and

A number for each light on a signal to indicate its status

1 = no light,

2 = white,

3 = yellow,

4 = green,

5 = red,

6 = white flashing and

7 = yellow flashing.

ANNEXE D: DIGITAL INTERFACE SENTENCES FOR INLAND AIS

D.1 Input sentences

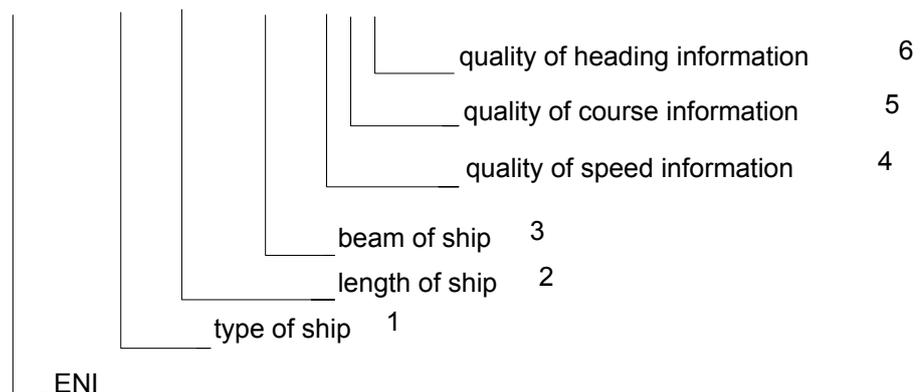
The serial digital interface of the AIS is supported by existing IEC 61162 sentences and new IEC 61162 like sentences. The detailed descriptions for the digital interface sentences are found in IEC 61162.

This annex contains information used during the development of Inland AIS in order to input the inland specific data (see protocol amendments for Inland AIS) into the Inland AIS shipboard unit

D.2 Inland waterway static ship data

This sentence is used to enter inland navigation static ship data into a Inland AIS unit. For setting the inland static ship data the sentence \$PIWWSSD with the following content is used:

\$PIWWSSD,ccccccc,xxxx,xxx.x,xxx.x,x,x,x*hh<CR><LF>

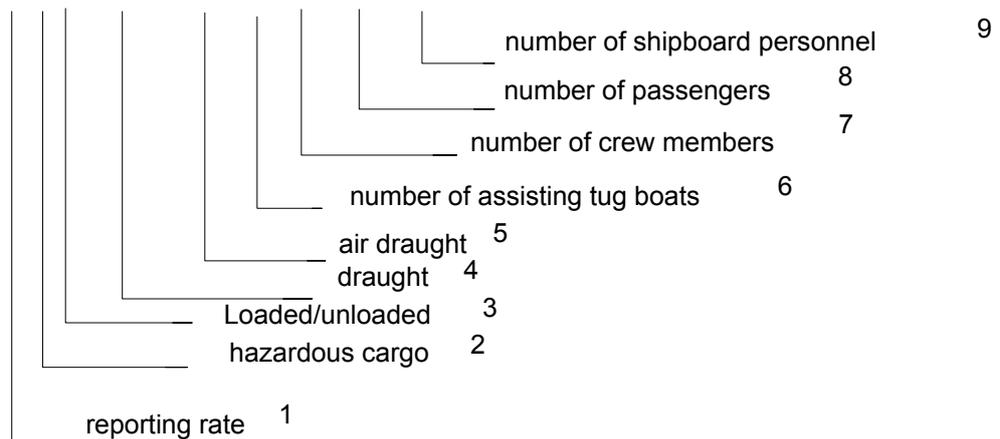


- NOTE 1 ERI ship type according to ERI classification (see Annex E)
 NOTE 2 length of ship 0 to 800,0 meter
 NOTE 3 beam of ship 0 to 100,0 meter
 NOTE 4 quality of speed information 1=high or 0=low
 NOTE 5 quality of course information 1=high or 0=low
 NOTE 6 quality of heading information 1=high or 0=low

D.3 Inland waterway voyage data

This sentence is used to enter inland navigation voyage ship data into a Inland AIS unit. For setting the inland voyage related data the sentence \$PIWWIVD with the following content is used:

\$PIWWIVD,x,x,x,xx.xx,xx.xx,x,xxx,xxxx,xxx*hh<CR><LF>

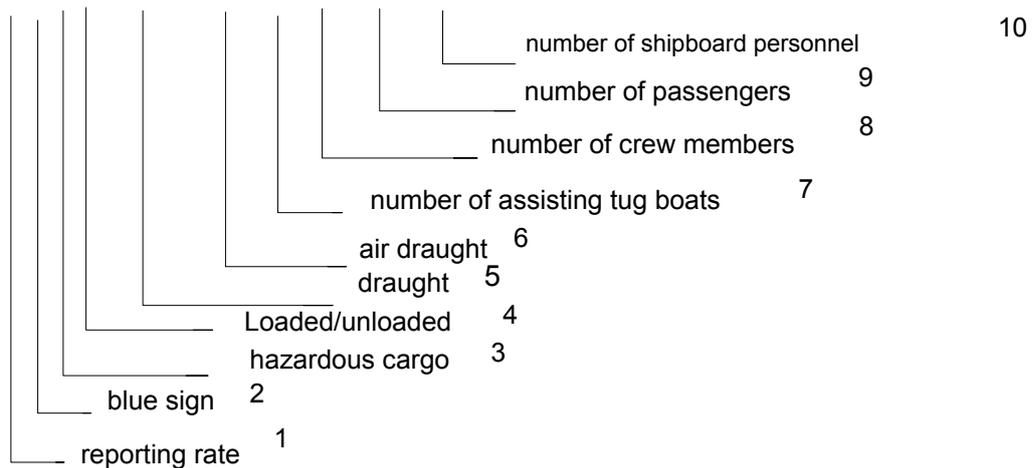


- NOTE 1 See Table 2.5 Reporting rate settings, default setting: 0
 NOTE 2 number of blue cones: 0-3, 4=B-Flag, 5=default=unknown
 NOTE 3 0=not available=default, 1=loaded, 2=unloaded, rest not used
 NOTE 4 static draught of ship 0 to 20,00 meters, 0=unknown=default, rest not used
 NOTE 5 air draught of ship 0 to 40,00 meters, 0=unknown=default, rest not used
 NOTE 6 number of assisting tugboat 0-6, 7=default=unknown, rest not used
 NOTE 7 number of crew members on board 0 to 254, 255=unknown=default, rest not used
 NOTE 8 number of passengers on board 0 to 8190, 8191=unknown=default, rest not used
 NOTE 9 number of shipboard personnel on board 0 to 254, 255=unknown=default, rest not used

Remark: The former proposed input sentence \$PIWWVSD, used in Inland AIS units developed prior this standard, contains the parameter field "blue sign" which may raise conflicts with the parameter field "regional application flags" in the \$--VSD sentence according IEC 61162-1:VSD-AIS Voyage static data.

It should no longer be implemented in new AIS transponders. However, for compatibility reasons, it should be supported by external applications.

\$PIWWVSD,x,x,x,x,xx.xx,xx.xx,x,xxx,xxxx,xxx*hh<CR><LF>



NOTE 1 0=not available=default=factory settings, 1=SOLAS settings, 2=Inland Waterway settings (2 sec), rest not used

NOTE 2 0=not available=default, 1=not set, 2=set, rest not used

NOTE 3 number of blue cones: 0-3, 4=B-Flag, 5=default=unknown

NOTE 4 0=not available=default, 1=loaded, 2=unloaded, rest not used

NOTE 5 static draught of ship 0 to 20,00 metres, 0=unknown=default, rest not used

NOTE 6 air draught of ship 0 to 40,00 metres, 0=unknown=default, rest not used

NOTE 7 number of assisting tugboat 0-6, 7=default=unknown, rest not used

NOTE 8 number of crew members on board 0 to 254, 255=unknown=default, rest not used

NOTE 9 number of passengers on board 0 to 8190, 8191=unknown=default, rest not used

NOTE 10 number of shipboard personnel on board 0 to 254, 255=unknown=default, rest not used

ANNEXE E: ERI SHIP TYPES

This table should be used to convert the UN ship types, which are used in Inland message 10 to the IMO types which are used in IMO message 5.

ERI Code			SOLAS AIS Code	
code	U	ship name	1st digit	2nd digit
8000	No	Vessel, type unknown	9	9
8010	V	Motor freighter	7	9
8020	V	Motor tanker	8	9
8021	V	Motor tanker, liquid cargo, type N	8	0
8022	V	Motor tanker, liquid cargo, type C	8	0
8023	V	Motor tanker, dry cargo as if liquid (e.g. cement)	8	9
8030	V	Container vessel	7	9
8040	V	Gas tanker	8	0
8050	C	Motor freighter, tug	7	9
8060	C	Motor tanker, tug	8	9
8070	C	Motor freighter with one or more ships alongside	7	9
8080	C	Motor freighter with tanker	8	9
8090	C	Motor freighter pushing one or more freighters	7	9
8100	C	Motor freighter pushing at least one tank-ship	8	9
8110	No	Tug, freighter	7	9
8120	No	Tug, tanker	8	9
8130	C	Tug freighter, coupled	3	1
8140	C	Tug, freighter/tanker, coupled	3	1
8150	V	Freightbarge	9	9
8160	V	Tankbarge	9	9
8161	V	Tankbarge, liquid cargo, type N	9	0
8162	V	Tankbarge, liquid cargo, type C	9	0
8163	V	Tankbarge, dry cargo as if liquid (e.g. cement)	9	9
8170	V	Freightbarge with containers	8	9
8180	V	Tankbarge, gas	9	0
8210	C	Pushtow, one cargo barge	7	9
8220	C	Pushtow, two cargo barges	7	9
8230	C	Pushtow, three cargo barges	7	9
8240	C	Pushtow, four cargo barges	7	9
8250	C	Pushtow, five cargo barges	7	9
8260	C	Pushtow, six cargo barges	7	9
8270	C	Pushtow, seven cargo barges	7	9
8280	C	Pushtow, eighth cargo barges	7	9
8290	C	Pushtow, nine or more barges	7	9
8310	C	Pushtow, one tank/gas barge	8	0
8320	C	Pushtow, two barges at least one tanker or gas barge	8	0
8330	C	Pushtow, three barges at least one tanker or gas barge	8	0
8340	C	Pushtow, four barges at least one tanker or gas barge	8	0
8350	C	Pushtow, five barges at least one tanker or gas barge	8	0
8360	C	Pushtow, six barges at least one tanker or gas barge	8	0
8370	C	Pushtow, seven barges at least one tanker or gas barge	8	0
8380	C	Pushtow, eight barges at least one tanker or gas barge	8	0
8390	C	Pushtow, nine or more barges at least one tanker or gas barge	8	0
8400	V	Tug, single	5	2
8410	No	Tug, one or more tows	3	1
8420	C	Tug, assisting a vessel or linked combination	3	1
8430	V	Pushboat, single	9	9
8440	V	Passenger ship, ferry, cruise ship, red cross ship	6	9
8441	V	Ferry	6	9
8442	V	Red cross ship	5	8
8443	V	Cruise ship	6	9
8444	V	Passenger ship without accomodation	6	9
8450	V	Service vessel, police patrol, port service	9	9
8460	V	Vessel, work maintainance craft, floating derrick, cable-ship, buoy-ship, dredge	3	3
8470	C	Object, towed, not otherwise specified	9	9
8480	V	Fishing boat	3	0
8490	V	Bunkership	9	9
8500	V	Barge, tanker, chemical	8	0
8510	C	Object, not otherwise specified	9	9
1500	V	General cargo Vessel maritime	7	9
1510	V	Unit carrier maritime	7	9
1520	V	bulk carrier maritime	7	9
1530	V	tanker	8	0
1540	V	liquified gas tanker	8	0
1850	V	pleasure craft, longer than 20 metres	3	7
1900	V	fast ship	4	9
1910	V	hydrofoil	4	9
1920	V	catamaran fast	4	9

ANNEXE F: OVERVIEW OF INFORMATION REQUIRED BY THE USER AND THE DATA FIELDS, WHICH ARE AVAILABLE IN THE DEFINED INLAND AIS MESSAGES

Required information by users	Data field in Inland AIS message Yes or No
Identification	Yes
Name	Yes
Position	Yes
Speed over ground	Yes
Course over ground	Yes
Intention blue sign	Yes
Direction	Could be derived from course over ground
Destination	Yes
Intended route	Could partly be derived from destination
ETA	Yes
RTA	Yes
Vessel and convoy type	Yes
Number of assisting tug boats	Yes, could be identified separately
Dimensions (length & beam)	Yes
Draught	Yes
Air draught	Yes
Number of blue cones	Yes
Loaded / unloaded	Yes
Number of persons on board	Yes
Navigational status	Yes
Limitations on navigational space	Free text. Is not available
Relative position	Could be calculated based on position information of vessels
Relative speed	Could be calculated based on speed information of vessels
Relative heading	Could be calculated based on heading information of vessels
Relative drift	Is not available
Rate of turn	Is not available

Annexes volumineuses

ad protocole 23

Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

5.3 Comité du Règlement de police (Résolution 2006-II-23)

Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure,
édition avril 2013 – 23.4.2013

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)
Annexe au protocole 2006-II-23

**Edition avril 2013
23.4.2013**

Standard

**pour un système d'annonces électroniques
en navigation intérieure**

ANNEXE

TABLE DES MATIÈRES

1.	Convention relative aux Manuels de mise en œuvre des messages	5
1.1.	Introduction	5
1.2.	Structure des messages EDIFACT/ONU	5
1.2.1.	Description des segments et des éléments de données	6
1.2.2.	Syntaxe	6
1.2.2.1.	Jeux de caractères	6
1.2.2.2.	Structures de l'échange	8
1.2.2.3.	Échange	8
1.2.2.4.	Ordre des segments et des groupes de segments dans un message	8
1.2.2.5.	Structure des segments	8
1.2.2.6.	Structure des éléments de données	9
1.2.2.7.	Compression	9
1.2.2.8.	Représentation des valeurs des éléments de données numériques	10
1.3.	Messages	13
1.3.1.	ERINOT	13
1.3.2.	PAXLST	14
1.3.3.	ERIRSP	14
1.3.4.	BERMAN	14
1.4.	Procédures d'amendement	15
2.	Codes et références	15
2.1.	Introduction	15
2.2.	Clarifications	16
2.2.1.	Terminologie	16
2.2.2.	L'OMD et le SH	17
2.3.	Définitions	18
2.4.	Description des classifications et des codes	22
2.4.1.	Mise à jour des codes et des tables de référence	23
2.4.2.	Descriptions des tables de code	25
2.4.2.1.	Type de bateau et de convoi	25

2.4.2.2.	Numéro officiel du bateau (OFS)	26
2.4.2.3.	Numéro OMI d'identification du bateau	27
2.4.2.4.	Numéro de notification électronique ERN (pour l'identification du bateau)	28
2.4.2.5.	Numéro européen unique d'identification des bateaux	29
2.4.2.6.	Code du système harmonisé (SH)	30
2.4.2.7.	Nomenclature combinée (NC)	32
2.4.2.8.	Nomenclature uniforme (révisée) des marchandises pour les statistiques de transport (NST) 2007	33
2.4.2.9.	Numéro ONU pour les marchandises dangereuses (UNDG)	38
2.4.2.10.	Code maritime international pour les marchandises dangereuses (IMDG)	39
2.4.2.11.	ADN	40
2.4.2.12.	Code de pays de l'ONU	42
2.4.2.13.	Code des Nations unies pour les lieux — LOCODE/ONU	43
2.4.2.14.	Code de la section de chenal	44
2.4.2.15.	Code du terminal	45
2.4.2.16.	Code de dimensions et de type de conteneur	47
2.4.2.17.	Code d'identification du conteneur	48
2.4.2.18.	Type d'emballage	49
2.4.2.19.	Handling instructions	50
2.4.2.20.	Purpose of call	51
2.4.2.21.	Nature of cargo	52
2.5.	Numéro européen unique d'identification des bateaux	53
2.6.	Définition des types de bateau ERI	54
2.7.	Codes de lieu	59
2.7.1.	Éléments de données	59
2.7.2.	Exemple	60
Abréviations	61
Appendices	Manuels de mise en œuvre des messages	
Appendice 1	Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) — ERINOT	63
Appendice 2	Liste des passagers et des membres d'équipage (PAXLST)	113
Appendice 3	Message de réponse et de réception ERINOT (APERAK) — ERIRSP	135
Appendice 4	Notification au port pour la gestion des postes à quai BERMAN (Berth Management)	159

1. CONVENTION RELATIVE AUX MANUELS DE MISE EN ŒUVRE DES MESSAGES

1.1. Introduction

Les spécifications techniques définissent la structure de quatre messages de notification électronique pour la navigation intérieure en s'appuyant sur la structure des messages EDIFACT/ONU (voir également le chapitre 1.2) et, le cas échéant, en la réadaptant en fonction des besoins de la navigation intérieure.

Ces spécifications techniques pour la navigation intérieure sont applicables dans la mesure où le droit national ou international l'exige.

Les messages concernés sont les suivants :

1. Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) — ERINOT
2. Listes des passagers et des membres d'équipage (PAXLST)
3. Message de réponse et de réception ERINOT (APERAK) — ERIRSP
4. Notification au port pour la gestion des postes à quai BERMAN (Berth Management)

Pour garantir la compréhension et l'emploi universels de ces messages, les annexes (Manuels de mise en œuvre des messages) précisent leur usage exact ainsi que les éléments de données et les codes qu'ils contiennent.

Le recours à la technologie XML est une autre possibilité. Le groupe de travail qui appuie le comité mis en place conformément à l'article 7 de la directive du Conseil 91/672/CEE du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure, est chargé de normaliser la définition des messages XML pour les besoins de la notification électronique de la navigation intérieure.

1.2. Structure des messages EDIFACT/ONU

Les éléments suivants s'appuient sur la norme ISO 9735.

Les messages EDIFACT/ONU sont composés de segments. La structure d'un message est décrite dans un diagramme de branchement qui précise la position et les interrelations entre les segments et les groupes de segments.

Pour chaque segment sont définis les éléments de données à utiliser dans un message. Certains éléments de données sont combinés afin de constituer des éléments de données composites. Les messages respectent une syntaxe fixe définie par la norme ISO 9735.

Les segments et les éléments de données qu'ils contiennent peuvent être obligatoires ou conditionnels. Les segments ou les éléments de données obligatoires contiennent des informations importantes pour l'application réceptrice et doivent être déclarés de façon rationnelle, autrement dit à l'aide de données valides. Les éléments conditionnels peuvent être insérés ou non dans un message.

Chaque message commence par deux ou trois segments qui sont l'«en-tête variable» (UNB) et l'«en-tête de message» (UNH) ainsi que, si nécessaire, l'«avis de chaîne de caractères» (UNA) afin de déterminer les jeux de caractères utilisés dans le message. Chaque message se termine par les segments «label de fin de message» (UNT) et «label de fin variable» (UNZ). De la sorte, chaque message est contenu dans un échange de données unique et chaque échange ne contient qu'un seul message.

1.2.1. Description des segments et des éléments de données

Les indicateurs suivants sont utilisés dans les descriptions de message.

La *colonne 1* contient le nom sous forme d'acronyme (TAG) du *groupe de segments*, représenté par la hiérarchie des noms des segments des niveaux supérieurs. Cette indication est déduite du diagramme de branchement.

La *colonne 2* contient le nom sous forme d'acronyme (TAG) du *groupe de segments*, le numéro des *éléments de données composites* et le numéro de l'*élément de données*.

La *colonne 3* indique le *niveau* auquel se situe le segment dans le diagramme de branchement.

La *colonne 4* indique si le segment ou l'élément de données est *obligatoire* (M pour «Mandatory») ou *conditionnel* (C).

La *colonne 5* définit le *format* de l'élément de données.

La *colonne 6* donne le *nom* EDIFACT/ONU de l'élément de données. Les noms de segment sont écrits en caractères majuscules gras, les noms des éléments de données composites sont en majuscules normales et ceux des éléments de données en minuscules normales.

La *colonne 7* donne une *description* des éléments de données (champs). Si une constante doit être utilisée, sa valeur doit être indiquée entre guillemets.

1.2.2. Syntaxe

La description complète des éléments de données des segments de service est incluse dans le répertoire des éléments de données commerciales de la norme ISO 7372.

1.2.2.1. Jeux de caractères

Pour les caractères des jeux ci-dessous, les codes 7 bits du tableau des codes de base de la norme ISO 646 doivent être utilisés sauf si les partenaires de l'échange se mettent spécifiquement d'accord — par l'intermédiaire du segment UNA — pour utiliser les codes 8 bits correspondants des normes ISO 6937 et ISO 8859 ou d'autres codes numériques.

Jeu de caractères de niveau A :

Description	Code	Remarques
Lettres	Majuscules de A à Z	
Chiffres	De 0 à 9	
Caractère Espace		
Point	.	
Virgule	,	
Tiret/Signe «Moins»	—	
Parenthèse ouvrante	(
Parenthèse fermante)	
Barre oblique (slash)	/	
Signe égal	=	
Apostrophe	'	Réservé : terminaison de segment
Signe «Plus»	+	Réservé : identificateur de segment et séparateur d'éléments de données
Deux points	:	Réservé : séparateur d'élément de données constitutif
Point d'interrogation	?	Réservé : caractère suspensif ? qui précède immédiatement l'un des caractères ' + : ? rétablit leur sens usuel. Par exemple, 10? + 10 = 20 signifie 10 + 10 = 20. Le point d'interrogation est représenté par??.

Les caractères suivants font également partie du jeu de caractères de niveau A.

Description	Code
Point d'exclamation	!
Guillemets	"
Pourcentage	%
Perluette («et» commercial)	&
Astérisque	*
Point-virgule	;
Signe «inférieur à»	<
Signe «supérieur à»	>

1.2.2.2. Structures de l'échange

L'avis de chaîne de caractères, UNA, et les segments de service de UNB à UNZ doivent apparaître dans l'ordre prévu par l'échange. Voir le chapitre 1.2.2.3.

Un même échange peut contenir plusieurs groupes fonctionnels.

Un message est constitué de segments. Les structures des segments et des éléments de données qu'il contient sont décrits au chapitre 1.2.2.5.

1.2.2.3. Échange

Un échange se compose des éléments suivants :

Avis de chaîne de caractère UNA Conditionnel

----- En-tête variable UNB Obligatoire

|----- En-tête de message UNH Obligatoire

|| Segments de données utilisateurs décrits dans le manuel de mise en œuvre en annexe

|----- Label de fin de message UNT Obligatoire

----- Label de fin variable UNZ Obligatoire

1.2.2.4. Ordre des segments et des groupes de segments dans un message

Les annexes donnent les diagrammes de structure de message et l'ordre des segments en fonction des règles de traitement.

1.2.2.5. Structure des segments

Identificateur de segment : Obligatoire

Code de segment : élément de données constitutif obligatoire

Séparateur d'élément de données constitutif : conditionnel

Indication d'imbrication et de répétition : élément(s) de données constitutif(s) conditionnel(s)

Séparateur d'éléments de données : Obligatoire

Éléments de données simples ou composites : obligatoires ou conditionnels selon les indications du répertoire de segments et du manuel de mise en œuvre appropriés

Terminaison de segment : Obligatoire

1.2.2.6. Structure des éléments de données

Élément de données simple :

obligatoire ou conditionnel en fonction des instructions de mise en œuvre.

Élément de données composite :

en fonction du répertoire de segments et conformément au manuel de mise en œuvre.

Éléments de données constitutifs et séparateurs des éléments de données constitutifs :

obligatoires (voir les restrictions ci-dessous)

Séparateur d'éléments de données : obligatoires (voir les restrictions ci-dessous)

Restriction :

Il ne doit pas y avoir de séparateur d'élément de données constitutif après le dernier élément de données constitutif d'un élément de données composite, ni de séparateur d'élément de données après le dernier élément de données d'un segment.

1.2.2.7. Compression

Sauf restriction particulière, lorsque le répertoire des éléments de données prévoit une longueur variable pour un élément de données, les positions de caractères non significatifs — notamment les zéros inutiles et les espaces en fin de mot — doivent être supprimées.

Il est toutefois à noter que le zéro devant une virgule ou un point décimal est significatif et qu'un zéro peut être significatif par lui-même (par exemple dans le cas d'une température) si cela est prévu dans les spécifications des éléments de données des manuels de mise en œuvre.

Les règles suivantes doivent être appliquées pour la compression des messages.

a) Exclusion de segments

Les segments conditionnels qui ne contiennent pas de données doivent être exclus et leurs identificateurs (TAG) ne doivent pas figurer dans le message.

b) Exclusion d'éléments de données par omission

Les éléments de données sont identifiés par leurs positions séquentielles dans le segment comme indiqué dans le répertoire des segments. Si un élément conditionnel est omis et s'il est suivi d'un autre élément de données, sa position doit être indiquée par le maintien de son séparateur d'élément de données.

Tag+ED+ED+++ED+ED+ED'

└┘_____

Ces deux éléments de données (ED) sont omis.

c) Exclusion d'éléments de données par troncature

En cas d'omission d'un ou de plusieurs éléments de données conditionnels à la fin d'un segment, celui-ci peut être tronqué par la terminaison de segment. Autrement dit, il n'est pas nécessaire de transmettre les séparateurs successifs d'éléments de données en fin de message.

Tag+ED+ED+++ED' _____ En reprenant l'exemple du 2.2.7 b, les deux derniers éléments de données (ED) ont été omis et le caractère ' permet de tronquer le segment.

d) Exclusion d'éléments de données constitutifs par omission

Les éléments de données constitutifs sont identifiés par leurs positions séquentielles dans un segment d'élément de données composites. Si un élément de données constitutif conditionnel est omis et s'il est suivi d'un autre élément de données constitutif, sa position doit être indiquée par le maintien de son séparateur d'élément de données constitutif.

Tag+ED+EC:EC+EC:::EC' _____ Deux éléments de données constitutifs (EC) omis dans le dernier élément de données (ED) composite.

e) Exclusion d'éléments de données constitutifs par troncature

À la fin d'un élément de données composite, il est possible d'exclure par troncature un ou plusieurs éléments de données constitutifs conditionnels en insérant le séparateur d'élément de données ou, en fin de segment, par la terminaison de segment.

Tag+ED+EC+EC' _____ Le dernier élément de données constitutif du premier élément de données composite a été omis ainsi que les trois éléments de données constitutifs du dernier élément de données composite. Dans les deux cas, les éléments de données composites ont été tronqués, ce qui est indiqué, dans le premier cas, par le séparateur d'élément de données et dans le second par la terminaison de segment.

1.2.2.8. Représentation des valeurs des éléments de données numériques

a) Signe décimal

La représentation ISO d'un signe décimal est la virgule (,) mais le point (.) est également autorisé (voir ISO 31-0 : 1981). Ces deux caractères font partie des jeux de caractères de niveaux A et B. Lorsque l'avis de chaîne de caractères, UNA, est utilisé, son troisième caractère spécifie le caractère utilisé dans l'échange. Il est toutefois fortement recommandé d'utiliser, par défaut, la virgule (,) pour représenter le signe décimal en toutes circonstances. Le signe décimal ne doit pas être comptabilisé comme un caractère de la valeur pour le calcul de la longueur de champ maximale d'un élément de données. Toutefois, le caractère doit pouvoir être pris en compte aussi bien à la transmission qu'à la réception. Un signe décimal transmis doit être précédé et suivi d'au moins un chiffre. En ce qui concerne les valeurs représentées par des nombres entiers, ni le point décimal, ni le zéro décimal ne doivent être utilisés à moins qu'ils soient nécessaires pour indiquer le degré de précision.

De préférence : 0,5 et 2 et 2,0 Interdits : ,5 ou .5 ou 2, ou 2.

b) Séparateurs de milliers

Les séparateurs de milliers ne doivent pas être utilisés dans l'échange.

Autorisé : 2500000 Interdits : 2,500,000 ou 2.500.000 ou 2500000

c) Signe

Les valeurs des éléments de données numériques doivent être considérées comme positives. Bien que, conceptuellement, toute déduction soit négative, elle doit être représentée par une valeur positive et, dans ce cas, indiquée dans le répertoire des éléments de données.

Si une valeur doit être signalée comme négative, elle doit être immédiatement précédée du signe «moins» — exemple -112 — pendant la transmission.

Le signe «moins» ne doit pas être compté comme un caractère de la valeur pour le calcul de la longueur de champ maximale d'un élément de données. Toutefois, le caractère doit pouvoir être pris en compte aussi bien à la transmission qu'à la réception.

Légende :

Réf.

L'identificateur de référence numérique pour l'élément de données tel que défini par la norme ISO 7372 UNDED et, lorsque précédé d'un S, de référence pour un élément de données composite utilisé dans les segments de service.

Nom

Nom de l'ÉLÉMENT DE DONNÉES COMPOSITE en lettres majuscules

Nom de l'ÉLÉMENT DE DONNÉES en lettres majuscules

Nom de l'élément de données constitutif en lettres minuscules

Repr.

Représentation de la valeur de la donnée :

a – caractères alphabétiques

n – caractères numériques

an – caractères alphanumériques

a3 - 3 caractères alphabétiques, longueur fixe

n3 - 3 caractères numériques, longueur fixe

an3 - 3 caractères alphanumériques, longueur fixe

a..3 – jusqu'à 3 caractères alphabétiques

n..3 – jusqu'à 3 caractères numériques

an..3 – jusqu'à 3 caractères alphanumériques

M – élément obligatoire

C – élément conditionnel.

Lorsqu'un élément de données composite est utilisé, un élément de données constitutif obligatoire doit apparaître dans un élément de données composite conditionnel.

Si les manuels de mise en œuvre des messages prévoient l'utilisation d'un nombre d'éléments de données constitutifs inférieur à celui exigé par la norme ISO, ce nombre doit être indiqué entre crochets. Les parties restantes de l'élément de données doivent être remplies à l'aide de caractères «espace».

Dans les manuels de mise en œuvre des messages, les indicateurs d'usage sont les suivants :

Usage UNSM	Usage	Indicateur dans le présent manuel de mise en œuvre des messages
Obligatoire (M)	Obligatoire (M)	obligatoire (M)
Conditionnel (C)	Requis (R)	toujours requis (M)
Conditionnel (C)	Conseillé (A)	l'emploi d'un jeu de codes donné, par exemple, est fortement recommandé
Conditionnel (C)	Dépendant (D)	l'emploi de l'entité dépend de conditions bien définies
Conditionnel (C)	Optionnel (O)	l'emploi est fonction des besoins ou laissé à la discrétion de l'expéditeur du message
Conditionnel (C)	Non utilisé (X)	ne doit pas être utilisé (sans objet)

Dans les manuels de mise en œuvre des messages, les indicateurs d'usage sont explicitement employés afin de garantir une utilisation uniforme dans le cadre de la notification électronique pour la navigation intérieure. Dans tout le document, les indicateurs M, R, A, D, O et X adjacents aux éléments de données précisent l'usage convenu des entités pour le message.

Le tableau suivant rappelle les différents indicateurs et leurs utilisations respectives :

Valeur d'état (S)	Description	Remarque
M	Obligatoire	Indique que l'item est obligatoire dans le message standard.
R	Requis	Indique que l'entité doit être envoyée dans cette mise en œuvre des messages et que son utilisation est obligatoire ici.
A	Conseillé	Indique que, pour cette mise en œuvre, il est fortement recommandé d'utiliser un jeu de codes international reconnu — ONU, ISO ou ERI — plutôt qu'un code local.
D	Dépendant	Indique que l'utilisation de l'entité dépend d'une ou de plusieurs conditions bien définies. Ces conditions doivent être clairement précisées dans les consignes de mise en œuvre correspondantes.
O	Optionnel	Indique que cette entité est fonction des besoins ou laissée à la discrétion de l'expéditeur du message.
X		Ne doit pas être utilisé dans la présente mise en œuvre des messages (sans objet)

1.3. Messages

1.3.1. ERINOT

Le message de notification ERI (ERINOT) permet l'envoi d'informations sur le voyage et les cargaisons dangereuses et non dangereuses à bord des bateaux qui empruntent les voies de navigation intérieure. Conçu dans le cadre de l'organisation PROTECT¹, le message ERINOT est un emploi particulier du message EDIFACT/ONU «Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (IFTDGN)». Le message ERINOT s'appuie sur le répertoire EDIFACT 98.B et la version de mise en œuvre PROTECT 1.0.

¹ PROTECT: Organisation rassemblant plusieurs ports maritimes européens et qui a élaboré des directives communes de mise en œuvre pour des messages standard. Ces directives constituent la base des manuels de mise en œuvre dans les spécifications techniques de notification électronique.

Le répertoire ONU D98B a été utilisé pour les données et les codes contenus dans les applications de message reposant sur ces spécifications.

Le message ERINOT regroupe les types suivants :

- notification de transport émise par un bateau à l'autorité (identificateur «VES»), envoyée du bateau à la terre,
- notification de transport d'un transporteur à l'autorité (identificateur «CAR»), envoyée de la terre à la terre,
- notification de passage (identificateur «PAS»), d'autorité à autorité.

Les fonctions de message suivantes montrent le type de message attendu :

- nouveau message (identificateur «9»),
- modification du message (identificateur «5»),
- annulation du message (identificateur «1»).

1.3.2. *PAXLST*

Le message PAXLST s'appuie sur le message EDIFACT/ONU PAXLST. Il doit être utilisé pour l'échange de données en navigation intérieure entre le capitaine ou le conducteur de bateau et les autorités désignées comme les terminaux ISPS, les douanes, les services d'immigration ou la police.

Le message doit également servir à la transmission des informations relatives aux passagers et à l'équipage entre une autorité désignée du pays de départ et les autorités compétentes du pays de destination.

1.3.3. *ERIRSP*

Le message de réponse ERI (ERIRSP) est dérivé du message EDIFACT/ONU APERAK. Il peut, par exemple, être généré par un centre SIF. Quelle que soit la fonction du message ERINOT (nouveau, modification ou annulation), le message de réponse a toujours la même structure. La réponse à une «modification» ou à une «annulation» précise si la modification ou l'annulation concernée a été traitée par le système de réception.

1.3.4. *BERMAN*

Le message de gestion des postes à quai BERMAN (Berth Management) combine la notification avant arrivée et la déclaration générale en une seule notification qui repose sur le message EDIFACT BERMAN du répertoire EDIFACT/ONU D04B. Le manuel de mise en œuvre reprend les consignes définies par le groupe PROTECT.

Le message BERMAN, qui doit être envoyé par les bateaux qui naviguent sur les voies intérieures avant d'arriver à ou de quitter un poste à quai ou un port, fournit des informations sur l'heure d'arrivée et les services nécessaires pour garantir la rapidité des manœuvres, simplifier les procédures et faciliter les contrôles.

Le message intègre les éléments de réglementation sur la notification d'un bateau à un port. Il transmet une requête de la part du bateau — que ce soit l'autorisation d'entrer dans le port, d'accoster à l'arrivée, de quitter le poste à quai au moment du départ, de changer de poste à quai dans le port ou seulement de transiter dans la zone portuaire. La notification d'arrivée et de départ contient tous les détails concernant le mouvement du bateau depuis l'extérieur de la zone portuaire jusqu'à son premier mouillage dans celle-ci ou, dans le cas d'un transit, jusqu'au point où le bateau la quitte.

Le message permet également de spécifier des services complémentaires requis pour l'arrivée au mouillage. Parmi les éléments d'information exigés figurent l'heure d'arrivée prévue (HAP) au point d'entrée et, le cas échéant, au point de partance ainsi que le dernier port de provenance du bateau.

1.4. Procédures d'amendement

Les propositions d'amendement aux manuels de mise en œuvre des messages doivent être envoyées, accompagnées d'une explication justifiant leur utilité, au président du groupe d'experts sur la notification électronique qui transmettra la proposition aux membres du groupe ainsi qu'à la Commission européenne.

En ce qui concerne le groupe d'experts, les procédures applicables sont celles définies dans le mandat confié au groupe d'experts sur la notification électronique.

La Commission européenne gèrera les amendements conformément aux procédures définies par la directive SIF. Dans ce contexte, les travaux du groupe d'experts seront dûment pris en considération.

2. CODES ET RÉFÉRENCES

2.1. Introduction

Le chapitre 2 définit les différents codes et références à utiliser dans la notification électronique pour la navigation intérieure. L'emploi de codes et de numéros de référence permet d'éviter toute ambiguïté, limite les erreurs d'interprétations et facilite la traduction dans toutes les langues. C'est pourquoi l'emploi des codes et des références est obligatoire pour les codes indiqués dans les messages et inclus ici, et qu'il est fortement recommandé pour échanger d'autres données entre les différentes applications informatiques et entre des parties qui utilisent des langues différentes, sous réserve que les éléments de données concernés correspondent à une valeur de code existante et publiée. Le texte qui suit donne les définitions et les descriptions des codes et références utilisés. En ce qui concerne les tables de codes actualisés, le lecteur est renvoyé aux chapitres correspondants de cette annexe ou, le cas échéant, à une adresse internet (URL).

2.2. Clarifications

2.2.1. Terminologie

Les définitions suivantes ont pour objet de garantir la clarté et l'absence d'ambiguïté dans la signification des éléments d'information utilisés pour la notification électronique et de faciliter par des descriptions claires l'administration des données et des références.

1. Dictionnaire de données

Un dictionnaire de données est, par essence, un référentiel centralisé d'informations sur des données telles que leur signification, leurs liens avec d'autres données, leur source, leur usage et leur classification. Le dictionnaire permet d'améliorer efficacement la planification, l'administration et l'évaluation, la collecte, l'enregistrement et l'utilisation des données. Le dictionnaire de données ou lexique est principalement et initialement un ouvrage contenant des mots classés par ordre alphabétique avec leurs définitions, leurs étymologies ainsi que d'autres informations.

2. Répertoire d'éléments de données

Un répertoire d'éléments de données est, par essence, un ouvrage d'instructions qui regroupe les noms et les caractéristiques d'un groupe spécifique d'éléments d'information. En technologie de l'information, ce peut être également un tableau comprenant des symboles d'identification et des pointeurs vers les données correspondantes. Le répertoire d'éléments de données commerciales TDED (Trade Data Elements Directory) de la norme ISO 7372 a adopté un ensemble convenu d'éléments de données normalisées pour différents domaines d'application. Le TDED attribue à chaque élément de données un numéro, un nom et une description du concept pour expliquer sa signification convenue afin de préciser le contenu de l'information (valeur de la donnée) véhiculé par l'élément de donnée. Il spécifie la représentation en caractères de la valeur de la donnée en indiquant sa longueur (nombre de caractères) ainsi que les synonymes du nom de l'élément de données s'ils existent et s'ils sont utilisés.

3. Référentiel de données

Un référentiel de données est, par essence, un lieu où l'on stocke des objets — un entrepôt par exemple. Très souvent, le terme de référentiel de données désigne le lieu où des données communes sont conservées. En termes de développement XML et ebXML, le référentiel de données désigne le lieu d'archivage de ce que l'on appelle les composantes communes. Les premiers catalogues de composantes communes sont disponibles sous forme de projet de normes (voir également www.unece.org/cefact/). En langage ebXML, un item de référentiel est associé à un ensemble de métadonnées standard définies en tant qu'attributs de la classe d'objet de registre. Ces attributs résident à l'extérieur du référentiel proprement dit et fournissent des informations descriptives sur l'item de référentiel.

4. Glossaire

Une liste explicative de termes techniques difficiles, par exemple. Un glossaire est souvent décrit comme un dictionnaire partiel. Les termes sont fréquemment classés par ordre alphabétique et servent de référence pour des projets, des livres ou des études.

5. Vocabulaire

Une liste de mots et souvent d'expressions, d'abréviations, etc., généralement classés par ordre alphabétique et définis ou expliqués comme dans un dictionnaire ou un glossaire.

2.2.2. L'OMD et le SH

L'Organisation mondiale des douanes (OMD) a élaboré plusieurs normes et lignes directrices relatives à l'échange de données dans le domaine des déclarations de marchandises et de cargaisons.

L'OMD administre le système harmonisé (SH) qui utilise une nomenclature à six chiffres pour identifier les biens et les marchandises. Le SH permet la classification de biens couvrant plus de 5000 descriptions de produits ou groupes de produits parmi les plus fréquemment fabriqués et échangés. La structure de ce système numérique définit une base juridique et logique qui organise les produits d'un même groupe ou les catégories de produits en rubriques, chapitres et sections.

Utilisé par les douanes, le système est également destiné à l'établissement de statistiques et sert aux fabricants, aux transporteurs et aux importations - exportations.

La structure est la suivante :

XX	Rubrique
XXXX	Système harmonisé
XXXX.XX	Code SH

Pour les besoins complémentaires locaux, le code peut être étendu de la manière suivante :

XXXX.XX.XX	Code de nomenclature combinée
XXXX.XX.XX.XX	Numéro statistique
XXXX.XXXX.XXX	Code TARIC

En outre, il existe des subdivisions locales supplémentaires — jusqu'à 21 positions — permettant de préciser, par exemple, le code fiscal national.

La convention de Kyoto de l'OMD décrit en détail les procédures et les processus ainsi que les éléments d'information pertinents pour les déclarations de transit et d'import/export.

2.3. Définitions

Les définitions suivantes² sont utilisées dans le cadre des présentes spécifications techniques.

Un **service d'organisation du trafic** est un service destiné à éviter les situations dangereuses pour le trafic fluvial par la planification et la gestion des mouvements du trafic. Il doit aussi assurer la sécurité et la fluidité du trafic fluvial dans une zone STM.

Agent désigne toute personne mandatée ou autorisée à agir pour le compte de l'exploitant du bateau ou à fournir des informations en son nom.

Message asynchrone désigne un message pouvant être envoyé par l'émetteur sans attendre expressément que le récepteur y donne suite. Celui-ci choisit le moment opportun pour le faire.

Un **chaland** désigne un bateau ne disposant d'aucun moyen propre de propulsion.

Un **code** est une chaîne de caractères employée comme raccourci pour a) l'enregistrement ou l'identification d'informations, b) la représentation ou l'identification d'informations sous forme symbolique spécifique et reconnaissable par un ordinateur. [ISO TC154/SC1]

L'**autorité compétente** est l'autorité ou l'organisme que les pouvoirs publics ont autorisé à recevoir et à transmettre des informations communiquées conformément à la présente norme.

Le **destinataire** est la partie mentionnée dans le document de transport, qui est chargée de la réception des marchandises, du chargement ou des conteneurs.

L'**expéditeur** désigne le négociant par lequel, au nom duquel ou pour le compte duquel un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur ou toute partie par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement livrées au destinataire conformément au contrat de transport (synonyme : chargeur).

Le terme **marchandises dangereuses** désigne :³

- les marchandises classées dans le code UNDG,
- les marchandises classées dans le Code ADN,

² Glossaire EDIFACT/ONU publié par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (www.unece.org/trade/untdid/texts/d300_d.htm); Glossaire Transport et logistique, projets R&D dans le cadre des Programmes cadres européens pour RTD — INDRIS (FP4), COMPRIS (FP5), MARNIS (FP6)

³ Source: directive 2002/59/CE.

- les marchandises classées dans le code IMDG,
- les substances liquides dangereuses figurant dans le code IBC,
- les gaz liquéfiés figurant dans le code IGC,
- les solides référencés à l'appendice B du code BC.

Un **élément de données** est une unité qui, dans un contexte donné, est considérée comme indivisible et dont l'identification, la description et la valeur ont été définies.

Le **numéro EDI** est l'adresse électronique de l'émetteur ou du récepteur d'un message (par exemple, l'expéditeur ou le destinataire d'un chargement). Il peut s'agir d'une adresse électronique, d'un identificateur convenu ou, par exemple, d'un numéro attribué par l'Association européenne de numérotation des articles (EANA).

L'**échange de données informatisé (EDI)** désigne le transfert par voie électronique de données structurées conformément aux normes adoptées, entre les applications informatisées d'une partie et celles d'une autre partie.

Le **transitaire** est la partie qui organise le transport des marchandises et se charge notamment, au nom du chargeur et du destinataire, des services de liaison et/ou des formalités y afférentes.

Les **directives de mise en œuvre** désignent le manuel qui décrit en détail la mise en œuvre d'un message standard donné ainsi que les segments, les éléments de données, les codes et les références à utiliser ainsi que le mode d'utilisation.

Un **lieu** désigne tout site géographique au nom répertorié par un organisme national, comme un port, un terminal intérieur de fret, un aéroport, une gare de manutention de conteneurs, un terminal ou tout autre endroit permettant le dédouanement, la réception ou la livraison normale des marchandises. Le lieu doit être équipé d'installations permanentes utilisées pour les mouvements de marchandises dans le cadre des échanges et des transports internationaux et fréquemment utilisé à cette fin. Il doit être reconnu comme tel par une autorité nationale compétente.

La **logistique** désigne la planification, l'exécution et le contrôle de la circulation et du placement des personnes et des biens ainsi que les activités d'appui associées à cette circulation et ce placement au sein d'un système organisé pour atteindre des objectifs spécifiques.

Un **manifeste** est un document qui énumère les spécifications des marchandises, y compris les équipements, chargées à bord d'un moyen de transport. Un manifeste se présente souvent sous la forme d'une liasse de connaissements pour les besoins officiels et administratifs.

Un **moyen de transport** désigne le type de véhicule — chaland, camion, bateau ou train — utilisé pour le transport de marchandises.

Le **code de message** est la référence alphabétique unique à six caractères qui identifie un type de message.

Le **mode de transport** désigne la méthode utilisée pour le transport des marchandises — rail, route, mer, voies navigables intérieures.

La **surveillance** consiste à suivre, par l'intermédiaire de différents équipements, la progression et les performances des bateaux et à avertir les parties responsables de tout écart par rapport aux performances attendues ou planifiées.

Le **transport multimodal** désigne le transport de marchandises (conteneurs) par au moins deux modes de transport différents.

L'**assistance nautique** est l'aide fournie par les remorqueurs ou les bateliers afin de garantir la sécurité des opérations de navigation et d'amarrage.

Les **informations de navigation** sont les informations d'aide à la décision fournies au conducteur de bateau à bord.

L'**assistance à la navigation** désigne l'aide apportée par les pilotes à bord ou, dans certaines circonstances, à terre (pilotage à partir de la terre) afin d'éviter l'apparition de situations dangereuses pour le trafic des bateaux.

L'**exploitant** est le propriétaire ou le gérant du bateau.

Le terme **marchandises polluantes** désigne⁴ :

- les hydrocarbures tels que définis à l'annexe I de la convention Marpol,
- les substances liquides nocives telles que définies à l'annexe II de la convention Marpol,
- les substances nocives en colis telles que définies à l'annexe III de la convention Marpol.

Une **procédure** désigne les étapes à suivre pour remplir les formalités, indiquant notamment quand, sous quelle forme et comment transmettre les informations requises.

Un **qualifiant** est un élément de données dont la valeur est exprimée sous forme de code donnant un sens particulier à la fonction d'un autre élément de données ou d'un segment. [ISO 9735]

Un **radar** désigne un système ou un équipement qui utilise la transmission et la réflexion des ondes radio pour détecter un objet, comme un bateau, et déterminer sa direction, sa distance, sa vitesse et son cap. Il peut servir à la navigation et à la détection.

Un **numéro de référence** permet de désigner ou de signaler une relation ou, le cas échéant, une restriction.

Le **risque (au sens des douanes)** est la probabilité que survienne, dans le cadre de la circulation internationale et le commerce des marchandises, un événement qui menace la sécurité et la sûreté de la Communauté et constitue un risque pour la santé publique, l'environnement et les consommateurs.

⁴ Source: directive 2002/59/CE.

La **gestion du risque (au sens des douanes)** est la détermination et la mise en œuvre systématiques de toutes les mesures nécessaires pour limiter l'exposition aux risques. Ce terme recouvre des activités comme la collecte de données et d'informations, l'analyse et l'évaluation des risques, la définition et l'application de mesures ainsi que le contrôle et l'évaluation réguliers du processus et de ses résultats, sur la base de sources et de stratégies internationales, communautaires et nationales.

Un **segment (EDI)** est l'ensemble prédéfini et identifié d'éléments de données associés habituellement de façon fonctionnelle et reconnus par leur position séquentielle en son sein. Un segment débute par un identificateur de segment et se termine par une terminaison de segment. Il peut s'agir d'un segment de données de service ou un segment de données d'application.

Le **code de segment** est le code qui identifie chaque segment de façon unique suivant les spécifications du répertoire de segments. [ISO 9735]

Le **chef de bord** est la personne à bord du bateau, chargée de son exploitation et habilitée à prendre toutes les décisions concernant la navigation et la gestion du bateau (synonymes : capitaine, conducteur de bateau).

Chargeur (voir expéditeur).

Un **guichet unique** est un système permettant aux opérateurs qui participent au commerce et au transport de communiquer des informations et documents normalisés à un seul point d'entrée afin de satisfaire à toutes les formalités requises pour l'importation, l'exportation et le transit. Si les informations se trouvent sur un support électronique, les données individuelles ne doivent être soumises qu'une seule fois⁵.

Un **identificateur** est un identifiant unique pour un segment ou un élément de données. [ISO 9735]

Le **repérage** désigne l'action de collecte d'informations sur la localisation d'une cargaison, d'éléments de cargaison, de chargements ou d'équipements.

Le **suivi** désigne la fonction de gestion d'informations d'état sur une cargaison, des éléments d'une cargaison, des chargements ou des équipements (conteneurs vides ou pleins), y compris leur localisation.

La **notification de transport** est l'annonce à une autorité compétente de l'itinéraire prévu d'un bateau.

EDIFACT/ONU est l'ensemble des règles des Nations unies régissant l'échange de données informatisé dans l'administration, le commerce et le transport. Elles comprennent un ensemble de normes, de répertoires et de directives portant sur l'échange électronique de données structurées qui concernent en particulier le commerce des marchandises ou des services entre des systèmes d'information informatisés indépendants. Recommandées dans le cadre des Nations unies, ces règles sont approuvées et publiées par la CEE-ONU dans le Répertoire des Nations unies pour l'échange de données commerciales (UNTDID), et mises à jour selon des procédures convenues.

Bateau désigne un bâtiment pour la navigation intérieure ou maritime. En navigation intérieure, le terme désigne également une menue embarcation, un transbordeur ou un matériel flottant.

Les **services d'assistance portuaire** regroupent les services fournis au capitaine comme les postes de soutage et l'organisation des réparations.

La **gestion du trafic des bateaux** désigne la transmission orale ou électronique d'informations ou d'instructions en interaction avec les ou en réponse aux bateaux engagés dans un flux de trafic afin d'optimiser la fluidité (l'efficacité) et la sécurité du transport.

⁵ Source: Commission économique pour l'Europe de l'ONU, recommandation 33.

Les **services de trafic maritime (STM)** désignent tout 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 doit pouvoir interagir avec le trafic et réagir aux incidents de trafic maritime survenant dans sa zone.

La **zone STM** est la zone de service délimitée et officiellement déclarée du STM. Une zone STM peut être subdivisée en sous-zones ou secteurs.

Les **services STM** désignent un service d'information, mais également d'autres services comme un service d'assistance à la navigation ou un service d'organisation du trafic, ou les deux.

2.4. Description des classifications et des codes

Afin de laisser le moins possible matière à interprétation par les destinataires des messages, il sera fait usage, dans toute la mesure possible, de classifications et de listes de codes. Les codes existants doivent être employés afin d'éviter un surplus de travail causé par l'élaboration et l'administration de nouvelles listes de codes.

Les classifications suivantes doivent être employées pour la notification de la navigation intérieure :

1. Types de bateaux et de convois (recommandation ONU n° 28)
2. Numéro officiel du bateau (OFS)
3. Numéro OMI d'identification du bateau : numéro publié au registre Lloyds pour chaque bateau de mer sans les lettres LR
4. Numéro ERI d'identification du bateau
5. ENI (European Navigation Identification) (numéro européen unique d'identification des bateaux)
6. Description des produits et système de codage selon le système harmonisé (SH, marchandises)
7. Nomenclature combinée (NC, marchandises)
8. Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport (marchandises)
9. Numéro ONU pour les marchandises dangereuses (UNDG)

10. Code maritime international pour les marchandises dangereuses (IMDG)
11. ADN
12. Codes ONU du pays et du pavillon
13. Codes ONU des lieux utilisés à des fins commerciales et de transport (LOCODE-ONU)
14. Code de la section de chenal
15. Code du terminal
16. Code de dimensions et de type de conteneur
17. Code d'identification du conteneur
18. Code du type d'emballage
19. Instructions de manutention
20. Objet de l'appel
21. Nature de la cargaison

Le texte qui suit explique et commente l'application de ces codes à la navigation intérieure. Les tables de codes décrivent, dans différentes langues, les codes pour les types de convois et de bateaux. Le chapitre 2.7 définit la combinaison des éléments de codes susmentionnés de 12 à 15.

2.4.1. *Mise à jour des codes et des tables de référence*

La nécessité de garantir l'harmonisation des codes et des références et celle de maintenir la stabilité et l'uniformité des différentes tables imposent la mise en place de procédures et de processus rigoureux pour l'administration, la publication et l'usage des différents codes.

Pour faciliter l'administration de tous les codes et de toutes les tables de référence utilisés pour les messages de notification électronique, les codes et références sont subdivisés en six catégories.

Catégorie A

Elle regroupe les références et codes internationaux gérés par une organisation officielle et utilisés de manière particulière. Les codes nouveaux ou modifiés doivent être publiés par l'organisation internationale qui indique également leur date d'entrée en vigueur. L'organisation concernée coordonne la mise en place des changements apportés aux tables mais, pour ce qui concerne la notification électronique, il appartient au groupe d'experts ERI de déterminer la date à partir de laquelle ces codes seront utilisés dans les messages. Exemples : les codes UNDG⁶, IMDG⁷, ADN⁸ et SH/TARIC⁹.

⁶ Les modifications apportées aux codes sont agréées et publiées par l'ONU tous les deux ans.

⁷ Les modifications apportées aux codes sont publiées par l'OMI tous les deux ans.

⁸ Les modifications apportées aux codes sont agréées et publiées par les organisations responsables respectives tous les deux ans.

⁹ Les modifications apportées à l'ensemble du code sont publiées par l'OMD tous les quatre ans, le sous-ensemble est adapté en fonction des demandes de modification par le groupe d'experts ERI.

Catégorie B

Elle regroupe les références et codes internationaux gérés par une organisation internationale reconnue comme l'ISO ou la CEE-ONU. Les changements apportés aux tables sont publiés à intervalles réguliers à la suite de demandes des utilisateurs, les modifications restant coordonnées par les communautés d'utilisateurs. Exemples : LOCODES/ONU¹⁰, le type de moyen de transport, le mode de transport, les codes de pavillon et de devise, les frais et les coûts de transport.

Catégorie C

Elle regroupe les codes et les références de type professionnel gérés par une organisation privée ou mixte comme l'EAN, Lloyds ou Protect. Exemples : les numéros OMI, les codes d'adresse EAN.

Catégorie D

Elle regroupe les références et codes régionaux gérés par un organisme public et utilisés dans une région donnée. Exemples : les codes de section de chenal, les références ECDIS.

Catégorie E

Elle regroupe les codes les références nationaux gérés par un organisme public ou un partenariat public-privé. Exemple : NST 2007.

Catégorie F

Elle regroupe les codes et les références normalisés utilisés pour la notification et qui font partie du message standard et sont décrits comme tel dans le message. Les modifications doivent être coordonnées par les organismes de contrôle. Exemples : les qualifiants, les codes de syntaxe, les identificateurs, les codes de fonction.

Les codes et références internationaux de la catégorie A proviennent généralement du chargeur des marchandises. Les codes doivent impérativement être conformes aux obligations légales, règles et réglementations afin de permettre et de faciliter le contrôle par les autorités compétentes et la mise en place des mesures d'urgence.

¹⁰ La mise en œuvre des codes nouveaux ou modifiés doit être coordonnée par le groupe d'experts ERI.

Pour toutes les autres catégories, souvent l'organisme de contrôle administre un sous-ensemble constitué des codes et références utilisés pour la notification électronique et des autres messages destinés à la navigation intérieure. De cette façon, la mise en place et l'utilisation harmonisées des entrées nouvelles et modifiées dans les tables de codes peuvent avoir lieu de façon coordonnée.

Pour les différents messages, l'organisme de contrôle correspondant est désigné dans l'élément de données 0051 de l'en-tête de message (UNH), dans les manuels de mise en œuvre des messages eux-mêmes ou dans les tables de codes respectives (voir ci-après).

2.4.2. Descriptions des tables de code

2.4.2.1. Type de bateau et de convoi

INTITULÉ COMPLET	Codes for types of means of transport (codes des types de moyens de transport) Annexe 2, chapitre 2.5 : Transport par voie navigable
ABRÉVIATION	Recommandation ONU n° 28
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEE-ONU/CEFACT http://www.unece.org/cefact
BASE JURIDIQUE	Recommandation ONU n° 28, CEE/Trade/276 ; 2001/23
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	Mars 2001
AMENDEMENT	CEFACT-ONU 2002
STRUCTURE	Code alphanumérique à 4 chiffres :
	1 ^{er} chiffre : «1» pour la navigation maritime, «8» pour la navigation intérieure
	2 chiffres pour le bateau ou le convoi
	1 chiffre pour la subdivision définie au chapitre 6
DESCRIPTION SUCCINCTE	Cette recommandation définit la liste commune des codes pour l'identification du type de moyen de transport. Elle est particulièrement importante pour les organisations et les fournisseurs de transport, les douanes et autres autorités, les bureaux de statistiques, les transitaires, les chargeurs, les destinataires et les autres parties concernées par le transport.
CLASSIFICATIONS LIÉES	Recommandation ONU n° 19
DISPONIBILITÉ	http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm http://risdatamanagement.ris.eu/
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	CEE-ONU
REMARQUES	L'ensemble principal des valeurs des codes est régi par un organisme international (CEE-ONU). Pour garantir l'harmonisation, un jeu unique de valeurs de codes représentant également des types de bateaux supplémentaires peut être utilisé par toutes les applications SIF.

<i>Exemple</i>	
8010	Vraquier à moteur (intérieur)
1500	Transporteur de marchandises générales (mer)
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/C228/8179 (convoi)
	EQD(B)/C224/8155 (bateau)
<i>Annexes</i>	
Recommandation CEE-ONU n° 28 : Codes des types de moyens de transport, description en différentes langues de la liste des codes pour la navigation intérieure en fonction des exigences nationales	

2.4.2.2. Numéro officiel du bateau (OFS)

INTITULÉ COMPLET	Numéro officiel du bateau
ABRÉVIATION	OFS
AUTORITÉ D'ORIGINE	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)
BASE JURIDIQUE	Article 2.18 du Règlement de visite des bateaux du Rhin
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	-----
STRUCTURE	Code de pavillon à 2 chiffres (an)
	Numéro de registre à 5 chiffres (an)
	Codes de pavillon :
	01 - 19 France
	20 - 39 Pays-Bas
	40 - 49 Allemagne
	60 - 69 Belgique
	70 - 79 Suisse
	80 - 99 Autres pays
DESCRIPTION SUCCINCTE	-----

CLASSIFICATIONS LIÉES	-----
USAGE	Navigation intérieure
DISPONIBILITÉ	-----
LANGUES	-----
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, 2 place de la République, 67082 Strasbourg Cedex, FRANCE
REMARQUES	Ce code est remplacé par le numéro européen unique d'identification des bateaux tel que défini par le Règlement de visite des bateaux du Rhin et l'article 2.18 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE ¹¹ .

<i>Exemple</i>	
4112345	Allemagne, Gerda
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/C222/8213
	EQD(1)/C237/8260
	SGP/C237/8260

2.4.2.3. Numéro OMI d'identification du bateau

INTITULÉ COMPLET	Numéro OMI d'identification du bateau
ABRÉVIATION	N° OMI
AUTORITÉ D'ORIGINE	Organisation maritime internationale/Lloyds
BASE JURIDIQUE	Résolution OMI A.600(15), SOLAS chapitre XI, règlement 3
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	Mise à jour quotidienne
STRUCTURE	Numéro du Registre des bateaux de la Lloyds (LR) (sept chiffres).
DESCRIPTION SUCCINCTE	La résolution OMI a pour objet l'attribution d'un numéro permanent à chaque bateau pour les besoins d'identification.
CLASSIFICATIONS LIÉES	-----

¹¹ Directive du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

USAGE	Pour les bateaux de mer
DISPONIBILITÉ	www.ships-register.com.
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	International Maritime Organisation 4 Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom

<i>Exemple</i>	
Vessel dwt 2774	Danchem East 9031624
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/C222/8213
	EQD(1)/C237/8260
	SGP/C237/8260

2.4.2.4. Numéro de notification électronique ERN (pour l'identification du bateau)

INTITULÉ COMPLET	Numéro de notification électronique (pour l'identification du bateau)
ABRÉVIATION	ERN
AUTORITÉ D'ORIGINE	Rijkswaterstaat, Pays-Bas
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
DURÉE DE VIE OPÉRATIONNELLE	-----
AMENDEMENT	-----
STRUCTURE	Numéro à 8 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	-----
CLASSIFICATIONS LIÉES	-----
USAGE	Pour la notification électronique, destiné aux bateaux qui ne possèdent pas de numéro OFS ni de numéro OMI
DISPONIBILITÉ	-----
LANGUES	

ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	eri@ris.eu
REMARQUES	Ce code est remplacé par le numéro européen unique d'identification des bateaux.

<i>Exemple</i>	
12345678	Renate
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/C222/8213
	EQD(1)/C237/8260
	SGP/C237/8260

2.4.2.5. Numéro européen unique d'identification des bateaux

INTITULÉ COMPLET	Numéro européen unique d'identification des bateaux
ABRÉVIATION	ENI
AUTORITÉ D'ORIGINE	Union européenne
BASE JURIDIQUE	Directive 2006/87/CE ; directive 2005/44/CE
ÉTAT ACTUEL	----
DATE DE MISE EN ŒUVRE	----
DUREE DE VIE OPÉRATIONNELLE	----
AMENDEMENT	Autant que de besoin
STRUCTURE	Numéro à 8 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	L'identification unique ENI (European navigation identification) ou numéro européen unique d'identification des bateaux, a pour objet l'attribution d'un numéro permanent à chaque bateau pour les besoins d'identification.
CLASSIFICATIONS LIÉES	Numéro OMI, numéro ERN, numéro OFS
USAGE	Pour la notification électronique, le suivi et le repérage ainsi que la certification des bateaux pour la navigation intérieure.
DISPONIBILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> a) Les autorités compétentes doivent tenir un registre dont l'accès sera autorisé aux autorités compétentes des autres États membres. b) Base de données européenne des numéros de bateaux c) États signataires de la convention de Mannheim et autres parties sur la base d'accords administratifs.

LANGUES	-----
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	États membres de l'UE et signataires de la convention de Mannheim
REMARQUES	Le numéro européen unique d'identification des bateaux ENI se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers correspondent au code de l'autorité compétente qui attribue le numéro et les cinq suivants à un numéro de série. Voir également le chapitre 2.5.

<i>Example</i> 12345678	
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT, EQD (V1 and V2-V15) CNI/GID and CNI/GID/DGS, Tag 1311

2.4.2.6. Code du système harmonisé (SH)

INTITULÉ COMPLET	Description des produits et système de codage selon le système harmonisé
ABRÉVIATION	Système harmonisé ; SH
AUTORITÉ D'ORIGINE	Organisation mondiale des douanes
BASE JURIDIQUE	Convention internationale sur la description des produits et système de codage selon le système harmonisé
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1-1-2007
AMENDEMENT	En principe, révisé tous les cinq ans.
STRUCTURE	7466 rubriques, organisées en quatre niveaux hiérarchiques
	Niveau 1 : sections codées en chiffres romains (de I à XXI)
	Niveau 2 : chapitres identifiés par des codes numériques à deux chiffres
	Niveau 3 : rubriques identifiées par des codes numériques à quatre chiffres
	Niveau 4 : sous-rubriques identifiées par des codes numériques à six chiffres

DESCRIPTION SUCCINCTE	La convention SH classe les marchandises en fonction des matières premières et du stade de production des biens. Le SH est au cœur de l'ensemble du processus d'harmonisation des classifications économiques internationales menées conjointement par la division de statistique de l'Organisation des Nations unies et Eurostat. Ses postes et sous-postes sont les désignations de base qui servent à identifier des biens industriels dans les classifications des produits. Objectifs : harmoniser a) les nomenclatures de commerce extérieur afin qu'il y ait correspondance directe et b) les statistiques nationales du commerce extérieur et garantir leur comparabilité au niveau international.
CLASSIFICATIONS LIÉES	Nomenclature combinée (NC) : accord complet sur le niveau à six chiffres ;
	NST 2007 sur le niveau à 3 chiffres.
USAGE	Produits
DISPONIBILITÉ	Organisation mondiale des douanes Rue de l'Industrie 26-39 1040 Bruxelles Belgique www.wcoomd.org Conseil de coopération douanière, Bruxelles
LANGUES	Néerlandais, anglais, français, allemand, etc.
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Un sous-ensemble des codes utilisé pour la notification électronique sera géré par le groupe d'experts ERI. http://risdatamanagement.ris.eu
REMARQUES	Au niveau de l'Union européenne, la classification SH donne lieu à une classification particulière appelée nomenclature combinée (CN)

<i>Exemple</i>	
730110	Palplanches en fer ou en acier
310210	Engrais minéraux ou chimiques, sulfate d'ammonium
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/FTX(1)/C108/4440 CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

2.4.2.7. Nomenclature combinée (NC)

INTITULÉ COMPLET	Nomenclature combinée
ABRÉVIATION	NC
AUTORITÉ D'ORIGINE	Commission européenne, Office statistique Eurostat
BASE JURIDIQUE	Conseil de l'Europe, règlement n° 2658/87 du 23 juillet 1987
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	Révisions annuelles au 1 ^{er} janvier
STRUCTURE	Code numérique à 8 chiffres :
	19581 rubriques, organisées en cinq niveaux hiérarchiques :
	Niveau 1 : sections codées en chiffres romains (de I à XXI)
	Niveau 2 : chapitres identifiés par des codes numériques à deux chiffres
	Niveau 3 : rubriques identifiées par des codes numériques à quatre chiffres
	Niveau 4 : sous-rubriques identifiées par des codes numériques à six chiffres
	Niveau 5 : catégories identifiées par des codes numériques à huit chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	La nomenclature combinée est la classification des marchandises utilisée au sein de l'UE pour les besoins statistiques du commerce extérieur. Elle est également utilisée pour les droits de douane. Cette nomenclature est basée sur le système harmonisé (SH) qu'elle subdivise le cas échéant pour les besoins du commerce extérieur, de la réglementation agricole et les droits de douanes. La NC a été adoptée en 1988 en même temps que le SH.
CLASSIFICATIONS LIÉES	Code SH : accord complet sur le niveau à six chiffres ; NST 2007 sur le niveau à 3 chiffres.
USAGE	Produits
DISPONIBILITÉ	http://ec.europa.eu/taxation_customs
LANGUES	Toutes les langues de l'UE
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Commission européenne, DG Fiscalité et union douanière
REMARQUES	-----

Utilisation dans les manuels de mise en œuvre

Indirectement, par l'intermédiaire du code SH

2.4.2.8. Nomenclature uniforme (révisée) des marchandises pour les statistiques de transport (NST) 2007

INTITULÉ COMPLET	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée
ABRÉVIATION	NST 2007
AUTORITÉ D'ORIGINE	Commission européenne, Office statistique Eurostat
BASE JURIDIQUE	Réglementation communautaire sur les statistiques
ÉTAT ACTUEL	-----
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1.1.2007
AMENDEMENT	Régulièrement tous les deux ans
STRUCTURE	2 chiffres NST 2007 Niveau 1 : Subdivision à deux chiffres de la classification CPA
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le code SH dans un sens (HS > NST), classification des marchandises pour les statistiques de transport en Europe (CSTE)
CLASSIFICATIONS LIÉES	Produits du code SH dans un sens (HS > NST)
USAGE	Produits
DISPONIBILITÉ	http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=LST_NOM_DTL&StrNom=NST_2007&StrLanguageCode=EN&IntPcKey=&StrLayoutCode=HIERARCHIC http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	Néerlandais, anglais, français, allemand, etc.
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Office statistique des Communautés européennes Eurostat Unité C2 Bâtiment BECH A3/112 2920 Luxembourg, LUXEMBOURG
REMARQUES	-----

a) Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée
(NST 2007)

INTITULÉ COMPLET	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée
ABRÉVIATION	NST 2007
AUTORITÉ D'ORIGINE	Commission européenne, Office statistique Eurostat
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnelle mais actuellement en cours de révision
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1.1.1967
AMENDEMENT	Régulièrement tous les deux ans
STRUCTURE	Code numérique à 3 chiffres.
	Niveau 1 : 10 chapitres identifiés par des codes numériques à un chiffre (de 0 à 9)
	Niveau 2 : 52 groupes identifiés par des codes numériques à deux chiffres
	Niveau 3 : 176 rubriques identifiées par des codes numériques à trois chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	La NST a été conçue par Eurostat pour l'harmonisation des statistiques sur le transport national et international dans les États membres des Communautés européennes
CLASSIFICATIONS LIÉES	Classification des marchandises pour les statistiques de transport en Europe (CSTE),
	Code SH dans un sens (HS > NST)
USAGE	Produits
DISPONIBILITÉ	http://ec.europa.eu/comm/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=LST_NOM_DTL&trNom=NSTR_1967&StrLanguageCode=EN&IntPckKey=
LANGUES	Néerlandais, anglais, français, allemand, etc.
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Office statistique des Communautés européennes Eurostat Unité C2 Bâtiment BECH A3/112 2920 Luxembourg, LUXEMBOURG
REMARQUES	-----

<i>Exemple</i>	
729	Engrais composés et autres engrais manufacturés
321	Essence de pétrole
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

b) Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée — Pays-Bas (NST 2007 NL)

INTITULÉ COMPLET	Nomenclature uniforme (révisée) des marchandises pour les statistiques de transport — Pays-Bas
ABRÉVIATION	NST 2007-NL
AUTORITÉ D'ORIGINE	-----
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	Régulièrement tous les deux ans
STRUCTURE	Code numérique à 4 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le code NST-NL est basé sur la classification NST à trois chiffres d'Eurostat
CLASSIFICATIONS LIÉES	NST, code SH dans un sens (HS > NST)
USAGE	Statistiques
DISPONIBILITÉ	-----
LANGUES	Néerlandais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	Incompatible au niveau 4 avec NST-FR et NST-DE

<i>Exemple</i>	
7290	Mengmeststoffen en andere gefabriceerde meststoffen
3210	Benzine
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

c) Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée – France (NST FR)

INTITULÉ COMPLET	Nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport
ABRÉVIATION	NST-FR
AUTORITÉ D'ORIGINE	-----
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	Régulièrement tous les deux ans
STRUCTURE	Code numérique à 4 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le code NST-FR est basé sur la classification NST à trois chiffres d'Eurostat
CLASSIFICATIONS LIÉES	NST, code SH dans un sens (HS > NST)
USAGE	Facturation du coût d'emprunt des voies navigables, statistiques
DISPONIBILITÉ	-----
LANGUES	Français
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	Incompatible au niveau 4 avec NST-NL et NST-DE

<i>Exemple</i>	
7291	Engrais composés et autres engrais manufacturés
3210	Essence de pétrole
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

d) Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport/révisée
Allemagne (NST DE)

INTITULÉ COMPLET	Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen
ABRÉVIATION	GV-Binnenwasserstraßen; NST-DE
AUTORITÉ D'ORIGINE	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Münster
BASE JURIDIQUE	Par ordonnance du ministère allemand des transports
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1.1.1986
AMENDEMENT	Régulièrement tous les deux ans
STRUCTURE	Code numérique à 4 chiffres Niveau 1 : 10 chapitres identifiés par des codes numériques à un chiffre (de 0 à 9) Niveau 2 : 52 groupes identifiés par des codes numériques à deux chiffres Niveau 3 : 176 rubriques identifiées par des codes numériques à trois chiffres Niveau 4 : amendement spécifique sur un chiffre pour la facturation et les statistiques
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le code GV-Binnenwasserstraßen s'appuie sur la classification NST à trois chiffres d'Eurostat et sur le Güterverzeichnis 1969 de l'administration fédérale allemande des statistiques
CLASSIFICATIONS LIÉES	NST, code SH dans un sens (HS > NST) Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (GV)
USAGE	Facturation du coût d'emprunt des voies navigables, statistiques
DISPONIBILITÉ	WSD West, Münster
LANGUES	Allemand
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Voir ci-dessus
REMARQUES	Incompatible au niveau 4 avec NST-FR et NST-NL

<i>Exemple</i>	
7290	Mineralische Mehrstoffnährdünger
3210	Benzin
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

2.4.2.9. Numéro ONU pour les marchandises dangereuses (UNDG)

INTITULÉ COMPLET	UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses) Annexe «Model Regulations» Partie 3 «Dangerous Goods List» Appendice A «List of generic and N.O.S. proper shipping names»
ABRÉVIATION	Réglementations modèles de l'ONU ; UNDG
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEE-ONU
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	Depuis 1956, réglementations modèles 1996
AMENDEMENT	
STRUCTURE	Code numérique à 4 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	Les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses portent sur les principaux domaines suivants : – liste des marchandises dangereuses les plus fréquemment transportées, leur identification et leur classification, – procédures de chargement, – normes d'emballage, procédures de test et certification, – normes des conteneurs et citernes pour le transport multimodal, procédures de test et certification.
CLASSIFICATIONS LIÉES	Code IMDG
USAGE	Transport des marchandises dangereuses
DISPONIBILITÉ	http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Transport Division United Nations Economic Commission for Europe Palais des nations 1211 Genève 10, SUISSE www.unece.org
REMARQUES	Pour cette norme, seul le numéro ONU à quatre chiffres est utilisé (ni classe, ni division)

<i>Exemple</i>	
1967	Échantillon de gaz, non pressurisé, toxique
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/DGS/C234/7124

2.4.2.10. Code maritime international pour les marchandises dangereuses (IMDG)

INTITULÉ COMPLET	Code maritime international pour les marchandises dangereuses (IMDG : International Maritime Dangerous Goods)
ABRÉVIATION	Code IMDG
AUTORITÉ D'ORIGINE	Organisation maritime internationale (OMI)
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	18 mai 1965
AMENDEMENT	1 ^{er} janvier 2001 (30 ^e amendement), environ tous les deux ans
STRUCTURE	Code numérique à 2 chiffres :
	1 chiffre pour la classe
	1 chiffre pour la division
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le code IMDG régit la grande majorité des expéditions maritimes et fluviales des matières dangereuses. L'adoption du code est recommandée aux gouvernements pour qu'il serve de base aux réglementations nationales en association avec la convention SOLAS.
CLASSIFICATIONS LIÉES	Le code s'appuie sur les recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses (UNDG)
USAGE	Transport maritime des marchandises dangereuses et nocives
DISPONIBILITÉ	www.imo.org http://risdatamanagement.ris.eu (inclus dans le tableau ADN)
LANGUES	Néerlandais, anglais, français, allemand
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	International Maritime Organization 4 Albert Embankment Londres SE1 7SR ROYAUME-UNI
REMARQUES	Pour la navigation intérieure, le code OMI peut être utilisé car il est souvent déjà connu ; le cas échéant, un code ADN correspondant au code IMDG peut être inséré

<i>Exemple</i>	
32	Liquide inflammable, non spécifié par ailleurs (éthanol)
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/DGS/C205/8351

2.4.2.11. ADN

INTITULÉ COMPLET	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure
ABRÉVIATION	ADN
AUTORITÉ D'ORIGINE	Commission économique pour l'Europe de l'ONU Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (version allemande de l'ADN)
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	Opérationnel
AMENDEMENT	Régulièrement tous les deux ans, comme indiqué
STRUCTURE	Pour les marchandises sur un transporteur de marchandises sèches :
	- numéro ONU
	- nom de la substance (selon le tableau A de la partie 3 de l'ADN)
	- classe
	- code de classification du danger
	- groupe d'emballage
	- plaque (étiquette) d'identification du danger
	Pour les marchandises sur un bateau-citerne :
	- numéro ONU
	- nom de la substance (selon le tableau C de la partie 3 de l'ADN),
	- classe
	- Groupe d'emballage

DESCRIPTION SUCCINCTE	L'ADN, l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure qui remplacera les différents accords régionaux.
CLASSIFICATIONS LIÉES	ADN
USAGE	Transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure
DISPONIBILITÉ	www.ccr-zkr.org http://www.danubecommission.org/ http://risdatamanagement.ris.eu http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_treaty.html
LANGUES	Anglais, français, allemand
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Commission économique pour l'Europe de l'ONU, Palais des Nations, 1211 Genève 10, SUISSE Commission Centrale pour la Navigation du Rhin 2, Place de la République, 67082 Strasbourg Cedex, FRANCE (Version allemande de l'ADN)
REMARQUES	Les dispositions de l'accord ADN, l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN), sont applicables sur le Rhin et sur le Danube. L'édition 2007 de l'ADR/RID/ADN est harmonisée avec la 14 ^e édition révisée des réglementations modèles de l'ONU et est entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2007.

<i>Exemple</i>	
Pour un transporteur de marchandises sèches :	Pour un bateau-citerne :
1203 ; pétrole ; 3 ; F1 ; III ; 3	1203 ; pétrole ; 3 ; III
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/DGS/C205/8078

2.4.2.12. Code de pays de l'ONU

INTITULÉ COMPLET	Codes pour la représentation des noms de pays et de leurs subdivisions
ABRÉVIATION	ISO 3166-1
AUTORITÉ D'ORIGINE	Organisation internationale de normalisation (ISO)
BASE JURIDIQUE	Recommandation ONU n° 3 (Codes pour la représentation des noms de pays)
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1974
AMENDEMENT	Selon ISO 3166-1
STRUCTURE	Code alphabétique à deux lettres (en principe)
	Code numérique à 3 chiffres (en remplacement)
DESCRIPTION SUCCINCTE	L'ISO attribue un code unique sur deux lettres pour chaque pays de la liste ainsi qu'un code numérique de remplacement à trois chiffres pour toutes les applications qui doivent être indépendantes de l'alphabet.
CLASSIFICATIONS LIÉES	LOCODE-ONU
USAGE	Ce code est utilisé en tant qu'élément du code de lieu combiné de la présente norme
DISPONIBILITÉ	CEE-ONU http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	http://www.unece.org/cefact
REMARQUES	Le chapitre 2.7 explique comment combiner le code alphabétique de pays avec le code de lieu

<i>Exemple</i>	
BE	Belgique
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	Message ERINOT :
	TDT/C222/8453
	NAD(1)/3207
	NAD(2)/3207
	Message ERIRSP :
	NAD(1)/3207

2.4.2.13. Code des Nations unies pour les lieux — LOCODE/ONU

INTITULÉ COMPLET	Codes ONU des lieux utilisés à des fins commerciales et de transport
ABRÉVIATION	LOCODE-ONU
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEE-ONU/CEFACT
BASE JURIDIQUE	Recommandation CEE-ONU n° 16
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1980
AMENDEMENT	2006-2
STRUCTURE	Code de pays ISO 3166-1 (deux lettres) suivi d'un espace et d'un code de trois lettres pour le nom du lieu (5 signes)
	Nom du lieu (a...29)
	Subdivision ISO 3166-2, facultatif (a..3)
	Fonction, obligatoire (an5)
	Remarques, facultatif (an..45)
	Coordonnées géographiques (000 N 0000 W, 000 S 00000 E)
DESCRIPTION SUCCINCTE	L'ONU recommande l'emploi d'un code alphabétique de cinq lettres pour l'abréviation des noms de lieux présentant un intérêt pour le commerce international, comme les ports, les aéroports, les terminaux intérieurs de fret et tout autre endroit permettant le dédouanement et dont les noms doivent être représentés sans ambiguïté dans les échanges de données entre les acteurs du commerce international.

CLASSIFICATIONS LIÉES	Code de pays de l'ONU
USAGE	Ce code est utilisé en tant qu'élément du code de lieu combiné de la présente norme.
DISPONIBILITÉ	http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	CEE-ONU
REMARQUES	Le chapitre 2.7 explique comment combiner les éléments du code de lieu.

<i>Exemple</i>	
BEBRU	Belgique Bruxelles
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/LOC (1..9)/C517/3225
	CNI/LOC(1..2) /C517/3225
<i>Voir :</i>	Le présent document et les manuels de mise en œuvre <i>Definition of the revised location and terminal code</i> Par le Ministry of Transport and Public Works Traffic and Transport Advisory Service Mai 2002

2.4.2.14. Code de la section de chenal

INTITULÉ COMPLET	Code de la section de chenal
ABRÉVIATION	
AUTORITÉ D'ORIGINE	Administrations nationales des voies navigables
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	-----
STRUCTURE	Code numérique à 5 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le réseau fluvial navigable est subdivisé en sections. Il peut s'agir de cours d'eau et de canaux entiers sur plusieurs centaines de kilomètres ou de portions navigables plus petites. À l'intérieur d'une section, la position d'un lieu peut être indiquée par l'hectomètre ou par le nom (code) d'un terminal ou d'un point de passage.
CLASSIFICATIONS LIÉES	LOCODE/ONU

USAGE	Numérotation des voies navigables d'un réseau national. Ce code est utilisé en tant qu'élément du code de lieu combiné de la présente norme.
DISPONIBILITÉ	http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	-----
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Administrations nationales des voies navigables. Coordination par l'intermédiaire du groupe d'experts ERI.
REMARQUES	Le chapitre 2.7 explique comment combiner les éléments du code de lieu.

<i>Exemple</i>	
03937	Rhin, Rüdeshheimer Fahrwasser
02552	Oude Maas près de Dordrecht
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/LOC/C517/3225
	CNI/LOC/C517/3225
<i>Voir :</i>	Le présent document et les manuels de mise en œuvre
	Definition of the revised location and terminal code
<i>Remarque 1 :</i>	En l'absence de code de chenal, le champ doit être rempli par des zéros
<i>Remarque 2 :</i>	Le chapitre 2.7 explique comment combiner les éléments du code de lieu.

2.4.2.15. Code du terminal

INTITULÉ COMPLET	Code du terminal
ABRÉVIATION	-----
AUTORITÉ D'ORIGINE	Autorités nationales des voies navigables
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Version 2, avril 2000
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	Régulièrement
STRUCTURE	type de terminal (numérique, 1 chiffre) numéro du terminal (alphanumérique, 5 chiffres)
DESCRIPTION SUCCINCTE	Spécification complémentaire de l'emplacement d'un terminal dans un lieu du port dans le pays
CLASSIFICATIONS LIÉES	LOCODE/ONU

USAGE	Ce code est utilisé en tant qu'élément du code de lieu combiné de la présente norme. Le chapitre 2.7 décrit la combinaison des éléments du code de lieu et les règles de mise à jour des jeux de codes respectifs
DISPONIBILITÉ	http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	-----
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Administrations nationales des voies navigables. Coordination par l'intermédiaire du groupe d'experts ERI.
REMARQUES	Il est de la plus haute importance que la mise à jour de ces codes garantisse un maximum de stabilité et de cohérence afin qu'aucune modification ne soit nécessaire, à l'exception des ajouts et des suppressions. Le chapitre 2.7 explique comment combiner les éléments du code de lieu.

<i>Exemple</i>	
LEUVE	Leuehaven à Rotterdam, Pays-Bas
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TDT/LOC/C517/3225
	CNI/LOC/C517/3225
<i>Voir :</i>	Le présent document et les manuels de mise en œuvre
	Definition of the revised location and terminal code
<i>Remarque 1 :</i>	En l'absence de code de terminal, le champ doit être rempli par des zéros
<i>Remarque 2 :</i>	Chaque pays est responsable de ses propres données. La coordination et la répartition centrale seront effectuées par le Rijkswaterstaat des Pays-Bas
<i>Remarque 3 :</i>	Actuellement, un code des terminaux est géré par Bureau Telematica pour le compte du Rijkswaterstaat

2.4.2.16. Code de dimensions et de type de conteneur

INTITULÉ COMPLET	Freight containers — Coding, identification and marking (conteneurs pour le transport de marchandises — codage, identification et marquage)
ABRÉVIATION	-----
AUTORITÉ D'ORIGINE	Organisation internationale de normalisation (ISO)
BASE JURIDIQUE	ISO 6346, chapitre 4 et annexes D et E
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	-----
AMENDEMENT	3 ^e édition 1995-12-01
STRUCTURE	Dimensions du conteneur : deux caractères alphanumériques (le premier pour la longueur, le second pour la combinaison de la hauteur et de la largeur)
	Type de conteneur : deux caractères alphanumériques
DESCRIPTION SUCCINCTE	Codes de dimensions et de type définis pour chaque type de conteneur
CLASSIFICATIONS LIÉES	ISO 6346, codage, identification et marquage
USAGE	Chaque fois que le code est connu et indiqué dans les informations d'échange commercial
DISPONIBILITÉ	www.iso.ch/iso/en http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	Les codes de types de dimension (Size Type) apparaissent sur les conteneurs et doivent être repris tels quels dans la notification électronique chaque fois qu'ils sont disponibles à partir des autres informations échangées, par exemple au moment de la réservation. Les codes de types de dimension doivent être utilisés dans leur intégralité, ce qui signifie que l'information ne doit pas être subdivisée en ses éléments constitutifs (ISO 6346 : 1995)

<i>Exemple de dimensions</i>	
42	Longueur : 40 pieds ; hauteur : 8 pieds 6 pouces ; largeur : 8 pieds
<i>Exemple de type</i>	
GP	Conteneur d'usage général
BU	Conteneur pour vrac sec
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	Segment EQD le cas échéant

2.4.2.17. Code d'identification du conteneur

INTITULÉ COMPLET	Freight containers — Coding, identification and marking (conteneurs pour le transport de marchandises — codage, identification et marquage)
ABRÉVIATION	ISO Size Type codes (codes de types de dimensions ISO)
AUTORITÉ D'ORIGINE	Organisation internationale de normalisation (ISO)
BASE JURIDIQUE	ISO 6346, chapitre 3, annexe A
ÉTAT ACTUEL	Appliqué dans le monde entier sur tous les conteneurs de marchandises
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1905
AMENDEMENT	-----
STRUCTURE	Code du propriétaire : trois lettres Identificateur de la catégorie d'équipement : une lettre Numéro de série : six chiffres Chiffre d'autocontrôle : un chiffre
DESCRIPTION SUCCINCTE	Le système d'identification est destiné à des applications générales, par exemple de documentation, contrôle et communications (y compris les systèmes automatisés de traitement de données), ainsi qu'à l'affichage sur les conteneurs eux-mêmes.
CLASSIFICATIONS LIÉES	ISO 668, ISO 1496, ISO 8323
USAGE	-----
DISPONIBILITÉ	www.iso.ch/iso/en
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	Bureau international des conteneurs (BIC), 167 rue de Courcelles, 75017 Paris, France, http://www.bic-code.org/
REMARQUES	-----

<i>Exemple</i>	
KNLU4713308	Conteneur de fret maritime de NEDLLOYD avec le numéro de série 471330 (8 est la valeur de contrôle)
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/DGS/SGP/C237/8260

2.4.2.18. Type d'emballage

INTITULÉ COMPLET	Codes des emballages et des matériaux d'emballage
ABRÉVIATION	Recommandation CEE-ONU n° 21
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	Août 1994 (CEE/TRADE/195)
AMENDEMENT	TRADE/CEFACT/2002/24
STRUCTURE	Code alphanumérique à 2 chiffres :
	Nom de la valeur du code
	Description de la valeur du code numérique à 2 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	Système de code numérique qui décrit l'aspect des marchandises présentées pour le transport afin de faciliter leur identification, leur enregistrement, leur manutention et la définition des tarifs de manutention.
CLASSIFICATIONS LIÉES	-----
USAGE	-----
DISPONIBILITÉ	www.unece.org/cefact http://risdatamanagement.ris.eu
LANGUES	Anglais, français, allemand
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	La valeur du code numérique n'est pas utilisée dans la présente norme

<i>Exemple</i>	
BG	Sac
BX	Boîte
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	CNI/GID/C213/7065

2.4.2.19. Handling instructions

INTITULÉ COMPLET	Handling instruction description code (code de description des instructions de manutention)
ABRÉVIATION	EDIFACT/ONU Élément de données 4079
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	25 juillet 2005
AMENDEMENT	TRADE/CEFACT/2005/
STRUCTURE	Représentation : an..3
	Nom de la valeur du code
	Description du code alphanumérique sur 3 positions
DESCRIPTION SUCCINCTE	Code alphanumérique décrivant les instructions de manutention pour les tâches à effectuer au port afin de faciliter les opérations de chargement et de déchargement et de définir les tarifs de manutention.
CLASSIFICATIONS LIÉES	-----
USAGE	Messages EDIFACT/ONU
DISPONIBILITÉ	www.unece.org/cefact
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	La valeur du code numérique n'est pas utilisée dans la présente norme

<i>Exemple</i>	
LOA	Chargement (loading)
DIS	Déchargement (discharge)
RES	Réarrimage (re-stow)
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	LOC/HAN/C524/4079

2.4.2.20. Objet de l'appel (Purpose of call)

INTITULÉ COMPLET	Conveyance call purpose description code
ABRÉVIATION	POC C525
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	25 juillet 2005
AMENDEMENT	TRADE/CEFACT/2005
STRUCTURE	Représentation : an..3
	Code numérique à 2 chiffres
	Nom de la valeur du code
DESCRIPTION SUCCINCTE	Système de code numérique décrivant l'objet de l'appel du bateau afin de faciliter l'identification et l'enregistrement.
CLASSIFICATIONS LIÉES	HAN
USAGE	Messages EDIFACT
DISPONIBILITÉ	www.unece.org/cefact
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	La valeur du code numérique est utilisée dans la présente norme

<i>Exemple</i>	
1	Opérations de chargement/déchargement
23	Évacuation des déchets
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TSR/POC/C525/8025

2.4.2.21. Nature of cargo

INTITULÉ COMPLET	Cargo type classification code
ABRÉVIATION	EDIFACT/ONU Type de cargaison 7085
AUTORITÉ D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	-----
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	25 juillet 2005
AMENDEMENT	TRADE/CEFACT/2005
STRUCTURE	AN..3
	Code numérique à 2 chiffres
	Nom de la valeur du code
	Description de la valeur du code numérique à 2 chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	Système de code numérique qui spécifie la classification du type de cargaison transportée afin de faciliter son identification, son enregistrement, sa manutention et la définition de tarifs.
CLASSIFICATIONS LIÉES	HAN
USAGE	Messages EDIFACT
DISPONIBILITÉ	www.unece.org/cefact
LANGUES	Anglais
ADRESSE DE L'AGENCE RESPONSABLE	-----
REMARQUES	La valeur du code numérique est utilisée dans les présentes spécifications techniques

<i>Exemple</i>	
5	Autres, sans conteneur
30	Cargaison en vrac
<i>Utilisation dans les manuels de mise en œuvre</i>	TSR/LOC/HAN/C703/7085

2.5. Numéro européen unique d'identification des bateaux

- Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), ci-après dénommé numéro européen d'identification, est défini à l'article 2.18 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE.
- Sauf si le bâtiment possède déjà un numéro européen d'identification au moment où ce numéro lui est demandé pour participer aux services d'information fluviale (SIF), ce numéro lui sera attribué par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le bateau est enregistré ou dans lequel il a son port d'attache.
- Pour les bateaux des pays où l'attribution d'un numéro européen d'identification est impossible, le numéro européen d'identification doit être attribué par l'autorité compétente de l'État membre qui, pour la première fois, exigera ce numéro pour que le bateau puisse participer aux SIF.
- L'autorité compétente devra émettre un certificat contenant les informations d'attribution du numéro européen d'identification du bateau.
- Un bateau ne peut recevoir qu'un seul numéro européen d'identification. Le numéro européen d'identification est émis une fois pour toutes et reste valable pendant toute la durée de vie du bateau.
- Le propriétaire d'un bateau, ou son représentant, doit déposer une demande d'attribution de numéro européen d'identification auprès de l'autorité compétente. Le propriétaire ou son représentant est également responsable du marquage du numéro européen d'identification sur le bateau.
- Chaque État membre doit indiquer à la Commission les autorités compétentes responsables de l'attribution des numéros européens d'identification. La Commission tiendra un registre des dites autorités compétentes et des autorités compétentes désignées par les pays tiers et mettra ce registre à la disposition des États membres. Sur demande, ce registre sera également mis à la disposition des autorités compétentes des pays tiers.

- Chaque autorité compétente au sens du paragraphe précédent devra prendre les dispositions nécessaires pour informer toutes les autres autorités compétentes figurant au registre tenu conformément au paragraphe précédent de chaque nouveau numéro européen d'identification qu'elle aura attribué, accompagné des données nécessaires à l'identification du bateau définies à l'appendice IV de l'annexe II de la directive 2006/87/CE.
- Ces renseignements peuvent être mis à la disposition des autorités compétentes des autres États membres, des États signataires de la convention de Mannheim et, sous réserve de garantir un niveau de confidentialité équivalent, aux pays tiers sur la base d'accords administratifs afin de prendre les mesures administratives nécessaires au maintien de la sécurité et de la fluidité de la navigation.

2.6. Définition des types de bateau ERI

UTILISATION [V (<i>vesse</i> l)/ C (<i>convoy</i>)]	M	Subdiv. de code		Nom Description
N°	8	00	0	Bateau, type inconnu
				Bateau de type inconnu
V	8	01	0	Vraquier à moteur
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises générales.
V	8	02	0	Bateau-citerne à moteur
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises en citerne
V	8	02	1	Bateau-citerne à moteur, marchandises liquides, type N
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises liquides.
V	8	02	2	Bateau-citerne à moteur, marchandises liquides, type C
				Bateau à moteur conçu pour le transport de produits chimiques spéciaux.
V	8	02	3	Bateau-citerne, marchandises sèches
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises sèches comme si elles étaient liquides (ciment, par exemple).
V	8	03	0	Porte-conteneurs
				Bateau conçu pour le transport de conteneurs.
V	8	04	0	Bateau-citerne pour gaz liquéfiés
				Bateau équipé de citernes pour le transport de gaz liquéfiés.
C	8	05	0	Vraquier motorisé, remorqueur
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises et le remorquage
C	8	06	0	Bateau-citerne motorisé, remorqueur
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises liquides et le remorquage
C	8	07	0	Vraquier à moteur avec un ou plusieurs bateaux à couple

UTILISATION [V (<i>vesse</i> l)/ C (<i>convoy</i>)]	M	Subdiv. de code		Nom Description
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises générales et qui a un ou plusieurs bateaux à couple.
C	8	08	0	Vraquier à moteur avec bateau-citerne
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises générales poussant un (ou plusieurs) bateau conçu pour le transport de marchandises liquides.
C	8	09	0	Vraquier à moteur poussant un ou plusieurs vraquiers
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises générales poussant un ou plusieurs bateaux également conçus pour le transport de marchandises générales.
C	8	10	0	Vraquier à moteur poussant au moins un bateau-citerne
				Bateau à moteur conçu pour le transport de marchandises générales poussant au moins un bateau conçu pour le transport de marchandises liquides.
N°	8	11	0	Remorqueur, vraquier
				Bateau conçu pour pousser ou tirer un autre bateau et qui est également capable de transporter des marchandises générales.
N°	8	12	0	Remorqueur, bateau-citerne
				Bateau conçu pour pousser ou tirer un autre bateau qui est également capable de transporter des marchandises liquides.
C	8	13	0	Remorqueur, vraquier, couplé
				Bateau conçu pour pousser ou tirer un autre bateau et qui est également capable de transporter des marchandises générales arrimé à un ou plusieurs autres bateaux.
C	8	14	0	Remorqueur, vraquier/bateau-citerne, couplé
				Bateau conçu pour pousser ou tirer un autre bateau et qui est également capable de transporter des marchandises générales ou bien liquides arrimé à un ou plusieurs autres bateaux.
V	8	15	0	Chaland de marchandises
				Chaland conçu pour le transport de marchandises générales.
V	8	16	0	Chaland-citerne
				Chaland conçu pour le transport de marchandises en citerne
V	8	16	1	Chaland-citerne, marchandises liquides, type N
				Chaland conçu pour le transport de marchandises liquides.
V	8	16	2	Chaland-citerne, marchandises liquides, type C
				Chaland conçu pour le transport de produits chimiques spéciaux
V	8	16	3	Chaland-citerne, marchandises sèches
				Chaland conçu pour le transport de marchandises sèches comme si elles étaient liquides (ciment, par exemple).
V	8	17	0	Chaland avec conteneurs
				Chaland conçu pour le transport de conteneurs.

UTILISATION [V (<i>vesse</i> l)/ C (<i>convoy</i>)]	M	Subdiv. de code		Nom Description
V	8	18	0	Chaland-citerne, gaz
				Chaland conçu pour le transport de gaz.
C	8	21	0	Pousseur, un chaland de marchandises
				Bateau conçu pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement d'un chaland de marchandises.
C	8	22	0	Pousseur, deux chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de deux chalands de marchandises.
C	8	23	0	Pousseur, trois chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de trois chalands de marchandises.
C	8	24	0	Pousseur, quatre chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de quatre chalands de marchandises.
C	8	25	0	Pousseur, cinq chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de cinq chalands de marchandises.
C	8	26	0	Pousseur, six chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de six chalands de marchandises.
C	8	27	0	Pousseur, sept chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de sept chalands de marchandises.
C	8	28	0	Pousseur, huit chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de huit chalands de marchandises.
C	8	29	0	Pousseur, neuf chalands de marchandises
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de neuf chalands de marchandises et plus.
C	8	31	0	Pousseur, un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement d'un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	32	0	Pousseur, deux chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de deux chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	33	0	Pousseur, trois chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de trois chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.

UTILISATION [V (<i>vesse</i> l)/ C (<i>convoy</i>)]	M	Subdiv. de code		Nom Description
C	8	34	0	Pousseur, quatre chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de quatre chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	35	0	Pousseur, cinq chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de cinq chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	36	0	Pousseur, six chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de six chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	37	0	Pousseur, sept chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de sept chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	38	0	Pousseur, huit chalands dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de huit chalands, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
C	8	39	0	Pousseur, neuf chalands ou plus dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz
				Combinaison conçue pour pousser ou remorquer et qui facilite le déplacement de neuf chalands ou plus, dont au moins un chaland-citerne ou de transport de gaz.
V	8	40	0	Remorqueur, seul
				Bateau conçu pour en pousser un autre qui est le seul utilisé pour un remorquage.
N°	8	41	0	Remorqueur, pour un ou plusieurs remorquages
				Bateau conçu pour en pousser un autre qui est impliqué dans un ou plusieurs remorquages simultanés.
C	8	42	0	Remorqueur, assistant un bateau ou une combinaison liée
				Bateau conçu pour en pousser un autre qui aide un bateau ou une combinaison de bateaux ou de remorqueurs et de bateaux.
V	8	43	0	Pousseur, seul
				Bateau conçu pour pousser.
V	8	44	0	Bateau de passagers, ferry, bateau de la Croix-Rouge, bateau de croisière
				Bateaux conçus pour le transport de passagers en général.
V	8	44	1	Ferry
				Bateau destiné au transport de passagers ou de véhicules ou des deux sur des trajets réguliers et courts.
V	8	44	2	<i>Bateau de la Croix-Rouge</i> Bateau conçu pour le transport des personnes malades ou handicapées.
V	8	44	3	Bateau de croisière

UTILISATION [V (<i>vessel</i>)/ C (<i>convoy</i>)]	M	Subdiv. de code		Nom Description
				Bateau conçu pour le transport de passagers avec cabines et restaurants à bord.
V	8	44	4	Bateau pour le transport de passagers sans cabine ni restaurant
				Bateau conçu pour le transport de passagers mais sans cabines, etc.
V	8	45	0	Bateau de service, patrouilleur de police, services portuaires
				Bateau destiné à accomplir des tâches de service particulières.
V	8	46	0	Bateau, bateau atelier, ponton bique, câblier, bateau pour le mouillage des bouées, drague.
				Bateau destiné à accomplir des travaux d'un type particulier.
C	8	47	0	Objet, remorqué, non spécifié ailleurs.
				Objet en remorque non spécifié ailleurs.
V	8	48	0	Bateau de pêche
				Bateau conçu pour la pêche.
V	8	49	0	Bateau de soutage
				Bateau conçu pour le transport et la livraison de combustibles.
V	8	50	0	Chaland, bateau-citerne, produits chimiques
				Bateau conçu pour transporter des produits chimiques liquides ou en vrac.
C	8	51	0	Objet, non spécifié ailleurs.
				Objet flottant non spécifié ailleurs.
				Codes supplémentaires pour les moyens de transport maritimes
V	1	50	0	Transporteur maritime de marchandises générales
				Bateau conçu pour le transport de marchandises générales.
V	1	51	0	Porte-conteneurs maritime
				Bateau conçu pour le transport de conteneurs.
V	1	52	0	Vraquier maritime
				Bateau conçu pour le transport de marchandises en vrac.
V	1	53	0	Bateau-citerne
				Bateau exclusivement équipé de citernes pour le transport des marchandises.
V	1	54	0	Bateau-citerne pour gaz liquéfiés
				Bateau-citerne conçu pour le transport des gaz liquéfiés.
V	1	85	0	Bateau de plaisance de plus de 20 mètres

UTILISATION [V (<i>vessel</i>)/ C (<i>convoy</i>)]	M	Subdiv. de code		Nom Description
				Bateau destiné à la plaisance d'une longueur de plus de 20 mètres.
V	1	90	0	Bateau rapide
				Bateau rapide tous usages.
V	1	91	0	Hydroglisseur
				Bateau à ailerons porteurs pour glisser sur l'eau à grande vitesse.
V	1	92	0	Catamaran rapide
				Bateau rapide possédant deux coques en parallèle.

Source : CEE-ONU.

2.7. Codes de lieu

2.7.1. Éléments de données

Le code de lieu se compose des éléments distincts suivants :

N° de l'élément	Description
1	Code de pays de l'ONU (2 chiffres)
2	Code de lieu de l'ONU (3 chiffres)
3	N° de la section de chenal (5 chiffres)
4	Code du terminal ou code du point de passage (5 chiffres)
5	Hectomètre de la section de chenal (5 chiffres), dans la base de données, traité comme attribut du numéro de section du chenal

Le lieu demandé doit toujours être présenté sous forme de code unique, ce qui peut être effectué de différentes manières en fonction de la destination de la notification et de la situation locale.

Le code LOCODE/ONU est toujours composé du code du pays et du code du lieu et cette combinaison lui donne son caractère unique.

2.7.2. Exemple

Objet	Exemple		Éléments utilisés					Code				
	N°	Texte clair	1 Code de pays de l'ONU	2 Code de lieu de l'ONU	3 Numéro de la section de chenal	4 Code du terminal	5 Hecto- mètre de la section du chenal	1	2	3	4	5
Notification de transport, déclaration de facture												
	Lieu de départ/destination											
	1	Allemagne ; Mayence ; Rhin ; Frankenbach	x	x	x	X		DE	MAI	03901	00FRB	00000
	2	Pays-Bas ; Rotterdam ; Section 2552 (Oude Maas) ; Leuehaven	x	x	x	X		NL	RTM	02552	LEUVE	00000
	3	Pays-Bas ; Section 2552 (Oude Maas) ; km 2,2	x		x		x	NL	XXX	05552	00000	00022
	4	Allemagne ; Rhin ; km 502,3	x		x		x	DE	XXX	03900	00000	05023
Notification de trafic												
	Point de passage											
	5	Allemagne ; Rhin ; km 502,3	x		x		x	DE	XXX	03900	00000	05023
	6	Allemagne ; Oberwesel ; Rhin ; Centre de trafic	x	x	x	X		DE	OWE	03901	TRACE	00000
	7	Allemagne ; Trèves ; Moselle; écluse	x	X	x	X		DE	TRI	03201	LOCK	00000

Abréviations

Abréviations	Description
ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (directive 94/95/CE du Conseil)
SAI	Système automatique d'identification
BERMAN	Berth Management (Message EDI)
CCNR	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
NC	Nomenclature combinée (marchandises) du système harmonisé
DWT	Port en lourd (Dead Weight)
EANA	Association européenne pour la numérotation des articles
ECDIS	Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations
EDI	Échange de données informatisé
ENI	European Navigation Identification (numéro européen unique d'identification des bateaux)
ERI	Notification électronique internationale
ERINOT	Notification ERI (message)
ERIRSP	Réponse ERI (message)
ERN	Numéro de notification électronique
HAP	Heure d'arrivée prévue
HDP	Heure de départ prévue
FAL	Convention de l'OMI pour faciliter le trafic maritime international
GPS	Global Positioning System (système de géolocalisation)
Code SH	Description des produits et système de codage selon le système harmonisé de l'OMD
HTML	Hyper Text Markup Language (langage de balisage hypertexte)
IFTDGN	Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (message)
IMDG	Code maritime international pour les marchandises dangereuses (numéro)
OMI	International Maritime Organisation
FAL-OMI	Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965), et ses amendements
ISO	Organisation internationale de normalisation

Abréviations	Description
ISPS	Code international pour la sûreté des bateaux et des installations portuaires (International Ship and Port facility Security)
LOCODE	Code des ports et des postes de fret de la CEE-ONU
NST 2007	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
OFS	Numéro officiel du bateau
PAXLST	Liste des passagers (message)
PROTECT	Organisation internationale des ports de l'Europe du Nord qui gère la mise en œuvre des messages relatifs aux marchandises dangereuses
PCS	Port Community System
SIF	Services d'information fluviale
SCAC	Standard Carrier Alpha Code
SOLAS	Convention de l'OMI sur la sauvegarde de la vie humaine en mer
CEFACT/ ONU	Centre des Nations unies pour la facilitation du commerce et des transactions électroniques
CEE-ONU	United Nations Economic Commission for Europe
EDIFACT/ ONU	Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport
LOCODE- ONU	Code des Nations unies pour les lieux
UNDG	Numéro des Nations unies pour les marchandises dangereuses
UNTDID	Répertoire des Nations unies pour l'échange de données commerciales
URL	Uniform Resource Allocator (adresse internet)
GTM	Gestion du trafic maritime
STM	Services de trafic maritime
OMD	Organisation mondiale des douanes
XML	Langage de balisage extensible

Appendice 1

NOTIFICATION DE MARCHANDISES (DANGEREUSES) (IFTDGN) — ERINOT

TABLE DES MATIÈRES

1.	Message de notification ERI	63
1.1.	Tableau des segments	64
1.2.	Diagramme de branchement (message de notification ERI)	66
1.3.	Structure du message ERINOT	68
1.4.	Segments factices	107
1.5.	Bateaux vides	108
1.6.	Porte-conteneurs transportant des marchandises non dangereuses	109
1.7.	Conteneurs de marchandises dont les caractéristiques sont inconnues ou conteneurs vides	110
1.8.	Échange d'informations entre les autorités SIF	111
1.9.	Annulation d'une notification	112

1. MESSAGE DE NOTIFICATION ERI

Développé dans le cadre de l'organisation PROTECT, le message de notification ERI (ERINOT) est un dérivé du message EDIFACT/ONU «Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (IFTDGN)». Le message ERINOT est basé sur le répertoire EDIFACT 98.B et la version PROTECT 1.0.

La table des segments de message ERINOT est décrite au chapitre 1.1. Le diagramme de branchement du message ERINOT est décrit au chapitre 1.2.

Pour permettre la bonne utilisation du message même dans des circonstances particulières — convoi de bateaux, par exemple —, des qualificants ont été ajoutés pour les segments RFF du groupe TDT.

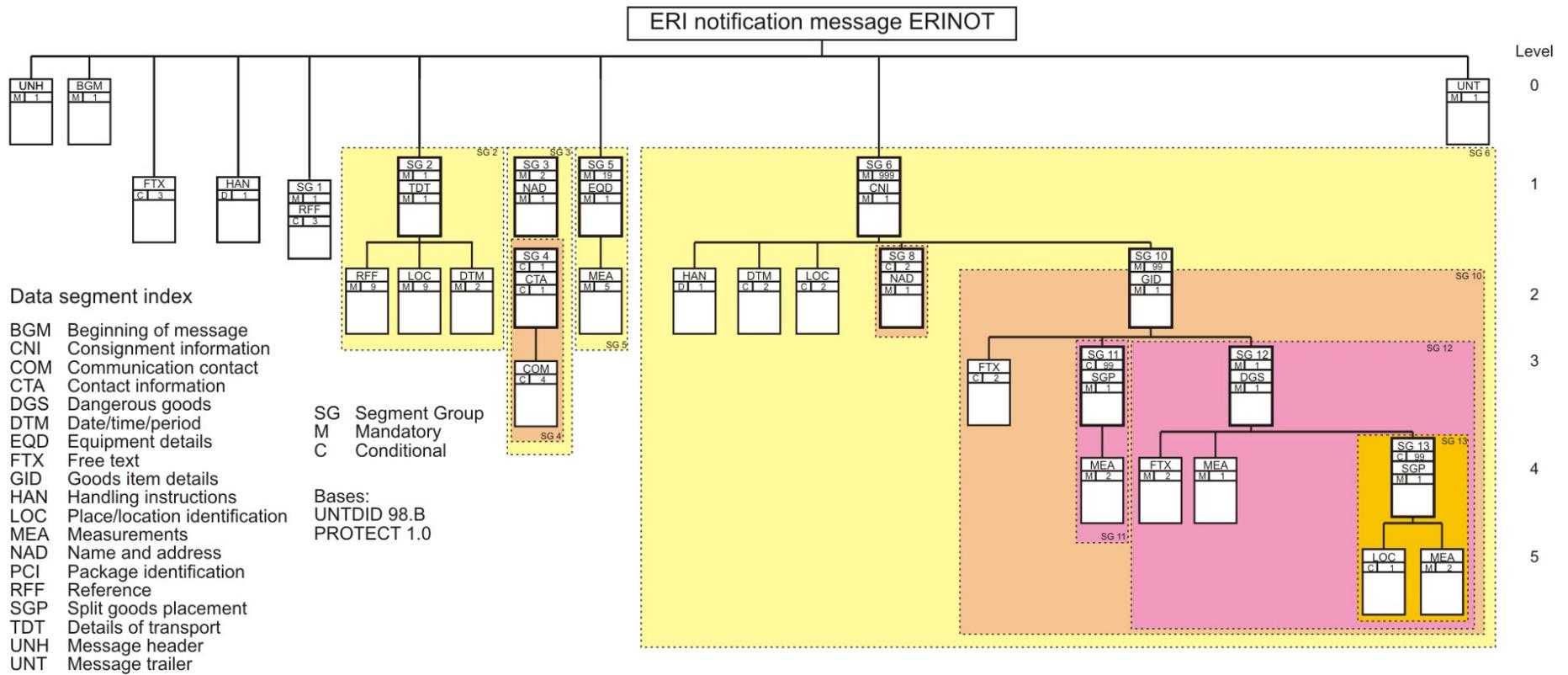
1.1. Tableau des segments

Tag	Name	S	R	ERI	
				S	R
<i>UNH</i>	Message header	M	1	M	1
<i>BGM</i>	Beginning of message	M	1	M	1
<i>DTM</i>	Date/time/period	C	9	C	0
<i>FTX</i>	Free text	C	9	C	3
<i>HAN</i>	Handling instructions	C	1	D	1
	Segment Group 1	C	9	C	3
<i>RFF</i>	Reference	M	1	M	1
<i>DTM</i>	Date/time/period	C	9		0
	Segment Group 2	C	1	M	1
<i>TDT</i>	Details of transport	M	1	M	1
<i>RFF</i>	Reference	C	9	M	9
<i>LOC</i>	Place/location identification	C	10	M	9
<i>DTM</i>	Date/time/period	C	2	C	2
	Segment Group 3	C	9	M	2
<i>NAD</i>	Name and address	M	1	M	1
	Segment Group 4	C	9	M	2
<i>CTA</i>	Contact information	M	1	M	1
<i>COM</i>	Communication contact	C	9	C	4
	Segment Group 5	C	999	M	19
<i>EQD</i>	Equipment details	M	1	M	1
<i>MEA</i>	Measurements	C	9	M	5
	Segment Group 6	M	999	M	999
<i>CNI</i>	Consignment information	M	1	M	1
<i>HAN</i>	Handling instructions	C	1	D	1
<i>DTM</i>	Date/time/period	C	4	C	2
<i>LOC</i>	Place/location identification	C	4	C	2
	Segment Group 7	C	1	C	0
<i>TDT</i>	Details of transport	M	1	M	1
<i>RFF</i>	Reference	C	9	C	0

Tag	Name	S	R	ERI	
				S	R
Segment Group 8		C	2	C	2
<i>NAD</i>	Name and address	M	1	M	1
Segment Group 9		C	1	C	0
<i>CTA</i>	Contact information	M	1	M	1
<i>COM</i>	Communication contact	C	1	C	0
<i>RFF</i>	Reference	C	1	C	0
Segment Group 10		M	99	M	99
<i>GID</i>	Goods item details	M	1	M	1
<i>FTX</i>	Free text	C	2	C	2
<i>PCI</i>	Package identification	C	1	C	0
Segment Group 11		C	99	C	99
<i>SGP</i>	Split goods placement	M	1	M	1
<i>MEA</i>	Measurements	C	9	M	2
Segment Group 12		M	1	M	
<i>DGS</i>	Dangerous goods	M	1	M	1
<i>FTX</i>	Free text	M	9	M	2
<i>MEA</i>	Measurements	M	9	M	1
<i>LOC</i>	Place/location identification	C	99	C	0
<i>RFF</i>	Reference	C	9	C	0
Segment Group 13		C	99	C	99
<i>SGP</i>	Split goods placement	M	1	M	1
<i>LOC</i>	Place/location identification	C	1	C	1
<i>MEA</i>	Measurements	C	2	M	2
<i>UNT</i>	Message trailer	M	1		

1.2. Diagramme de branchement (message de notification ERI)

BGM Beginning of message; CNI Consignment information; COM Communication contact; CTA Contact information; DGS Dangerous goods; DTM Date/time/period; EQD Equipment details; FTX Free text; GID Goods items details; HAN Handling instructions; LOC Place/location identification; MEA Measurements; NAD Name and address; PCI Package identification; RFF Reference; SGP Split goods placement; TDT Details of transport; UNH Message header; UNT Message trailer; SG Segment group; M Mandatory; C Conditional; Bases : UNTD98.B, PROTECT 1.0



1.3. Structure du message ERINOT

Le *tableau 1* définit la structure des segments et les éléments de données du message de notification ERI.

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	UNB	0	M		INTERCHANGE HEADER	
	S001		M		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		M	a4	Syntax identifier	«UNOA» Agence de contrôle niveau A
	0002		M	n1	Syntax version number	«2»
	S002		M		INTERCHANGE SENDER	
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0008		C	an..14	Address for reverse routing	sans objet
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0014		C	an..14	Routing address	sans objet
	S004		M		DATE/TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Date de création, AAMMJJ
	0019		M	n4	Time	Heure de création, HHMM
	0020		M	an..14	Interchange control reference	14 premières positions du numéro de référence du message.
	S005		C		RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	sans objet
	0022			an..14	Recipient's reference / password	sans objet
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	sans objet
	0026			an..14	Application reference	sans objet
	0029			a1	Processing priority code	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	0031		C	n1	Acknowledgement request	«1» = l'émetteur demande un accusé de réception, c.-à-d. la confirmation que les segments UNB et UNZ ont été reçus et identifiés
	0032			an..35	Communications agreement id	sans objet
	0035		C	n1	Test indicator	«1» = l'échange correspond à un message test
	UNH	0	M		<i>MESSAGE HEADER</i>	Identification, spécification et en-tête d'un message
	0062		M	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro de référence du message.
	S009		M		<i>MESSAGE IDENTIFIER</i>	
	0065		M	an..6	Message type	«IFTDGN», type de message
	0052		M	an..3	Message version number	«D»,
	0054		M	an..3	Message release number	«98B»
	0051		M	an..2	Controlling agency	«UN»
	0057		M	an..6	Association assigned code	«ERI12», ERI Version 1.2
	0068		O	an..35	Common Access Reference	Le code de référence doit avoir un dénominateur commun pour tous les messages d'un même voyage.
	S010				<i>STATUS OF THE TRANSFER</i>	sans objet
	0070			n..2	Sequence of transfers	sans objet
	0073			a1	First and last transfer	sans objet
	BGM	0	M		<i>BEGINNING OF MESSAGE</i>	Identification du type et de la fonction du message
	C002		M		<i>DOCUMENT/MESSAGE NAME</i>	
	1001		M	an..3	Document/message name code	Type de message : «VES», message d'un bateau à l'autorité SIF ; «CAR», message d'un transporteur à l'autorité SIF ; «PAS», notification de passage entre deux autorités SIF (voir également paragraphe 1.8)
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	1000			an..35	Document/message name	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C106		M		DOCUMENT/MESSAGE IDENTIFICATION	
	1004		M	an..35 (an15)	Document identifier	Numéro de référence du message. Ce numéro doit être aussi unique que possible, tant pour l'expéditeur que pour le destinataire. En cas de transfert à un autre destinataire d'un message reçu, le numéro de référence du message original doit être utilisé. Le système de transfert ne doit pas générer un autre numéro de référence pour le message.
	1056			an..9	Version	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	1225		M	an..3	Message function code	<i>Fonction</i> du message : «1» = message d'annulation ; «9» = nouveau message (original) ; «5» = message de modification.
	4343		C	an..3	Response type code	AQ
	FTX (1)	1	C		<i>FREE TEXT</i>	Pour signaler le nombre de <i>personnes à bord</i> et le nombre de <i>cônes bleus</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«SAF» pour explication de sécurité
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C108		M		TEXT LITERAL	Texte
	4440		M	an.. 70 (n4)	Free text	Nombre total de personnes à bord
	4440		C	an.. 70 (an1)	Free text	«0», «1», «2», «3» pour le nombre de cônes (bateau de navigation fluviale), «B» pour pavillon rouge (bateau maritime), «V» pour permis spécial
	4440		C	an.. 70 (n4)	Free text	Nombre de passagers
	4440			an.. 70	Free text	sans objet
	4440			an.. 70	Free text	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3453			an..3	Language, coded	sans objet
	4447			an..3	Text formatting, coded	sans objet
	FTX (2)	1	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Pour indiquer si les informations contenues dans le message peuvent être transmises à d'autres autorités par le récepteur</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«ACK» pour «Privacy statement» (déclaration de confidentialité) ou «Confidential nature» (de nature confidentielle)
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (a1)	Free text	«Y» = oui, «N» = Non
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	3453			an..3	Language, coded	sans objet
	4447			an..3	Text formatting, coded	sans objet
	FTX		C		Free text	<i>Raison de l'annulation</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«ACD» raison d'annulation
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107		M		TEXT REFERENCE	Identification du texte
	4441		M	an..17	Free text identification	«CAM» erreur de notification «CAO» le transport n'aura pas lieu «CAV» la destination principale du transport a changé «CHD» l'heure d'arrivée a changé
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C108		M			Texte
	4440		M	an..70	Free text	Description libre de la raison
	4440		C	an..70	Free text	Texte libre pour des explications complémentaires
	4440		C	an..70	Free text	Texte libre pour des explications complémentaires
	4440		C	an..70	Free text	Texte libre pour des explications complémentaires
	4440		C	an..70	Free text	Texte libre pour des explications complémentaires
	3453		C	an..3	Language, coded	sans objet
	4447		C	an..3	Text formatting, coded	sans objet
	HAN(1)	1	D			
	C524		M		HANDLING INSTRUCTIONS	
	4079		M		Handling instructions, coded	«T», par défaut T = Transit LLO = Chargement (loading) LDI = Déchargement (unloading) TSP = Transit dans le même port
	1131		C		Code list qualifier	sans objet
	3055		C		Code list responsible agency, coded	sans objet
	4078		C		Handling instructions	sans objet
	C218		C		HAZARDOUS MATERIAL	sans objet
	7419		C		Hazardous material class code, identification	sans objet
	1131		C		Code list qualifier	sans objet
	3055		C		Code list responsible agency, coded	sans objet
	7418		C		Hazardous material class	sans objet
	RFF (1)	1	C		<i>REFERENCE</i>	Référence au message <i>remplacé</i> par le message actuel. Obligatoire si le message est une modification ou une annulation.
	C506		M		REFERENCE	

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«ACW» pour le numéro de référence du message précédent
	1154		M	an..35 (an15)	Reference number	Numéro de référence de BGM, TAG 1004 du message que ce message remplace
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	RFF (2)	1	C		<i>REFERENCE</i>	Référence au <i>document de transport</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«FF» pour le numéro de référence du transitaire de la cargaison (freight forwarder's reference number)
	1154		M	an..35	Reference number	Numéro de référence du document de transport
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	RFF (3)	1	C		<i>REFERENCE</i>	Référence à un <i>scénario de test</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«ADD» pour le numéro de test
	1154		M	an..35	Reference number	Identification du scénario de test qui doit être connu de la partie réceptrice
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	TDT	1	M		<i>DETAILS OF TRANSPORT</i>	Spécification du moyen de transport, le <i>bateau désigné d'un convoi</i> (un bateau seul sans chaland constitue également un convoi dans ce contexte)
	8051		M	an..3	Transport stage code qualifier	«20» pour un transporteur principal

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	8028		C	an..17	Conveyance reference number	Numéro de voyage, défini par l'émetteur du message.
	C220		M		MODE OF TRANSPORT	
	8067		M	an..3	Mode of transport, coded	«8» pour le transport sur voies intérieures, «1» pour le transport maritime (voir la recommandation CEE-ONU n° 19)
	8066			an..17	Mode of transport	sans objet
	C228		M		TRANSPORT MEANS	
	8179		M	an..8 (an4)	Type of means of transport identification, <i>convoy type</i>	Code des types de bateau ou convoi des moyens de transport de la recommandation CEFACT-ONU n° 28, voir paragraphe 2.4.2.1
	8178			an..17	Type of means of transport	sans objet
	C040				CARRIER	sans objet
	3127			an..17	Carrier identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3128			an..35	Carrier name	sans objet
	8101			an..3	Transit direction, coded	sans objet
	C401				EXCESS TRANSPORTATION INFORMATION	
	8457			an..3	Excess transportation reason	sans objet
	8459			an..3	Excess transportation responsibility	sans objet
	7130			an..17	Customer authorization number	sans objet
	C222		M		TRANSPORT IDENTIFICATION	
	8213		M	an..9 (an7..8)	ID. of means of transport identification	<i>Numéro</i> du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	1131		M	an..3	Code list qualifier	«OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «ERN» (Electronic Reporting International Number) pour tous les autres bateaux, voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	8212		M	an..35	Id. Of the means of transport	<i>Nom du bateau</i> . Si ce nom occupe plus de 35 positions, il doit être raccourci
	8453		M	an..3	Nationality of means of transport	Code de pays à deux lettres ISO 3166-1, voir paragraphe 2.4.2.12 Si la nationalité du moyen de transport est inconnue, le code à 3 chiffres de l'autorité compétente qui a attribué le numéro européen unique d'identification du bateau doit être utilisé.
	8281			an..3	Transport ownership	sans objet
TDT	RFF (1)	2	M		REFERENCE	Dimensions du transport, <i>longueur</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«LEN» = longueur (length)
	1154		M	an..35 (n..5)	Reference number	Longueur totale du convoi t centimètres
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (2)	2	M		REFERENCE	Dimensions du transport, <i>largeur</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«WID» = largeur (width)
	1154		M	an..35 (n..4)	Reference number	Largeur totale du convoi en centimètres
	1156			an..6	Line number	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (3)	2	M		REFERENCE	Dimensions du transport, <i>tirant d'eau</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«DRA» = tirant d'eau (draught)
	1154		M	an..35 (n..4)	Reference number	Tirant d'eau du convoi en centimètres
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (4)	2	C		REFERENCE	Dimensions du transport, <i>hauteur</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«HGT» = hauteur (height)
	1154		M	an..35 (n..4)	Reference number	Hauteur du convoi au-dessus de la ligne d'eau en centimètres
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (5)	2	M		REFERENCE	Dimensions du transport, <i>tonnage</i>
	C506		M		REFERENCE	Référence
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«TON»
	1154		M	an..35 (n..5)	Reference number	Capacité maximale du convoi en tonnes (métriques)
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (6)	2	C		REFERENCE	<i>Référence nationale du voyage, Belgique</i>
	C506		M		REFERENCE	Référence

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«GNB»
	1154		M	an..35	Reference number	Référence nationale belge
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (7)	2	C		REFERENCE	Référence nationale du voyage, France
	C506		M		REFERENCE	Référence
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«GNF»
	1154		M	an..35	Reference number	Référence nationale française
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (8)	2	C		REFERENCE	Référence nationale du voyage, Allemagne
	C506		M		REFERENCE	Référence
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«GNG»
	1154		M	an..35	Reference number	Référence nationale allemande
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	RFF (9)	2	C		REFERENCE	Référence nationale du voyage, réservée 1
	C506		M		REFERENCE	Référence
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«GN1»
	1154		M	an..35	Reference number	Référence nationale, réservée 1
1	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	1060			an..6	Revision number	sans objet
TDT	LOC (1)	2	M		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Port de départ, le port où le transport commence</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«5» lieu de départ
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
TDT	LOC (2)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Point de passage déjà passé par le bateau. Ce segment et le segment TDT/DTM(2) avec le qualifiant 186 sont obligatoires pour les notifications de passage</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«172» pour le point de passage
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du point de passage (écluse, pont, centre de trafic), voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du point de passage
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du point de passage
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	sans objet
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
TDT	LOC (3)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Prochain point de passage</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«61» pour l'escale suivante
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du point de passage (écluse, pont, centre STM), voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du point de passage
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3223		M	an..25	Related place/location one identification	Code du point de passage
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	sans objet
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
TDT	LOC (4.8)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Autres points de passages futurs</i> (informations sur le trajet prévu). Cinq points intermédiaires au plus peuvent indiquer le trajet. L'ordre de passage doit être respecté dans le message.
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«92» pour le routage
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du point de passage (écluse, pont, centre de trafic), voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..17	Place/location	Nom complet du point de passage
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du point de passage
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Passage date/time	AAMMJJHHMM comme «201» de DTM 2379

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
TDT	LOC (9)	2	M		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Port de destination, le premier port vers lequel le transport se dirige</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«153» pour une escale
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du port, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an 3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
TDT	DTM (1) vers LOC (1)	2	C		DATE/TIME/PERIOD	Heure de départ (prévue)
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«133» pour la date / l'heure de départ prévue
	2380		M	an..35	Date or time period value	Valeur de l'heure de départ
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«201» pour AAMMJJHHMM
TDT	DTM (2) vers LOC (2)	2	C		DATE/TIME/PERIOD	Heure de passage telle qu'enregistrée par le centre de trafic
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«186» pour l'heure de départ réelle
	2380		M	an..35	Date or time period value	Valeur de l'heure de passage : AAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«201» pour AAMMJJHHMM
TDT	DTM (3) vers LOC (9)	2	C		DATE/TIME/PERIOD	Heure d'arrivée prévue au port de destination
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«132» pour l'heure d'arrivée prévue
	2380		M	an..35	Date or time period value	Valeur de l'heure d'arrivée : AAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«201» pour AAMMJJHHMM
NAD	NAD (1)	1	M		NAME and ADDRESS	Nom et adresse de l'expéditeur du message
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	«MS» pour expéditeur du message (Message Sender)
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35	Party identification	Code d'identification. Pour les notifications au port de Rotterdam, cet élément est obligatoire. ERI donne à cet élément la valeur «900000000»
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C058				NAME AND ADDRESS	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Nom de l'expéditeur
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3045			an..3	Party name format, coded	sans objet
	C059		C		STREET	
	3042		M	an..35	Street and number/p.o. box	Rue et numéro ou boîte électronique
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3164		C	an..35	City name	Ville
	3229			an..9	Country sub-entity identification	sans objet
	3251		C	an..9	postcode identification	Code postal
	3207		C	an..3	country	Code ISO 3166-1 de pays à deux lettres, voir paragraphe 2.4.2.12
NAD	CTA	2	C		<i>CONTACT INFORMATION</i>	Contact de l'expéditeur
	3139			an..3	Contact fonction	sans objet
	C056		M		DEPARTMENT OR EMPLOYEE DETAILS	
	3413			an..17	Department or employee identification	sans objet
	3412		M	an..35	Department or employee	«ERI», valeur factice

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
NAD/CTA	COM	4	C		COMMUNICATION CONTACT	Informations de contact communications de l'expéditeur (4 fois max.)
	C076		M		COMMUNICATION CONTACT	
	3148		M	an..70	Communication number	Numéro de communication
	3155		M	an..3	Communication channel qualifier	«TE» pour numéro de téléphone «FX» pour numéro de télécopie «EM» pour adresse de courrier électronique «EI» pour numéro de boîte aux lettres électronique EDI (Si une réponse sous la forme d'un message ERIRSP est demandée, le numéro EDI ou l'adresse de courrier électronique pour NAD 1 est obligatoire. Dans le cas contraire, le numéro EDI et l'adresse de courrier électronique ne doivent pas être utilisés.)
NAD	NAD (2)	1	C		NAME and ADDRESS	Nom et adresse de l'agent ou de l'entité à facturer
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	«CG» pour l'adresse de l'agent ou de l'entité à facturer (ce segment est obligatoire pour VNF).
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35	Party identification	Code d'identification. Pour les notifications au port de Rotterdam, cet élément est obligatoire. ERI donne à cet élément la valeur «900000000»
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C058				NAME AND ADDRESS	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Nom de l'émetteur.
	3036		C	an..35 (an..25)	Invoice number	Numéro de facture de l'agent ou de la personne à facturer

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3045			an..3	Party name format, coded	sans objet
	C059		C		STREET	Rue
	3042		M	an..35	Street and number/p.o. box	Adresse (nom de rue + numéro ou numéro boîte électronique)
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3164		C	an..35	City name	Ville
	3229			an..9	Country sub-entity identification	sans objet
	3251		C	an..9	postcode identification	Code postal
	3207		C	an..3	country	Code ISO 3166-1 de pays à deux lettres, voir paragraphe 2.4.2.12
EQD	EQD (V) (1)	1	M		EQUIPMENT DETAILS	Spécification des BATEAUX du convoi (1 segment par bateau, également pour le bateau principal), <i>bateau propulsé</i>
	8053		M	an..3	Equipment type code qualifier	«BRY» pour un bateau participant à la propulsion.
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7) (an8)	Equipment identification number	<i>Numéro</i> du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau
	1131		M	an..3	Code list qualifier	«OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «ERN» pour un numéro de notification électronique internationale), voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3207			an..3	country	sans objet
	C224		M		EQUIPMENT SIZE AND TYPE	
	8155		M	an..10 (an..4)	Equipment size and type identification, <i>vessel type</i>	Code des types de bateau ou convoi des moyens de transport de la recommandation CEFAC-ONU n° 28, voir paragraphe 2.4.2.1
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	8154			an..35	Equipment size and type	Nom du bateau. Si ce nom occupe plus de 35 positions, il doit être raccourci.
	8077			an..3	Equipment supplier	sans objet
	8249			an..3	Equipment status	sans objet
	8169			an..3	Full / empty indicator	sans objet
EQD	EQD (V) (2 - 15)	1	C		<i>EQUIPMENT DETAILS</i>	Spécification des <i>BATEAUX</i> du convoi (1 segment par bateau, également pour le bateau principal), <i>bateaux non propulsés</i>
	8053		M	an..3	Equipment type code qualifier	«BRN» pour un bateau ne participant pas à la propulsion.
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7..8)	Equipment identification number	<i>Numéro</i> du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau
	1131		M	an..3	Code list qualifier	«OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «ERN» pour un numéro de notification électronique, voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3207			an..3	country	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C224		M		EQUIPMENT SIZE AND TYPE	
	8155		M	an..10 (an..4)	Equipment size and type identification, <i>vessel type</i>	Code des types de bateau ou convoi des moyens de transport de la recommandation CEFAC-ONU n° 28, voir paragraphe 2.4.2.1
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	8154			an..35	Equipment size and type	<i>Nom</i> du bateau. Si ce nom occupe plus de 35 positions, il doit être raccourci.
	8077			an..3	Equipment supplier	sans objet
	8249			an..3	Equipment status	sans objet
	8169			an..3	Full / empty indicator	sans objet
EQD	MEA (1)	2	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Longueur du bateau</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«DIM» pour dimension
	C502				<i>MEASUREMENT DETAILS</i>	
	6313			an..3	Property measured	«LEN» = longueur (length)
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		<i>VALUE/RANGE</i>	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«CMT» pour centimètre (recommandation CEE-ONU n° 20, annexe 3. Code commun)
	6314		M	an..18(n5)	Measurement value	Longueur
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
EQD	MEA (2)	2	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Largeur du bateau</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose code qualifier	«DIM» pour dimension

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C502				MEASUREMENT DETAILS	
	6313			an..3	Property measured	«WID» = largeur (width)
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«CMT» pour centimètre (recommandation CEE-ONU n° 20, Annexe 3 : Code commun)
	6314		M	an..18(n4)	Measurement value	Largeur
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
EQD	MEA (3)	2	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Tirant d'eau du bateau</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose code qualifier	«DIM» pour dimension
	C502				MEASUREMENT DETAILS	Détails sur les dimensions
	6313			an..3	Property measured	«DRA» = tirant d'eau (draught)
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«CMT» pour centimètre (recommandation CEE-ONU n° 20, Code commun)
	6314		M	an..18(n4)	Measurement value	Tirant d'eau
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
EQD	MEA (4)	2	C		MEASUREMENTS	Tonnage du bateau
	6311		M	an..3	Measurement purpose code qualifier	«VOL» pour volume
	C502				MEASUREMENT DETAILS	Détails sur les dimensions
	6313			an..3	Property measured	«AAM» pour tonnage brut.
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«TNE» pour tonne métrique (recommandation CEE-ONU n° 20, Code commun)
	6314		M	an..18 (n6)	Measurement value	Tonnage (capacité)
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
	EQD (C) (1..15)	1	C		EQUIPMENT DETAILS	Spécification du nombre de CONTENEURS
	8053		M	an..3	Equipment type code qualifier	«CN» pour conteneur
	C237				EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260			an..17	Equipment identification number	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3207			an..3	country	sans objet
	C224		M		EQUIPMENT SIZE AND TYPE	

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	8155		M	an..10 (an5)	Equipment size and type identification	<i>Gamme</i> de conteneur : «RNG20» pour les conteneurs de 20 à 29 pieds de longueur, «RNG30» pour les conteneurs de 30 à 39 pieds de longueur, «RNG40» pour les conteneurs de 40 pieds de longueur et plus.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	8154			an..35	Equipment size and type	sans objet
	8077			an..3	Equipment supplier	sans objet
	8249			an..3	Equipment status	sans objet
	8169		M	an..3	Full / empty indicator	<i>État</i> du conteneur : «5» pour chargé, «4» pour vide, «6» pour aucun volume disponible
EQD	MEA (5)	2	M	EQD(2)	MEASUREMENTS	Spécification du <i>nombre de conteneurs</i>
	6311		M	an..3 (an2)	Measurement purpose qualifier	«NR» pour nombre
	C502				MEASUREMENT DETAILS	sans objet
	6313			an..3	Property measured	sans objet
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«NUM» pour nombre (recommandation CEE-ONU n° 20, Code commun)
	6314		M	an..18 (n1..4)	Measurement value	Nombre de conteneurs du type et de l'état donnés.
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
CNI	CNI	1	M		<i>CONSIGNMENT INFORMATION</i>	Spécification de l' <i>expédition</i> (similaire à origine/destination) des <i>merchandises transportées</i>
	1490		M	n..4	Consolidation item number	Numéro de séquence de l' <i>expédition</i> . Le même numéro de séquence doit être utilisé pour les modifications
	C503				DOCUMENT / MESSAGE DETAILS	sans objet
	1004			an..35	Document/message number	sans objet
	1373			an..3	Document/message status, coded	sans objet
	1366			an..70	Document/message source.	sans objet
	3453			an..3	Language, coded	sans objet
	1056			an..9	Version	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	1312			n..4	Consignment load sequence number	sans objet
	HAN(1)	1	D			
	C524		M		HANDLING INSTRUCTIONS	
	4079		M		Handling instructions, coded	«T», par défaut
	1131		C		Code list qualifier	sans objet
	3055		C		Code list responsible agency, coded	sans objet
	4078		C		Handling instructions	sans objet
	C218		C		HAZARDOUS MATERIAL	sans objet
	7419		C		Hazardous material class code, identification	sans objet
	1131		C		Code list qualifier	sans objet
	3055		C		Code list responsible agency, coded	sans objet
	7418		C		Hazardous material class	sans objet
CNI	DTM (1)	2	C		<i>DATE/TIME/PERIOD</i>	<i>Heure d'arrivée</i> prévue sur le lieu de déchargement
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«132» pour la date/l'heure d'arrivée prévue
	2380		M	an..35	Date or time period value	Valeur de l'heure d'arrivée : AAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«201» pour AAMMJJHHMM
CNI	DTM (2)	2	C		<i>DATE/TIME/PERIOD</i>	<i>Heure de départ prévue du lieu de chargement</i>
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«133» pour l'heure de départ prévue
	2380		M	an..35	Date or time period value	Heure : AAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«201»
CNI	LOC (1)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Spécification du lieu de chargement des marchandises</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«9» pour le lieu ou le port de chargement
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du lieu de chargement, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70 (an..17)	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR</i>	<i>Ni- veau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
CNI	LOC (2)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	Spécification du <i>lieu de déchargement</i> des marchandises
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«11» pour le lieu ou le port de déchargement
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222		C	an..70 (an..17)	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an.. 5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
CNI/ NAD	NAD (1)	2	C		<i>NAME AND ADDRESS</i>	Nom de l'expéditeur de la cargaison.
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	«SF» pour expéditeur (ship from)

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35 (an..25)	Party identifier	Numéro EDI de l'expéditeur de la cargaison
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C058				NAME AND ADDRESS	
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Nom de l'expéditeur.
	3036		C	an..35 (an..25)	Party name	Numéro de facture
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3045			an..3	Party name format, coded	sans objet
	C059				STREET	Rue
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3164		M	an..35	City name	
	3229			an..9	Country sub-entity identification	sans objet
	3251			an..9	postcode identification	sans objet
	3207			an..3	country	sans objet
CNI/ NAD	NAD (2)	2	C		<i>NAME AND ADDRESS</i>	Nom du <i>destinataire des marchandises.</i>

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	«ST» pour destinataire (ship to)
	C082		M		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35 (an..25)	Party identification	Numéro EDI du destinataire des marchandises
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C058				NAME AND ADDRESS	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Nom du destinataire.
	3036		C	an..35 (an..25)	Party name	Numéro de facture
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3045			an..3	Party name format, coded	sans objet
	C059				STREET	Rue
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3164		M	an..35	City name	
	3229			an..9	Country sub-entity identification	sans objet
	3251			an..9	postcode identification	sans objet
	3207			an..3	country	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
CNI	GID (1..99)	2	M		<i>GOODS ITEM DETAILS</i>	Un nouveau segment GID par <i>bateau</i> et par <i>marchandise</i>
	1496		M	n..5	Goods item number	Numéro de séquence de la marchandise expédiée. Unique pour le CNI
	C213				NUMBER AND TYPE OF PACKAGES	
	7224		C	n..8	Number of packages	«1» est la valeur par défaut
	7065			an..17	Type of packages identification	voir paragraphe 2.4.2.18
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	7064			an..35	Type of packages	sans objet
	7233			an..3	Packaging related information, coded	sans objet
	C213				NUMBER AND TYPE OF PACKAGES	sans objet
	7224			n..8	Number of packages	sans objet
	7065			an..17	Type of packages identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	7064			an..35	Type of packages	sans objet
	7233			an..3	Packaging related information	sans objet
	C213		C		NUMBER AND TYPE OF PACKAGES	
	7224		M	n..8	Number of packages	Nombre de <i>paquets</i> à l'intérieur
	7065		M	an..17 (a2)	Type of packages identification	Recommandation CEE-ONU n° 21, voir paragraphe 2.4.2.18.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	7064			an..35	Type of packages	sans objet
	7233			an..3	Packaging related information	sans objet
CNI/ GID	FTX (1)	3	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Informations supplémentaires sur les marchandises</i>

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«ACB» pour informations supplémentaires
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (an1)	Free text	<i>Type de marchandises :</i> «D» pour dangereuses «N» pour non-dangereuses
	4440		C	an..70 (n6..10)	Free text	<i>Code SH, peut être laissé en blanc si inconnu et si la marchandise est dangereuse voir paragraphe 2.4.2.6</i>
	4440		C	an..70 (a1)	Free text	<i>État douanier :</i> «T» = marchandises d'un pays tiers «C» = marchandises de la Communauté «F» = marchandises provenant d'une zone franche «X» = marchandises déclarées à l'exportation dans un État membre
	4440		C	an..70 (an..35)	Free text	Numéro de référence des documents douaniers pour les biens de type «T», «F» ou «X»
	4440		C	an..70 (an1)	Free text	Destination outre-mer «Y» = avec destination outre-mer «N» = sans destination outre-mer
	3453			an..3	Language	sans objet
	4447			an..3	Text formatting	sans objet
CNI/GID	FTX (2)	3	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Description des marchandises non dangereuses</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«AAA» pour la description des marchandises
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107				TEXT REFERENCE	sans objet
	4441			an..17	Free text identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70	Free text	Nom des marchandises non dangereuses
	4440		C	an..70 (n6)	Free text value	Code NST 2007 des marchandises non dangereuses. Complété par «00» si seulement 4 chiffres sont connus et par «000» si seulement 3 chiffres seulement sont connus, voir paragraphe 2.4.2.8.
	4440		C	an..70 (n6..10)	Free text	Code SH des marchandises non dangereuses, voir paragraphe 2.4.2.6
	4440			an..70	Free text	Description complémentaire des marchandises.
	4440			an..70	Free text	sans objet
	3453			an..3	Language, coded	sans objet
	4447			an..3	Text formatting	sans objet
CNI/ GID	SGP (1..99)	3	C		<i>SPLIT GOODS PLACEMENT</i>	<i>Spécification de l'emplacement des marchandises non dangereuses dans le moyen de transport</i>
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7) (an8)	Equipment identification number	Numéro du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau
	1131		M	an..3	Code list qualifier	«IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «ERN» pour un numéro ERN, voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3207			an..3	Country	sans objet
	7224			n..8	Number of packages	sans objet
CNI/ GID/ SGP	MEA	4	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Spécification du poids d'une marchandise non dangereuse à bord du bateau</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«WT» pour poids (weight)

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAL» pour poids net, emballage normal compris
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«KGM» pour kilogramme (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18 (n9)	Measurement value	Poids en kilogrammes
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			an..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
CNI/ GID/ SGP	MEA	4	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Spécification du tonnage d'une marchandise non dangereuse à bord du bateau</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«VOL» pour volume
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAX», volume constaté après prise en compte de facteurs comme la température ou la gravité
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«TNE» pour tonne métrique (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18 (n9)	Measurement value	Tonnage
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	6432			an..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
CNI/ GID	DGS	3	M		<i>DANGEROUS GOODS</i>	<i>Identification des marchandises dangereuses</i>
	8273		M	an..3	dangerous goods regulations	"ADN" pour bateaux de navigation intérieure «IMD» pour les bateaux de navigation maritime (code OMI IMDG)
	C205		M		HAZARD CODE	
	8351		M	an..7	Hazard code identification	<i>ADN ou Code IMDG</i> , voir paragraphes 2.4.2.10 ou 2.4.2.11
	8078		C	an..7	Additional hazard classification identifier	ADN, Code de classification de danger, voir paragraphe 2.4.2.11
	8092			an..10	Hazard code version number	sans objet
	C234		M		UNDG INFORMATION	
	7124		M	n4	UNDG number	<i>Numéro ONU (Code UNDG)</i> , voir paragraphe 2.4.2.9
	7088			an..8	Dangerous goods flashpoint	sans objet
	C223		C		DANGEROUS GOODS SHIPMENT FLASHPOINT	
	7106		M	n..3	Shipment flashpoint	<i>Point d'éclair des marchandises transportées</i>
	6411		M	an..3	Measure unit qualifier	«CEL» pour Celsius «FAH» pour Fahrenheit.
	8339		C	an..3	Packing group	«1» pour danger élevé «2» pour danger moyen «3» pour danger mineur
	8364		C	an..6	EMS number	Procédures d'urgence
	8410		C	an..4	MFAG number	Manuel médical de premier secours
	8126			an..10	TREM card number	sans objet
	C235		C		HAZARD IDENTIFICATION PLACARD DETAILS	<i>Marquage obligatoire pour les marchandises dangereuses sur un transporteur de marchandises sèches</i>
	8158		M	an..4	Hazard identification number, upper part	Voir ADN
	8186		M	an..4	Substance identification number, lower part	Voir ADN
	C236				DANGEROUS GOODS LABEL	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	8246			an..4	Dangerous goods label marking	sans objet
	8246			an..4	Dangerous goods label marking	sans objet
	8246			an..4	Dangerous goods label marking	sans objet
	8255			an..3	Packing instruction	sans objet
	8325			an..3	Category of means of transport	sans objet
	8211			an..3	Permission for transport	sans objet
CNI/ GID/ DGS	FTX (1)	4	M		<i>FREE TEXT</i>	<i>Description des marchandises dangereuses</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«AAD» pour marchandises dangereuses, nom <i>technique</i>
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107				TEXT REFERENCE	sans objet
	4441			an..17	Free text identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (an..50)	Free text	Nom des marchandises dangereuses (<i>nom d'expédition</i> indiqué)
	4440			an..70	Free text value	Description complémentaire des marchandises.
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440		C	an..70	Free text	sans objet
	3453			an..3	Language	sans objet
	4447			an..3	Text formatting	sans objet
CNI/ GID/ DGS	FTX (2)	4	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Informations complémentaires</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«AAC» pour des informations complémentaires sur les marchandises dangereuses
	4453			an..3	Free text function code	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441		M	an..17	Free text identification	«SYN» pour indiquer qu'un synonyme suit
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (an..50)	Free text	<i>Synonyme pour la marchandise dangereuse</i>
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	4440			an..70	Free text	sans objet
	3453			an..3	Language	sans objet
	4447			an..3	Text formatting	sans objet
CNI/ GID/ DGS	MEA	4	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Poids total des marchandises dangereuses sur le moyen de transport</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«WT» pour poids (weight)
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAL» pour poids net, emballage normal compris
	6321			an..3	Measurement significance, coded	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«KGM» pour kilogramme (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Poids de la marchandise dangereuse expédiée
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
CNI/ GID/ DGS	SGP (1..99)	4	M		<i>SPLIT GOODS PLACEMENT</i>	<i>Spécification de l'emplacement des marchandises.</i> Si les marchandises sont transportées en conteneurs, ce segment doit contenir l'identification du bateau (chaland) sur lequel le conteneur est arrivé.
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7..8)	Equipment identification number	Numéro du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau
	1131		M	an..3	Code list qualifier	«OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «ERN» pour un numéro de notification électronique, voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3207			an..3	Country	sans objet
	7224			n..8	Number of packages	sans objet
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Total des marchandises à bord du bateau.</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«WT» pour poids (weight)
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAL» pour poids net, emballage normal compris
	6321			an..3	Measurement significance, coded	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«KGM» pour kilogramme (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Poids des marchandises à bord du bateau.
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Tonnage total des marchandises à bord du bateau.</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«VOL» pour volume
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAX», volume constaté après prise en compte de facteurs comme la température ou la gravité
	6321			an..3	Measurement significance, coded	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«TNE» pour tonne métrique (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Tonnage
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
CNI/ GID/ DGS	SGP	4	C		<i>SPLIT GOODS PLACEMENT</i>	<i>L'emplacement des marchandises lorsqu'elles sont en conteneurs. Si les marchandises sont transportées en conteneurs, au moins une combinaison SGP spécifiant le bateau sur lequel le conteneur est arrimé doit être spécifiée.</i>
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	Identification
	8260		M	an..17	Equipment identification number	<i>Code d'identification du conteneur (code du propriétaire, identificateur, numéro de série, valeur de contrôle), voir paragraphe 2.4.2.17</i>
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3207			an..3	country	sans objet
	7224			n..8	Number of packages	sans objet
CNI/ GID/ DGS/ SGP	LOC		C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Lieu d'arrimage</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«147» pour cellule d'arrimage
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25	Place/location identification	«BBBRRTT» pour bassin/rangée/travée
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224			an..70	Place/location	sans objet
	C519				RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	sans objet
	3223			an..25	Related place/location one identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	sans objet
	C553				RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	sans objet
	3233			an..25	Related place/location two identification	sans objet
	1131			an 3	Code list qualifier	sans objet

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232			an..70	Related place/location two	sans objet
	5479			an 3	Relation	sans objet
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Spécification du poids des marchandises dans le conteneur</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«WT» pour poids (weight)
	C502		M		<i>MEASUREMENT DETAILS</i>	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAL» pour poids net, emballage normal compris
	6321			an..3	Measurement significance, coded	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	Type de conteneur (ISO 6364, chapitre 4 et annexes D et E)
	C174		M		<i>VALUE/RANGE</i>	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«KGM» pour kilogramme (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Poids des marchandises dans ce conteneur.
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Tonnage total des marchandises à bord du bateau.</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	«VOL» pour volume
	C502		M		<i>MEASUREMENT DETAILS</i>	
	6313		M	an..3	Property measured	«AAX», volume constaté après prise en compte de facteurs comme la température ou la gravité

Tableau 1 : Message de notification ERI (ERINOT)						
<i>Groupe de segments</i>	<i>Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR</i>	<i>Niveau</i>	<i>Obligatoire conditionnel</i>	<i>Format</i>	<i>Nom</i>	<i>Description Qualifiant entre guillemets</i>
1	2	3	4	5	6	7
	6321			an..3	Measurement significance, coded	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	«TNE» pour tonne métrique (recommandation CEE-ONU n° 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Tonnage
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
	UNT		M		MESSAGE TRAILER	Fin et contrôle de l'intégralité du message
	0074		M	n..6	Number of segments in a message	
	0062		M	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro de référence du message.
	UNZ		M		INTERCHANGE TRAILER	Fin et contrôle de l'échange
	0036		M	n..6	Interchange control count	«1» pour le nombre de messages contenus dans l'échange
	0020		M	an..14	Interchange control reference	14 premières positions du numéro de référence du message.

1.4. Segments factices

Dans certains cas, notamment dans le message de passage **ERINOT(PAS)**, des segments «factices» doivent être utilisés dans les groupes obligatoires de segments. Les règles suivantes s'appliquent à ces segments «factices» :

Groupe CNI :

- CNI : numéro de séquence : '9999'

Groupe CNI/GID :

- GID : numéro de séquence : '99999'

Groupe CNI/GID/DGS :

- DGS :
 - type de classe : «IMD»
 - classification : '0.0'
 - numéro UNDG : '0000'
- FTX AAD : nom des marchandises : «DUMMY»
- MEA : poids : 0

1.5. Bateaux vides

Dans le cas d'un bateau vide, les règles suivantes s'appliquent aux groupes de segments obligatoires :

1. vide de marchandises non dangereuses ou cargaison précédente inconnue :

Groupe CNI :

- CNI : numéro de séquence : '9999'

Groupe CNI/GID :

- GID : numéro de séquence : '99999'

Groupe CNI/GID/DGS :

- DGS :
 - type de classe : «IMD»
 - classification : '0.0'
 - numéro UNDG : '0000'
- FTX AAD : nom des marchandises : «DUMMY»
- MEA : poids : 0

2. vide de marchandises dangereuses (dans ce cas, la cargaison précédente dangereuse doit être signalée) :

Groupe CNI :

- CNI : numéro de séquence valide
- LOC : origine et destination (voyage actuel)

Groupe CNI/GID :

- GID : numéro de séquence valide
- FTX ACB : *Type* de marchandises : «D», code SH des (précédentes) marchandises dangereuses

Groupe CNI/GID/DGS :

- DGS : informations sur les marchandises dangereuses (cargaison précédente)
- FTX AAD : nom des marchandises dangereuses
- MEA : poids : 0
- SGP : informations sur le bateau vide
- MEA : poids : 0

1.6. Porte-conteneurs transportant des marchandises non dangereuses

Dans le cas de transport de conteneurs, les règles supplémentaires suivantes s'appliquent aux groupes obligatoires lorsque le conteneur ne contient pas de marchandises dangereuses :

Groupe CNI :

- CNI : numéro de séquence valide
- LOC : origine et destination

Groupe CNI/GID :

- GID : numéro de séquence valide
- FTX ACB : *Type* de marchandises : «N», code SH des marchandises
- FTX AAA, nom des marchandises, code NST des marchandises, code SH des marchandises
- SGP : informations sur le bateau
- MEA : poids total des marchandises non-dangereuses à bord du bateau

Groupe CNI/GID/DGS :

- DGS :
 - type de classe : «IMD»
 - classification : '0.0'
 - numéro UNDG : '0000'

- FTX AAD : nom des marchandises : «DUMMY»
- MEA : poids : 0
- Groupe SGP (1) :
 - SGP : informations sur le bateau
 - MEA : poids des marchandises à bord du bateau.
- Groupe SGP (2-99) :
 - SGP : numéro du conteneur
- LOC : cellule d'arrimage
- MEA : poids des marchandises dans le conteneur.

Les données relatives à un conteneur chargé de marchandises non dangereuses sont saisies de la même façon que pour un conteneur transportant des marchandises dangereuses. Pour des raisons de compatibilité avec les versions précédentes, les informations concernant le bateau sont saisies deux fois.

1.7. Conteneurs de marchandises dont les caractéristiques sont inconnues ou conteneurs vides

Dans le cas d'un transport de conteneurs renfermant des marchandises dont les caractéristiques sont inconnues, ou de conteneurs vides, les règles complémentaires suivantes doivent être appliquées :

Groupe EQD :

EQD : gamme de conteneur

MEA : nombre de conteneurs dans la gamme concernée

Groupe CNI :

CNI : numéro de séquence valide

LOC : origine et destination

Groupe CNI/GID :

GID : numéro de séquence valide

FTX ACB : Type de marchandises : «N», code SH

FTX AAA : nom des marchandises, code NST 2007, code SH

SGP : informations sur le bateau

MEA : poids total des conteneurs de la gamme concernée

Groupe CNI/GID/DGS :

Groupe factice

Les codes suivants doivent être utilisés suivant la gamme des conteneurs :

	Code SH	Code NST 2007
Conteneurs 20 pieds vides	8609000002	991001
Conteneurs 30 pieds vides	8609000004	991002
Conteneurs 40 pieds vides	8609000003	991003
Conteneurs 20 pieds chargés	8609000007	991004
Conteneurs 30 pieds chargés	8609000008	991005
Conteneurs 40 pieds chargés	8609000009	991006

1.8. Échange d'informations entre les autorités SIF

Lors d'un échange d'informations entre autorités SIF, un type de message de passage doit être utilisé en indiquant «PAS» dans le segment BGM (élément 1001).

Dans ce message PAS, les informations suivantes concernant le voyage doivent être incluses :

- élément BGM 1001 = «PAS»
- groupe TDT :
 - LOC(1), type «5» = lieu de départ
 - LOC(2), type «172» = point de passage
 - LOC(9), type «186» = lieu de destination (premier port dans lequel se rend le transport)
 - DTM(2), type «186» = heure de passage de LOC(2)
 - DTM(3), type «132» = HAP de LOC(9), seulement si disponible
- les groupes CNI avec toutes les marchandises (connues) à bord.

Le groupe CNI ne peut être vide que s'il s'agit d'un message de passage notifiant une autre partie (locale) de la dernière position ou du dernier point de passage du bateau.

1.9. Annulation d'une notification

Les informations suivantes doivent être précisées en cas d'annulation d'une notification :

- élément BGM 1225 = «1»,
- l'élément RFF(ACW) 1154 doit faire référence au dernier message envoyé,
- tous les autres segments (TDT, CNI, etc.) doivent contenir les mêmes informations que celles données dans le dernier message de notification envoyé.

Appendice 2

LISTE DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'EQUIPAGE (PAXLST)

TABLE DES MATIÈRES

1.	Message standard PAXLST EDIFACT/ONU	113
1.1.	Définition fonctionnelle	113
1.2.	Champ d'application	113
2.	Structure du message	115
2.1.	Diagramme de branchement	115
2.2.	Tableau des segments	116
2.3.	Format du message de liste des passagers et des membres d'équipage	117

1. MESSAGE STANDARD PAXLST EDIFACT/ONU

La notification de la liste des passagers et de la liste des membres d'équipage s'appuie sur le message PAXLST EDIFACT/ONU.

1.1. Définition fonctionnelle

Le message de liste des passagers/membres d'équipage (PAXLST) permet l'envoi de renseignements sur les passagers ou sur les membres de l'équipage. En navigation intérieure, il doit être utilisé pour l'échange d'informations entre le capitaine ou le conducteur de bateau et les autorités désignées comme les terminaux ISPS, les douanes, les services d'immigration ou la police.

Le message doit également servir à la transmission des informations relatives aux passagers et à l'équipage entre une autorité désignée du pays de départ et les autorités compétentes du pays de destination.

1.2. Champ d'application

Le message de liste de passagers peut être utilisé pour des applications tant nationales qu'internationales. Il reprend les pratiques générales de l'administration, du commerce et du transport et ne dépend ni du type d'activité, ni du secteur industriel, ni du mode de transport. Selon le concept de base du message PAXLST, un message doit être envoyé pour tous les membres d'équipage d'un bateau donné pour un voyage donné, et un autre message pour les passagers de ce même voyage. Les passagers clandestins peuvent également être signalés par l'intermédiaire d'un message distinct. Les messages peuvent être envoyés séparément ou associés dans une même transmission.

Conformément à la formule 5 sur la liste des membres d'équipage de la convention FAL-OMI, les autorités maritimes ne peuvent pas exiger d'autres renseignements que ceux de la liste suivante :

- Nom et pavillon du bateau (pays/zone d'enregistrement)
- Nom de famille
- Prénoms
- Nationalité
- Grade ou fonction
- Date et lieu de naissance
- Nature et numéro de la pièce d'identité
- Port et date d'arrivée
- Lieu de provenance

Conformément aux exigences des autorités compétentes en matière de navigation intérieure, les renseignements suivants doivent également être fournis :

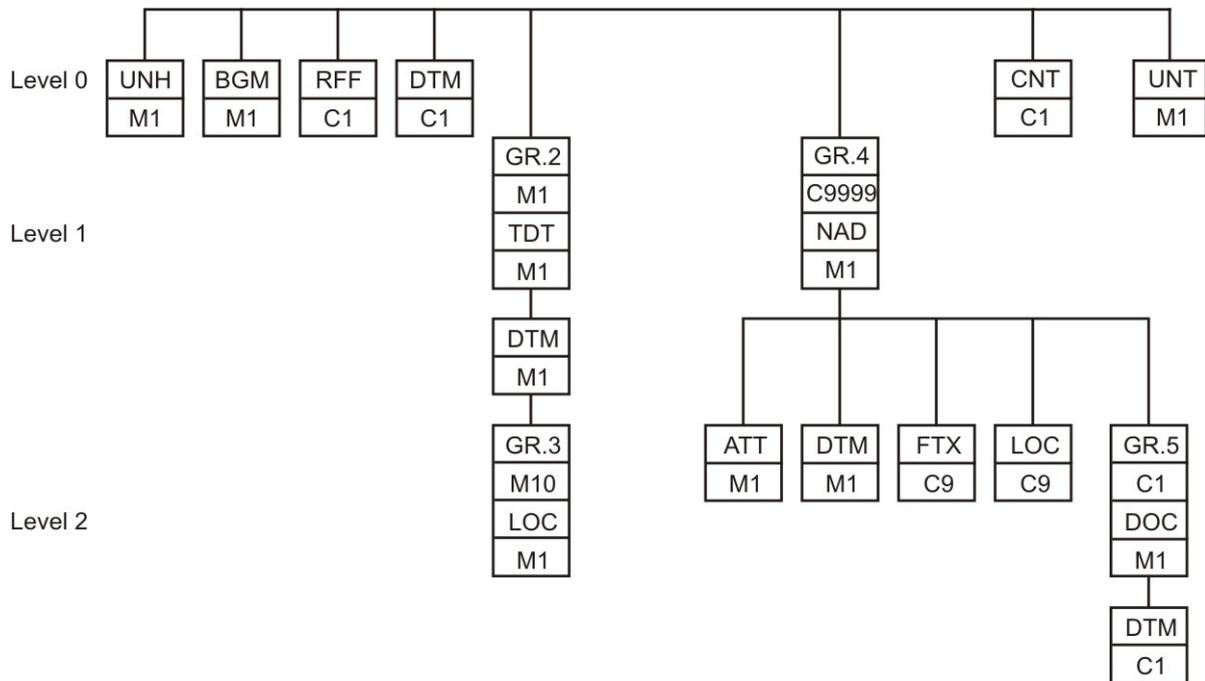
- Nom des visiteurs du bateau
- Plaques d'immatriculation des véhicules
- Lieu et heure exacte de montée à bord et de descente à terre
- Services demandés — livraisons, approvisionnements, pièces détachées, etc.
- Noms des personnes chargées des réparations et nom de leur entreprise
- Changement d'équipage
- Enfants des membres de l'équipage.

Toutes ces informations peuvent être transmises par le message PAXLST.

2. STRUCTURE DU MESSAGE

La structure de mise en œuvre du message de notification de la liste des membres d'équipage ou des passagers est la suivante :

2.1. Diagramme de branchement



2.2. Tableau des segments

Tag	Name	S	R	ERI		
UNH	Message header	M	1	M	1	
BGM	Beginning of message	M	1	M	1	
RFF	Reference	C	1	C	1	
DTM	Date/time/ period	C	9	C	1	
	Segment Group 2	M	10	M	1	
TDT	Details of transport	M	1	M	1	
DTM	Date/time/ period	M	1	M	1	
	Segment Group 3	C	99	M	10	
LOC	Place/ location identification	M	1	M	1	
	Segment Group 4	C	99999	C	9999	
NAD	Name and address	M	1	M	1	
ATT	Attribute	C	9	M	1	
DTM	Date/time/ period	C	9	M	1	
FTX	Free text	C	9	C	9	
LOC	Place/ location identification	C	2	5	C	9
	Segment Group 5	C	5	C	1	
DOC	Document/ message details	M	1	M	1	
DTM	Date/time/ period	C	1	C	1	
CNT	Control total	C	1	C	1	
AUT	Authentication result	C	1	C	0	
UNT	Message trailer	M	1	M	1	

Il est possible de transmettre jusqu'à trois messages concernant un seul voyage ou un seul moyen de transport.

Ces trois messages sont les suivants :

- la liste des passagers clandestins
- la liste des membres d'équipage
- la liste des passagers

2.3. Format du message de liste des passagers et des membres d'équipage

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	UNA	0	C		Service String Advice	
			<i>M</i>	an1	Component data element Separator	:
			<i>M</i>	an1	Segment Tag and Data element separator	+
			<i>M</i>	an1	Decimal Notation	.
			<i>M</i>	an1	Release indicator	?
			<i>M</i>	an1	Reserved future use	espace
			<i>M</i>	an1	Segment terminator	'
					<i>Advised string: UNA:+.? '</i>	6 caractères
	UNB	0	M		Interchange header	
	S001		<i>M</i>		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		<i>M</i>	a4	Syntax identifiant	«UNOC», agence de contrôle
	0002		<i>M</i>	n1	Syntax version number	«2»
	S002		<i>M</i>		INTERCHANGE SENDER	

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	0004		<i>M</i>	an..35 (an25)	Sender identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0008			an..14	Address for reverse routing	sans objet
	S003		<i>M</i>		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		<i>M</i>	an..35 (an25)	Recipient identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007		<i>C</i>	an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0014		<i>C</i>	an..14	Routing address	sans objet
	S004		<i>M</i>		DATE/TIME OF PREPARATION	
	0017		<i>M</i>	n6	Date	Date de création, AAMMJJ
	0019		<i>M</i>	n4	Time	Heure de création, HHMM
	0020		<i>M</i>	an..14	Interchange reference identification.	14 premières positions du numéro de référence du message.
	S005		<i>C</i>		RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	sans objet
	0022			an..14	Recipient's reference / password	sans objet
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	sans objet
	0026				an..14	Référence de l'application
	0029				a1	Code de priorité de traitement
	0031		<i>C</i>	<i>C</i>	n1	Demande d'accusé de réception
	0032				an..35	Identifiant d'accord de communications

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	0035			C	n1	Indicateur de test
	UNH		M		MESSAGE HEADER	Identification, Spécification et en-tête d'un message
	0062		<i>M</i>	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro du message.
	S009		<i>M</i>		MESSAGE IDENTIFIER	Identification du message
	0065		<i>M</i>	an..6	Message type	«PAXLST», type de message
	0052		<i>M</i>	an..3	Message version number	«D», numéro de version du message
	0054		<i>M</i>	an..3	Message release number	«05A», numéro de révision du message
	0051		<i>M</i>	an..2	Controlling agency	«UN», agence de contrôle
	0057		<i>M</i>	an..6	Association assigned code	«ER110», code d'association attribué
	0068			an..35	Common Access Reference	Référence d'accès commune Référence à tous les messages en relation avec un fichier commun
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	État du transfert
	0070			n..2	Sequence of transfers	sans objet
	0073			a1	First and last transfer	sans objet
	BGM	0	M		DOCUMENT/ MESSAGE NAME	<i>Identification du type et de la fonction du message</i>
	C002				Document/ message name code	Nom du message

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	1001		M	an..3	Code list qualifier	Type de message : «250», liste des membres d'équipage «745», liste des passagers «10», liste des passagers clandestins
	1131			an..17	Code list responsible agency	sans objet
	3055			an..3	Document/ message name	sans objet
	1000		M	an..35	DOCUMENT/ MESSAGE IDENTIFICATION	Nom du document : «CREW LIST» «PASSENGER LIST» «STOWAWAY LIST» (un message PAXLST contient un seul document)
	1004		C	an..35	Document identifier	(an14) Numéro de référence du message.
	1056			an..9	Version	Identificateur de version
	1060			an..6	Revision number	Identificateur de révision
	1225		C	an..3	Message function code	Code de fonction du message : «9» = nouveau message «5» = message de modification.
	4343			an..3	Response type code	sans objet
	RFF	0	C		REFERENCE	Référence du message modifié ; obligatoire si le message est une modification
	C506		M		REFERENCE	Référence

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	1153		<i>M</i>	an..3	Reference qualifier	«ACW»
	1154		<i>M</i>	an..35	Reference number	(an14) Numéro de référence BGM, tag 1004 du message auquel le message actuel fait référence
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..35	Revision number	sans objet
	DTM	0	M		DATE/TIME/ PERIOD	
	C507		<i>M</i>		DATE/TIME/ PERIOD	Date/heure/période
	2005		<i>M</i>	an..3	Date or time or period function code qualifier	«184» Date de notification
	2380		<i>M</i>	an..35	Date or time period value	Heure : AAAAMMJJ
	2379		<i>M</i>	an..3	Date or time or period format code	«102»
	TDT	0	M		Specification of the means of transport	Spécification du moyen de transport, le bateau dénommatif d'un convoi (un bateau seul sans chaland constitue également un convoi dans ce contexte)
	8051		<i>M</i>	an..3	«20» (main transport)	Qualifiant de séquence du transport
	8028			an..17	Conveyance reference number	Numéro de voyage, défini par l'émetteur du message.
	C220				Transport modality	
	8067			an..3	Mode of transport, coded	«8» pour le transport sur voies intérieures, «1» pour le transport maritime (voir la recommandation CEE-ONU n° 19)

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	8066			an..17	sans objet	
	C228				Type of means of transport identification, convoy type	Code des types de bateau ou convoi des moyens de transport de la recommandation CEFAC-ONU n° 28, voir paragraphe 2.4.2.1
	8179			an..8	sans objet	
	8178			an..17	sans objet	
	C040				Carrier	
	3127			an..17	sans objet	
	1131			an..17	sans objet	
	3055			an..3	sans objet	
	3128			an..35	sans objet	
	8101			an..3	sans objet	
	C401				Additional transport information	
	8457			an..3	sans objet	
	8459			an..3	sans objet	
	7130			an..17	sans objet	
	C222				Transport identification	
	8213		<i>M</i>	an..9	ID. of means of transport identification	Numéro du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	1131			an..17	Code list qualifier	«OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «ERN» (Electronic Reporting International Number) pour tous les autres bateaux, voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5
	3055			an..3	sans objet	
	8212		M	an..35	Name of the vessel	<i>Nom du bateau.</i> Si ce nom occupe plus de 35 positions, il doit être raccourci
	8453		M	an..3	(an2) Nationality, ISO 3166 country code	Code de pays à deux lettres ISO 3166-1, voir paragraphe 2.4.2.12 Note conditionnelle Si la nationalité du bateau fluvial n'est pas disponible, le code de pays ou la zone d'enregistrement doivent être renseignés ici conformément aux spécifications du numéro ENI
	8281			an..3	sans objet	
TDT	DTM	1	M	TDT(20)	Estimated time of arrival / departure	
	C507				Date/Time/Period	

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«132» pour l'arrivée «133» pour le départ
	2380		M	an..35	Date or time period value	En heure locale sur le lieu d'arrivée
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«203» AAAAMMJJHHM M
TDT	LOC	1	M		PLACE/ LOCATION IDENTIFI- CATION	Port de départ, le port où le transport commence
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«5» lieu de départ
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	3233		<i>M</i>	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		<i>C</i>	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal two
	5479			an..3	Relation	sans objet
TDT	LOC	1	M		PLACE/ LOCATION IDENTIFI- CATION	Dernière escale
	3227		<i>M</i>	an..3	Place/location qualifier	«125»
	C517		<i>M</i>		LOCATION IDENTIFI- CATION	
	3225		<i>M</i>	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		<i>C</i>	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		<i>C</i>		RELATED LOCATION ONE IDENTIFI- CATION	
	3223		<i>M</i>	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFI- CATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
TDT	LOC	1	M		PLACE/ LOCATION IDENTIFI- CATION	Port d'arrivée
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	«60»
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATIO N	
	3225		M	an..25 (an5)	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..70 (an..17)	Place/location	Nom complet du port
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFI- CATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	3222			an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal two
	5479			an..3	Relation	sans objet
	NAD	0	M		NAME and ADDRESS	Nom et adresse de la personne
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	Type de nom : «FM» pour membre d'équipage «FL» pour passager «BV» pour passager clandestin
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	Identification du nom
	3039			an..35	Party identification	Code ou description textuelle de la relation
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C058		M		NAME AND ADDRESS	sans objet
	3124		M	an..35	Name and address line	Nom de famille

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	3124		<i>M</i>	an..35	Name and address line	Prénoms
	3124		<i>C</i>	an..35	Name and address line	Préfixe (sexe)
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	C080		<i>C</i>		PARTY NAME	
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3045			an..3	Party name format, coded	sans objet
	C059		<i>C</i>		STREET	
	3042		<i>C</i>	an..35	Street and number/p.o. box	Rue et numéro ou boîte électronique
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3164		<i>C</i>	an..35	City name	Ville
	C819		<i>C</i>		Country sub-entity identification	sans objet
	3229		<i>C</i>	an..9	postcode identification	Code postal
	1131		<i>C</i>	an..17	Country	Code ISO 3166-1 de pays à deux lettres, voir paragraphe 2.4.2.12
	3055			an..3	sans objet	
	3228			an..70	sans objet	

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	3251		C	an..17	Postal code	
	3207		M	an..3	(an2) nationality, ISO3166 country code	
	ATT		C	NAD	Rank / title	Grade / fonction
	9017		M	an..3	Attribute function qualifier	«5», titre professionnel «1», membre d'équipage
	C955		C		Attribute type	
	9021			an..17	Attribute type, coded	
	1131			an..17	sans objet	
	3055			an..3	sans objet	
	9020			an..70	sans objet	
	C956		C		Attribute detail	
	9019			an..17	sans objet	
	1131			an..17	sans objet	
	3055			an..3	sans objet	
	9018		M	an..256	Attribute detail	Intitulé du grade ou de la fonction ex : Capitaine en second
NAD	DTM	1	M	NAD	DATE/TIME/ PERIOD	Date de naissance
	C507				Date/Time/Period	Date/heure/période
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«329»
	2380		M	an..35	Date or time period value	Date : AAAAMMJJ
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«102»
NAD	FTX	1	C	NAD	Free text	Informations générales

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	4451		<i>M</i>	an..3	Text subject qualifier	Type de sujet «AAI» Informatio ns générales
	4453			an..3	Text function, coded	
	C107		<i>C</i>		Text reference	
	4441		<i>M</i>	an..17	Free text, coded	Informations d'escale relatives aux personnes montées à bord. Informations générales sur l'escale du bateau
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	
	C108		<i>C</i>		Text literal	
	4440		<i>C</i>	an..512	Free text	Plaque d'immatriculation du véhicule
	4440		<i>C</i>	an..512	Free text	Visiteur
	4440			an..512	Free text	Nom de la société prestataire de services et autres informations
	4440			an..512	Free text	Noms et durée de la visite des enfants de passage
	4440			an..512	Free text	
	3453			an..3	Language, coded.	
	4447			an..3	Text formatting, coded	
NAD	LOC		M	NAD	PLACE/ LOCATION IDENTIFI- CATION	Date de naissance
	3227		<i>M</i>	an..3	Place/location qualifier	«180»
	C517				LOCATION IDENTIFI- CATION	

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	3225		C	an..25	Place/location identification	Code ISO 3166-1 de pays à deux lettres, voir paragraphe 2.4.2.12
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	3224		M	an..256	Place/location	Lieu de naissance
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223			an..25	Related place/location one identification	
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	3222			an..70	Related place/location one	
	C553				RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233			an..25	Related place/location two identification	
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	3232			an..70	Related place/location two	
	5479			an..3	Relation	
NAD	DOC	1	M	NAD	Travel document details	Informations sur les documents de voyage
	C002		M		Document/ message name	Nom du document/ message

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	1001		<i>M</i>	n..3	Document/messa ge name, coded	Type de document : «39», passeport «36», carte d'identité «SMB», livret de marin
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	
	1000			an..35	Document name	
	C503				Document/ message details	
	1004		<i>M</i>	an..35	Document/ message number	Identificateur du document
	1373			an..3	Document/ message status, coded	
	1366			an..70	Document/ message source.	
	3453			an..3	Language, coded	
	1056			an..9	Version	
	1060			an..6	Revision number	
	3153			an..3	Communication channel identifier, coded	
	1220			n..2	Number of copies of document required	
	1218			n..2	Number of originals of document required	
DOC	DTM	2	C	DOC	DATE/TIME/ PERIOD	Date d'expiration
	C507				Date/Time/Period	Date/Heure/Pério de
	2005		<i>M</i>	an..3	Date or time or period function code qualifier	«192»
	2380		<i>M</i>	an..35	Date or time period value	Date : AAMMJJ
	2379		<i>M</i>	an..3	Date or time or period format code	«101»

Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire Conditionnel	Format	Noms	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	AUT	0	C		Authentication result	Résultat d'authentification
	9280		<i>M</i>	an..35	validation result value	Valeur du résultat de la validation
	9282		<i>C</i>	an..35	validation key identifier	Identificateur de la clé de validation
	UNT	0	M		End and control of completeness of the message	
	0074		<i>M</i>	n..6	Number of segments in the message	
	0062		<i>M</i>	an..14	First 14 positions of the message reference number.	
	UNZ		M		INTERCHANGE TRAILER	Fin et contrôle de l'interchange
	0036		<i>M</i>	n..6	Interchange control count	«1» pour le nombre de messages contenus dans l'échange
	0020		<i>M</i>	an..14	Interchange control reference	14 premières positions du numéro de référence du message.

Appendice 3

MESSAGE DE REPONSE ET DE RECEPTION ERINOT (APERAK) — ERIRSP

TABLE DES MATIÈRES

1.	Message général de réponse et de réception APERAK	135
1.1.	Champ d'application	135
1.2.	Principes	135
2.	Message de réponse ERI ERIRSP	136
2.1.	Tableau des segments	136
2.2.	Structure du message ERIRSP	137
3.	Codes d'erreur	143

1. MESSAGE GÉNÉRAL DE RÉPONSE ET DE RÉCEPTION APERAK

Ce message remplit, au moment requis, les fonctions de réponse/accusé de réception aux messages envoyés.

Ce message a une double fonction :

- a) informer l'expéditeur d'un message que son message a été reçu par l'application de son destinataire et qu'il a été rejeté en raison d'une ou de plusieurs erreurs rencontrées pendant son traitement par la dite application ;
- b) accuser réception du message de l'expéditeur par l'application du destinataire.

1.1. Champ d'application

Le message d'erreur et d'accusé de réception par l'application peut être utilisé pour des applications tant nationales qu'internationales. Il reprend les pratiques générales de l'administration, du commerce et du transport, et ne dépend ni du type d'activité, ni du secteur industriel.

1.2. Principes

Un message doit d'abord être vérifié au niveau système (CONTRL) afin de détecter les erreurs syntaxiques et d'en accuser réception. Il doit ensuite être transmis à l'application de traitement.

Lorsqu'une erreur est détectée au niveau de l'application et empêche de finaliser le traitement du message, un message APERAK doit être envoyé à l'expéditeur du message d'origine avec des précisions sur les erreurs rencontrées. En cas d'erreur de l'application due, par exemple, à une erreur de programmation, le message APERAK est traité manuellement. Lorsqu'aucune erreur n'est détectée et si un accusé de réception est

nécessaire (c'est-à-dire qu'il n'existe pas de réponse dédiée au message d'origine), un message APERAK doit être envoyé pour préciser les raisons de l'accusé de réception.

En cas d'accusé de réception, le message APERAK peut être traité automatiquement ou manuellement, à la discrétion du destinataire.

2. MESSAGE DE RÉPONSE ERI ERIRSP

Le message ERIRSP est un dérivé du message EDIFACT/ONU APERAK. Quelle que soit la fonction du message ERINOT (nouveau, modification ou annulation), le message de notification a toujours la même structure. La réponse à une «modification» ou à une «annulation» précise si la modification ou l'annulation concernée a été traitée par le système de réception. Une réponse n'est nécessaire que si le segment NAD (1)/COM avec le qualifiant «EI» contient le numéro de boîte électronique, ou si ce segment avec le qualifiant «EM» contient l'adresse de courrier électronique à laquelle la réponse doit être envoyée.

2.1. Tableau des segments

Pos	Tag	Name	S	R
0010	UNH	Message header	M	1
0020	BGM	Beginning of message	M	1
0030	DTM	Date/time/period	C	9
0040	FTX	Free text	C	9
0050	CNT	Control total	C	9
0060		*****Segment group 1*****	C	9
0070	REF	Reference	M	1
0080	DTM	Date/time/period	C	9
0090		*****Segment group 2*****	C	9
0100	NAD	Name and address	M	1
0110	CTA	Contact information	C	9
0120	COM	Communication contact	C	9
0130		*****Segment group 3*****	C	9
0140	ERC	Application error information	M	1
0150	FTX	Free text	C	9
0160		*****Segment group 4*****	C	9
0170	RFF	Reference	M	1
0180	FTX	Free text	C	9

0190	UNT	Message trailer	M	1

2.2. Structure du message ERIRSP

Le tableau 2 définit les segments des messages de réponses ERI.

Tableau 2 : Message de réponse ERI ERIRSP						
Groupes de segments	Segment Élément de données composite (C) Éléments de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Nom	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	UNB	0	M		INTERCHANGE HEADER	
	S001		M		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		M	a4	Syntax identifier	«UNOA», agence de contrôle
	0002		M	n1	Syntax version number	«2»
	S002		M		INTERCHANGE SENDER	
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0008			an..14	Address for reverse routing	sans objet
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0014			an..14	Routing address	sans objet
	S004		M		DATE/TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Date de création, AAMMJJ
	0019		M	n4	Time	Heure de création, HHMM
	0020		M	an..14	Interchange control reference	14 premières positions du numéro de référence du message.
	S005				RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	
	0022			an..14	Recipient's reference/password	sans objet
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	sans objet
	0026				Application reference	sans objet
	0029				Processing priority code	sans objet
	0031		C		Acknowledgement request	

Tableau 2 : Message de réponse ERI ERIRSP						
Group- pe de seg- ments	Segment Élément de données composite (C) Éléments de données IDENTIFI CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Nom	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	0032			an..35	Communications agreement id	sans objet
	0035		C	n1	Test indicator	«1» = l'échange correspond à un message test
	UNH	0	M		MESSAGE HEADER	Identification, spécification et en-tête d'un message
	0062		M	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro de référence du message.
	S009		M		MESSAGE IDENTIFIER	
	0065		M	an..6	Message type	«APERAK», type de message
	0052		M	an..3	Message version number	«D»,
	0054		M	an..3	Message release number	«98B»
	0051		M	an..2	Controlling agency	«UN»,
	0057		M	an..6	Association assigned code	«ERI12», ERI Version 1.2
	0068			an..35	Common Access Reference	sans objet
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	
	0070			n..2	Sequence of transfers	sans objet
	0073			a1	First and last transfer	sans objet
	BGM	0	M		BEGINNING OF MESSAGE	Identification du type et de la fonction du message
	C002		M		DOCUMENT/MESSAGE NAME	
	1001		M	an..3	Document/message name code	Type de message reçu pour lequel ce message contient les informations d'accusé de réception : «VES», message d'un bateau à l'autorité SIF ; «CAR», message d'un transporteur à l'autorité SIF ; «PAS», notification de passage entre deux autorités SIF
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	1000			an..35	Document/message name	sans objet

Tableau 2 : Message de réponse ERI ERIRSP						
Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Éléments de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Nom	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	C106		M		DOCUMENT/MESSAGE IDENTIFICATION	
	1004		M	an..35 (an15)	Document identifier	Numéro de référence du message. Ce numéro doit être aussi unique que possible, tant pour l'expéditeur que pour le destinataire. En cas de transfert à un autre destinataire d'un message reçu, le numéro de référence du message original doit être utilisé. Le système de transfert ne doit en aucun cas générer un autre numéro de référence pour le message.
	1056			an..9	Version	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	1225		M	an..3	Message function code	Fonction du message : «9» = nouveau message
	4343		M	an..3	Response type code	«AP», accepté «RE», rejeté. La notification est rejetée si le transport est déjà actif.
	DTM	1	C		DATE/TIME/PERIOD	La date et l'heure auxquelles l'application réceptrice formule l'acceptation ou le rejet
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«137» pour la date/l'heure du document ou du message
	2380		M	an..35	Date or time period value	Valeur de l'heure d'arrivée : AAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«201» pour AAMMJJHHMM
	RFF (1)	1	C		REFERENCE	Référence au message précédent
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«ACW» pour le numéro de référence du message précédent
	1154		M	an..35	Reference number	Numéro de référence de BGM, TAG 1004 du message auquel ce message fait référence.
	1156			an..6	Line number	sans objet

Tableau 2 : Message de réponse ERI ERIRSP						
Group- pe de seg- ments	Segment Élément de données composite (C) Éléments de données IDENTIFI CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Nom	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	RFF (2)	1	C		REFERENCE	Référence au numéro de transaction/facture
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«AAY» pour le numéro de référence de la transaction
	1154		M	an..35	Reference number	Numéro de référence attribué par l'autorité réceptrice. Le numéro de référence doit commencer par le code de pays des Nations unies suivi de trois positions pour le système d'attribution. La partie finale est le numéro de référence réel.
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
NAD	NAD (1)	1	M		NAME and ADDRESS	Nom et adresse de l'expéditeur de la notification
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	«MS» pour expéditeur du message (Message Sender)
	C082				PARTY IDENTIFICATION DETAILS	sans objet
	3039			an..35	Party identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C058				NAME AND ADDRESS	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	3124			an..35	Name and address line	sans objet
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Nom de l'expéditeur de la notification

Tableau 2 : Message de réponse ERI ERIRSP						
Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Éléments de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Nom	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3036			an..35	Party name	sans objet
	3045			an..3	Party name format, coded	sans objet
	C059		C		STREET	
	3042		M	an..35	Street and number/p.o. box	Rue et numéro ou boîte électronique
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	sans objet
	3164		C	an..35	City name	Ville
	3229			an..9	Country sub-entity identification	sans objet
	3251		C	an..9	postcode identification	Code postal
	3207		C	an..3	Country	Code ISO 3166-1 de pays à deux lettres, voir paragraphe 2.4.2.12
NAD	COM	2	C		COMMUNICATION CONTACT	Informations de contact communications de l'expéditeur (2 fois max.)
	C076		M		COMMUNICATION CONTACT	
	3148		M	an..70	Communication number	Numéro de communication
	3155		M	an..3	Communication channel qualifier	«TE» pour numéro de téléphone «FX» pour numéro de télécopie
	ERC	1	C		APPLICATION ERROR INFORMATION	
	C901		M		APPLICATION ERROR DETAIL	
	9321		M	an..8	Application error	Code d'erreur de l'application
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
ERC	FTX	2	C		FREE TEXT	Pour préciser la raison du rejet

Tableau 2 : Message de réponse ERI ERIRSP						
Groupe de segments	Segment Élément de données composite (C) Éléments de données IDENTIFI CATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Nom	Description Qualifiant entre guillemets
1	2	3	4	5	6	7
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	«AAO» pour description de l'erreur en texte libre
	4453			an..3	Free text function code	sans objet
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	sans objet
	1131			an..3	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	C108		C		TEXT LITERAL	Texte
	4440		M	an.. 70	Free text	Description complémentaire
	4440		C	an.. 70	Free text	Description complémentaire
	4440		C	an.. 70	Free text	Description complémentaire
	4440		C	an.. 70	Free text	Description complémentaire
	4440		C	an.. 70	Free text	Description complémentaire
	3453			an.. 3	Language, coded	sans objet
	4447			an..3	Text formatting, coded	sans objet
	UNT		M		MESSAGE TRAILER	Fin et contrôle d'intégrité du message
	0074		M	n..6	Number of segments in a message	
	0062		M	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro de référence du message.
	UNZ		M		INTERCHANGE TRAILER	Fin et contrôle de l'échange
	0036		M	n..6	Interchange control count	«1» pour le nombre de messages contenus dans l'échange
	0020		M	an..14	Interchange control reference	14 premières positions du numéro de référence du message.

3. CODES D'ERREUR

Le présent chapitre contient la liste des codes d'erreur à utiliser dans le ERC, élément de données 9321 pour l'attribut de données : *MESSAGE REFERENCE ANSWERED TO ERROR DESCR CODE*.

Il s'agit de la liste des codes pour la description des erreurs employée par le groupe PROTECT. Les valeurs de ces codes sont numériques.

Des codes complémentaires peuvent être nécessaires pour les mises en œuvre locales. Les codes supplémentaires des applications locales peuvent contenir des valeurs alphanumériques et, dans ce cas, le premier caractère doit être alphabétique (ex., A12).

Les codes d'erreur sont présentés en deux tableaux. Dans le premier, les entrées de codes sont triées par description et, dans le second, en fonction de la valeur du code.

Les tableaux précisent également si le code peut être utilisé en réponse à un message BERMAN (B), ERINOT (E) ou WASDIS (W). Ces indications sont données à titre indicatif et ne doivent pas être considérées comme limitant l'usage des codes.

Codes d'erreur triés par description

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
202	Agent inconnu		E	
153	Espace disponible à terre insuffisant	B		
356	Code de poste à quai invalide	B	E	W
355	Code de poste à quai non indiqué	B	E	
358	Code de poste à quai ou code de terminal invalide		E	
158	Les postes à quai d'origine et de destination sont identiques	B		
161	Le poste à quai d'origine est différent du précédent poste à quai (de destination)	B		
21	Poste à quai d'origine non indiqué	B		
19	Poste à quai d'origine inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
150	Poste à quai non autorisé ou bateau trop long	B		
155	Poste à quai indisponible	B		
20	Poste à quai prévu inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
30	Type de demande de poste à quai (BGM.1001) incorrect	B		
31	Type de demande de poste à quai (BGM.1001) hors séquence	B		
22	Poste à quai de destination (Next Berth) non indiqué	B		
23	Poste à quai de destination (Next Berth) inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
25	Poste à quai inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
128	Annulation interdite : déjà activé par STM	B	E	W

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
130	Annulation interdite : bateau en approche	B	E	W
131	Annulation interdite : bateau à quai	B	E	W
135	Nom de contact de l'agent du transporteur incorrect ou non indiqué	B	E	
136	ID de l'agent du transporteur incorrect	B	E	
137	Informations NAD de l'agent du transporteur incorrectes ou non indiquées	B	E	W
138	Agent de transporteur non autorisé	B	E	W
139	Code SCAC de l'ID de l'agent du transporteur incorrect ou non indiqué	B	E	
140	Informations NAD du transporteur incorrectes ou non indiquées	B		
119	Numéro CNI déjà utilisé dans cette notification		E	
156	Combinaison incorrecte : rapport tirant d'eau/longueur du bateau	B		
222	Combinaison incorrecte : classe IMDG et numéro ONU		E	
225	Combinaison incorrecte : numéro de registre Lloyd et indicatif d'appel radio	B	D	W
232	Combinaison incorrecte : code d'annexe Marpol et subdivision d'annexe Marpol			W
233	Combinaison incorrecte : référence d'appel du bateau et identification du bateau	B	E	W
27	Destinataire non indiqué		E	
220	Nom technique des marchandises dangereuses non indiqué		E	
236	Indicateur des marchandises dangereuses à bord ou du manifeste de bord incorrect ou non indiqué	B		
400	La date d'arrivée prétransport doit être indiquée ou n'est pas correcte		E	
402	Date d'arrivée prétransport/date de départ du transport suivant : incorrecte ou non indiquée		E	
401	La date de départ transport suivant doit être indiquée ou n'est pas correcte		E	
352	Date d'opération (déchargement) non indiquée		E	
351	Date d'opération (chargement) non indiquée		E	
376	Date d'opération postérieure à la date de transport suivant		E	
377	Date d'opération antérieure à la date prétransport		E	
375	Date d'opération incorrecte ou en dehors de la période de séjour à quai		E	
350	Date de l'opération : non indiquée ou incorrecte		E	
353	Date de registre incorrecte	B		
378	La date transport suivant est antérieure à la date d'arrivée prétransport		E	
379	La date prétransport est postérieure à la date de départ du transport suivant		E	
381	Date/heure du dernier déchargement des déchets incorrecte		E	W
382	Date/heure du message incorrecte	B	E	W

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
383	Date/heure du dernier déchargement des déchets du bateau incorrecte			W
384	Date/heure du déchargement des déchets du bateau dans le port d'escale incorrecte			W
207	Partie déclarante non indiquée		E	
201	Partie déclarante inconnue		E	
209	Partie déclarante : une seule partie déclarante autorisée		E	
152	Profondeur de l'eau insuffisante	B		
112	Référence de message en double (BGM.1004)		E	
114	Notification/demande en double pour le bateau	B	D	W
600	Identification d'équipement incorrecte (incompatibilité entre EQD et SGP)		E	
407	HAP supérieure à l'heure locale actuelle (heure système)	B	D	W
408	HAP au port d'escale du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B	D	W
409	HAP au poste à quai de destination (Next Berth) du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B		
411	HAP du transporteur principal ultérieure à son HDP	B	D	W
405	HAP au poste à quai du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B	E	
370	HAP de la partie référencée incorrecte		E	
406	HDP du poste à quai du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B	E	
372	HDP de la partie référencée incorrecte	B	E	
373	HDP du transporteur incorrect ou non indiqué	B	E	
226	Point d'étincelle incorrect ou non indiqué		E	
203	Transitaire inconnu		E	
253	Poids brut des marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
250	Le numéro des marchandises a déjà été utilisé dans ce chargement		E	
265	Poids net de substances explosives pour les marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
261	Poids net des marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
262	Indice de criticité radioactive des marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
263	Indice de radioactivité des marchandises transportées incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
264	Radioactivité des marchandises incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
304	Code des instructions de manutention incorrect		E	
305	Instructions de manutention incorrectes pour la partie déclarante		E	

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
234	Manutention non autorisée sur le poste à quai ou dans l'entrepôt indiqué		E	
221	Classe IMDG inconnue		E	
341	Numéro Lloyd non indiqué	B	E	W
340	Numéro Lloyd incorrect	B	E	W
505	Code d'identification du lieu de l'entrepôt incorrect		E	
506	Code d'identification du lieu, nom ou adresse de l'entrepôt non indiqué(s)		E	
520	Code d'annexe Marpol incorrect			W
521	Code de subdivision d'annexe Marpol incorrect			W
311	Code des remarques de la modification de message incorrect	B	E	
310	Texte des remarques de la modification de message non indiqué	B	E	
113	Indicateur de la fonction du message incorrect	B	E	W
116	Données de l'identificateur du message incorrectes (UNH.S009)	B	E	W
132	ID du destinataire du message incorrect	B	E	W
133	Référence du message incorrecte ou non indiquée	B	D	W
142	Référence du message pour le message précédent incorrect (inconnu)	B	E	W
143	ID de l'expéditeur du message incorrect	B	E	W
144	Informations NAD de l'expéditeur du message incorrectes ou non indiquées	B	E	W
165	Séquence de message incorrecte (valeur inattendue pour l'indicateur de la fonction du message dans BGM.1225)	B	E	W
170	Numéro de registre Lloyd incompatible avec le numéro de registre Lloyd précédent	B	D	W
171	Numéro de registre Lloyd incompatible avec le numéro de registre Lloyd précédent	B	D	W
172	Les caractéristiques du bateau fournies dans le message ne correspondent pas à la base de données PA			W
321	Mode de transport incorrect ou non indiqué	B	E	W
322	Mode de transport non autorisé (ex. : pour l'agent déclarant)		E	
323	Code texte d'informations sur le mouillage incorrect	B		
345	Nom du moyen de transport non indiqué		E	
229	Poids net incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
415	Notification/demande soumise trop tôt	B		
416	Notification/demande soumise trop tard	B	E	
420	Partie à notifier non indiquée		E	
425	Nombre de membres d'équipage à bord incorrect	B		
426	Nombre de paquets non indiqué		E	

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
427	Nombre de personnes à bord incorrect	B		
428	Nombre incorrect de pilotes demandés	B		
429	Numéro incorrect du bateau de remorquage demandé	B		
440	Appel de bateau en double	B		
224	Numéro de page du code IMDG : format incorrect		E	
395	Identification de la partie : non indiqué/incorrect	B	E	W
300	Code de qualifiant de la partie incorrect		E	
450	Numéro d'exemption de pilotage incorrect	B		
455	Réglementation du port non respectée		E	
460	Code de point d'entrée au port d'escale incorrect	B		
461	Code de point de sortie au port d'escale incorrect	B		
462	Port de déchargement non indiqué		E	
463	Port de chargement non indiqué		E	
470	Code des services portuaires demandés incorrect	B		
115	Message précédent non reçu	B	E	W
475	Message précédent toujours en attente	B	D	W
231	Limite quantité dépassée		E	
330	Indicatif d'appel radio du bateau incorrect ou non indiqué	B	E	W
331	Indicatif d'appel radio du bateau incorrect	B	E	W
380	L'indicateur d'appel ou l'HAP et l'HDP doivent être indiqués	B	E	
366	Référence à l'agent non indiquée		E	
367	Référence à l'agent incorrecte		E	
360	Référence au transitaire de la marchandise non indiquée		E	
361	Référence au transitaire de la marchandise incorrecte		E	
317	Référence au message précédent incorrecte	B	E	
480	Demande rejetée par l'autorité portuaire	B	D	W
481	Demande de passage prioritaire à l'écluse incorrecte	B		
482	Demande de passage prioritaire à l'écluse transmise trop tard	B		
483	Passage prioritaire à l'écluse impossible	B		
485	Numéro du fichier de sécurité des marchandises dangereuses : non indiqué		E	
486	Numéro du fichier de sécurité des marchandises dangereuses : incorrect		E	
487	Niveau de sécurité des installations portuaires précédentes incorrect	B		

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
488	Niveau de sécurité incorrect	B		
489	Indicateur des procédures de sécurité suivies incorrect	B		
493	Sécurité : informations du code ISPS manquantes	B		
490	Sécurité : code de l'autorité émettrice de l'ISSC incorrect	B		
491	Sécurité : informations NAD de l'autorité émettrice de l'ISSC incorrectes ou non indiquées	B		
492	Sécurité : code ISSC à bord ou indicateur Capable d'exécuter le code ISPS incorrect(s)	B		
535	Code de demande de services (TSR.7273) incorrect	B		
540	Expéditeur non indiqué		E	
541	Compagnie de navigation/ligne régulière (code SCAC) incorrecte ou non indiquée	B	E	
546	Référence de séjour du bateau (référence d'appel) au port d'escale non indiquée	B		
545	Numéro de référence de séjour du bateau (référence d'appel) incorrect	B	E	
357	Code du terminal incorrect		E	
531	Licence de transport pour les explosifs non indiquée		E	
326	Qualifiant de séquence du transport incorrect ou non indiqué	B	E	W
103	Tentative d'ajout d'informations à une notification fermée		E	
100	Tentative d'ajout d'informations à une notification inconnue		E	
111	Tentative d'annulation d'une notification ou d'un message fermé	B	E	W
110	Tentative d'annulation d'une notification ou d'un message inconnu	B	E	W
108	Tentative de modification d'une notification ou d'un message fermé	B	E	W
121	Tentative de modification d'informations supprimées		E	
104	Tentative de modification d'une section d'informations dans une notification fermée		E	
101	Tentative de modification d'une section d'informations dans une notification inconnue		E	
106	Tentative de modification de l'en-tête d'une notification inconnue		E	
120	Tentative de modification d'informations inconnues		E	
107	Tentative de création d'une notification avec une identification en double		E	
123	Tentative de suppression d'informations supprimées		E	
105	Tentative de suppression d'informations dans une notification fermée		E	
102	Tentative de suppression d'informations dans une notification inconnue		E	
124	Tentative de suppression des informations restantes		E	
122	Tentative de suppression d'informations inconnues		E	
126	Tentative de remplacement d'une notification ou d'un message fermé	B	E	W

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
125	Tentative de remplacement d'une notification ou d'un message inconnu	B	E	W
550	Type de poste à quai inapproprié pour le type de bateau	B		
551	Code de type d'escale (objet de l'appel) au poste à quai incorrect	B		
228	Type d'emballage incorrect ou non indiqué		E	
555	Numéro ONU (numéro UNDG) incorrect		E	
227	Numéro ONU ou numéro de page de code IMDG : non indiqué		E	
561	Code LOCODE/ONU du dernier lieu d'inspection des déchets incorrect			W
562	Code LOCODE/ONU du lieu d'enregistrement incorrect	B		
563	Code LOCODE/ONU du port d'escale incorrect	B		
565	Code LOCODE/ONU du port d'escale suivant incorrect	B		
567	Code LOCODE/ONU du port d'escale précédent incorrect	B		
568	Code LOCODE/ONU du port de livraison des déchets restants incorrect			W
577	Code LOCODE/ONU du port de destination incorrect	B		
570	Code LOCODE/ONU du port de déchargement incorrect		E	
572	Code LOCODE/ONU du port de déchargement des déchets incorrect			W
574	Code LOCODE/ONU du port de chargement incorrect		E	
575	Code LOCODE/ONU du port de chargement de prétransport incorrect		E	
576	Code LOCODE/ONU du port d'origine incorrect	B		
614	Port en lourd du bateau incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
591	Code de défaut du bateau incorrect	B		
235	Le bateau ne se rend pas au port	B		
592	Tirant d'eau réel avant ou arrière (ou les deux) du bateau incorrect ou non indiqué	B		
594	Le bateau tombe sous le régime du boycott	B		
615	Longueur totale du bateau incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
597	Nom du patron du bateau incorrect ou non indiqué	B		
598	Nom du bateau incorrect			
599	Nationalité du bateau incorrecte ou non indiquée	B	E	W
610	Nom de contact de l'agent du propriétaire du bateau incorrect ou non indiqué	B		
611	Informations NAD de l'agent du propriétaire du bateau incorrectes ou non indiquées	B		
613	Tonnage brut du bateau incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
620	Type de code du bateau incorrect	B		
616	Largeur maximale du bateau incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
630	Appel de bateau annulé	B		
631	Appel de bateau fermé	B	E	W
635	Numéro de voyage non indiqué	B		
650	ID du collecteur de déchets incorrect			W
651	Indication d'exemption de notification de déchets incorrecte ou non indiquée			W
652	Code d'informations de message de notification de déchets (BGM.1001) incorrect			W
653	Texte de spécification des déchets incorrect ou inadapté			W
654	Volume des déchets à bord incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
655	Capacité de stockage du volume des déchets incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
656	Volume des déchets à décharger incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
657	Volume des déchets à générer incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
658	Volume des déchets restant à bord incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W

Codes d'erreur — triés en fonction de la valeur du code

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
19	Poste à quai d'origine inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
20	Poste à quai prévu inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
21	Poste à quai d'origine non indiqué	B		
22	Poste à quai de destination (Next Berth) non indiqué	B		
23	Poste à quai de destination (Next Berth) inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
25	Poste à quai inconnu (code ou texte, ou les deux)	B		
27	Destinataire non indiqué		E	
30	Type de demande de poste à quai (BGM.1001) incorrect	B		
31	Type de demande de poste à quai (BGM.1001) hors séquence	B		
100	Tentative d'ajout d'informations à une notification inconnue		E	
101	Tentative de modification d'une section d'informations dans une notification inconnue		E	

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
102	Tentative de suppression d'informations dans une notification inconnue		E	
103	Tentative d'ajout d'informations à une notification fermée		E	
104	Tentative de modification d'une section d'informations dans une notification fermée		E	
105	Tentative de suppression d'informations dans une notification fermée		E	
106	Tentative de modification de l'en-tête d'une notification inconnue		E	
107	Tentative de création d'une notification avec une identification en double		E	
108	Tentative de modification d'une notification ou d'un message fermé	B	E	W
110	Tentative d'annulation d'une notification ou d'un message inconnu	B	E	W
111	Tentative d'annulation d'une notification ou d'un message fermé	B	E	W
112	Référence de message en double (BGM.1004)		E	
113	Indicateur de la fonction du message incorrect	B	E	W
114	Notification/demande en double pour le bateau	B	D	W
115	Message précédent non reçu	B	E	W
116	Données de l'identificateur du message incorrectes (UNH.S009)	B	E	W
119	Numéro CNI déjà utilisé dans cette notification		E	
120	Tentative de modification d'informations inconnues		E	
121	Tentative de modification d'informations supprimées		E	
122	Tentative de suppression d'informations inconnues		E	
123	Tentative de suppression d'informations supprimées		E	
124	Tentative de suppression des informations restantes		E	
125	Tentative de remplacement d'une notification ou d'un message inconnu	B	E	W
126	Tentative de remplacement d'une notification ou d'un message fermé	B	E	W
128	Annulation interdite : déjà activé par STM	B	E	W
130	Annulation interdite : bateau en approche	B	E	W
131	Annulation interdite : bateau à quai	B	E	W
132	ID du destinataire du message incorrect	B	E	W
133	Référence du message incorrecte ou non indiquée	B	D	W
135	Nom de contact de l'agent du transporteur incorrect ou non indiqué	B	E	
136	ID de l'agent du transporteur incorrect	B	E	
137	Informations NAD de l'agent du transporteur incorrectes ou non indiquées	B	E	W
138	Agent de transporteur non autorisé	B	E	W
139	Code SCAC de l'ID de l'agent du transporteur incorrect ou non indiqué	B	E	

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
140	Informations NAD du transporteur incorrectes ou non indiquées	B		
142	Référence du message pour le message précédent incorrect (inconnu)	B	E	W
143	ID de l'expéditeur du message incorrect	B	E	W
144	Informations NAD de l'expéditeur du message incorrectes ou non indiquées	B	E	W
150	Poste à quai non autorisé ou bateau trop long	B		
152	Profondeur de l'eau insuffisante	B		
153	Espace disponible à terre insuffisant	B		
155	Poste à quai indisponible	B		
156	Combinaison incorrecte : rapport tirant d'eau/longueur du bateau	B		
158	Les postes à quai d'origine et de destination sont identiques	B		
161	Le poste à quai d'origine est différent du précédent poste à quai (de destination)	B		
165	Séquence de message incorrecte (valeur inattendue pour l'indicateur de la fonction du message dans BGM.1225)	B	E	W
170	Numéro de registre Lloyd incompatible avec le numéro de registre Lloyd précédent	B	D	W
171	Numéro de registre Lloyd incompatible avec le numéro de registre Lloyd précédent	B	D	W
172	Les caractéristiques du bateau fournies dans le message ne correspondent pas à la base de données PA			W
201	Partie déclarante inconnue		E	
202	Agent inconnu		E	
203	Transitaire inconnu		E	
207	Partie déclarante non indiquée		E	
209	Partie déclarante : une seule partie déclarante autorisée		E	
220	Nom technique des marchandises dangereuses non indiqué		E	
221	Classe IMDG inconnue		E	
222	Combinaison incorrecte : classe IMDG et numéro ONU		E	
224	Numéro de page du code IMDG : format incorrect		E	
225	Combinaison incorrecte : numéro de registre Lloyd et indicatif d'appel radio	B	D	W
226	Point d'étincelle incorrect ou non indiqué		E	
227	Numéro ONU ou numéro de page de code IMDG : non indiqué		E	
228	Type d'emballage incorrect ou non indiqué		E	
229	Poids net incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
231	Limite quantité dépassée		E	

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
232	Combinaison incorrecte : code d'annexe Marpol et subdivision d'annexe Marpol			W
233	Combinaison incorrecte : référence d'appel du bateau et identification du bateau	B	E	W
234	Manutention non autorisée sur le poste à quai ou dans l'entrepôt indiqué		E	
235	Le bateau ne se rend pas au port	B		
236	Indicateur des marchandises dangereuses à bord ou du manifeste de bord incorrect ou non indiqué	B		
250	Le numéro des marchandises a déjà été utilisé dans ce chargement		E	
253	Poids brut des marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
261	Poids net des marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
262	Indice de criticité radioactive des marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
263	Indice de radioactivité des marchandises transportées incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
264	Radioactivité des marchandises incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
265	Poids net de substances explosives pour les marchandises incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)		E	
300	Code de qualifiant de la partie incorrect		E	
304	Code des instructions de manutention incorrect		E	
305	Instructions de manutention incorrectes pour la partie déclarante		E	
310	Texte des remarques de la modification de message non indiqué	B	E	
311	Code des remarques de la modification de message incorrect	B	E	
317	Référence au message précédent incorrecte	B	E	
321	Mode de transport incorrect ou non indiqué	B	E	W
322	Mode de transport non autorisé (ex. : pour l'agent déclarant)		E	
323	Code texte d'informations sur le mouillage incorrect	B		
326	Qualifiant de séquence du transport incorrect ou non indiqué	B	E	W
330	Indicatif d'appel radio du bateau incorrect ou non indiqué	B	E	W
331	Indicatif d'appel radio du bateau incorrect	B	E	W
340	Numéro Lloyd incorrect	B	E	W
341	Numéro Lloyd non indiqué	B	E	W
345	Nom du moyen de transport non indiqué		E	
350	Date de l'opération : non indiquée ou incorrecte		E	

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
351	Date d'opération (chargement) non indiquée		E	
352	Date d'opération (déchargement) non indiquée		E	
353	Date de registre incorrecte	B		
355	Code de poste à quai non indiqué	B	E	
356	Code de poste à quai invalide	B	E	W
357	Code du terminal incorrect		E	
358	Code de poste à quai ou code de terminal invalide		E	
360	Référence au transitaire de la marchandise non indiquée		E	
361	Référence au transitaire de la marchandise incorrecte		E	
366	Référence à l'agent non indiquée		E	
367	Référence à l'agent incorrecte		E	
370	HAP de la partie référencée incorrecte		E	
372	HDP de la partie référencée incorrecte	B	E	
373	HDP du transporteur incorrect ou non indiqué	B	E	
375	Date d'opération incorrecte ou en dehors de la période de séjour à quai		E	
376	Date d'opération postérieure à la date de transport suivant		E	
377	Date d'opération antérieure à la date prétransport		E	
378	La date transport suivant est antérieure à la date d'arrivée prétransport		E	
379	La date prétransport est postérieure à la date de départ du transport suivant		E	
380	L'indicatif d'appel ou l'HAP et l'HDP doivent être indiqués	B	E	
381	Date/heure du dernier déchargement des déchets incorrecte			W
382	Date/heure du message incorrecte	B	E	W
383	Date/heure du dernier déchargement des déchets du bateau incorrecte		E	W
384	Date/heure du déchargement des déchets du bateau dans le port d'escale incorrecte			W
395	Identification de la partie : non indiqué/incorrect	B	E	W
400	La date d'arrivée prétransport doit être indiquée ou n'est pas correcte		E	
401	La date de départ transport suivant doit être indiquée ou n'est pas correcte		E	
402	Date d'arrivée prétransport/date de départ du transport suivant : incorrecte ou non indiquée		E	
405	HAP au poste à quai du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B	E	
406	HDP du poste à quai du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B	E	
407	HAP supérieure à l'heure locale actuelle (heure système)	B	D	W
408	HAP au port d'escale du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B	D	W

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
409	HAP au poste à quai de destination (Next Berth) du transporteur principal incorrecte ou non indiquée	B		
411	HAP du transporteur principal ultérieure à son HDP	B	D	W
415	Notification/demande soumise trop tôt	B		
416	Notification/demande soumise trop tard	B	E	
420	Partie à notifier non indiquée		E	
425	Nombre de membres d'équipage à bord incorrect	B		
426	Nombre de paquets non indiqué		E	
427	Nombre de personnes à bord incorrect	B		
428	Nombre incorrect de pilotes demandés	B		
429	Numéro incorrect du bateau de remorquage demandé	B		
440	Appel de bateau en double	B		
450	Numéro d'exemption de pilotage incorrect	B		
455	Réglementation du port non respectée		E	
460	Code de point d'entrée au port d'escale incorrect	B		
461	Code de point de sortie au port d'escale incorrect	B		
462	Port de déchargement non indiqué		E	
463	Port de chargement non indiqué		E	
470	Code des services portuaires demandés incorrect	B		
475	Message précédent toujours en attente	B	D	W
480	Demande rejetée par l'autorité portuaire	B	D	W
481	Demande de passage prioritaire à l'écluse incorrecte	B		
482	Demande de passage prioritaire à l'écluse transmise trop tard	B		
483	Passage prioritaire à l'écluse impossible	B		
485	Numéro du fichier de sécurité des marchandises dangereuses : non indiqué		E	
486	Numéro du fichier de sécurité des marchandises dangereuses : incorrect		E	
487	Niveau de sécurité des installations portuaires précédentes incorrect	B		
488	Niveau de sécurité incorrect	B		
489	Indicateur des procédures de sécurité suivies incorrect	B		
490	Sécurité : code de l'autorité émettrice de l'ISSC incorrect	B		
491	Sécurité : informations NAD de l'autorité émettrice de l'ISSC incorrectes ou non indiquées	B		
492	Sécurité : code ISSC à bord ou indicateur Capable d'exécuter le code ISPS incorrect(s)	B		

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
493	Sécurité : informations du code ISPS manquantes	B		
505	Code d'identification du lieu de l'entrepôt incorrect		E	
506	Code d'identification du lieu, nom ou adresse de l'entrepôt non indiqué(s)		E	
520	Code d'annexe Marpol incorrect			W
521	Code de subdivision d'annexe Marpol incorrect			W
531	Licence de transport pour les explosifs non indiquée		E	
535	Code de demande de services (TSR.7273) incorrect	B		
540	Expéditeur non indiqué		E	
541	Compagnie de navigation/ligne régulière (code SCAC) incorrecte ou non indiquée	B	E	
545	Numéro de référence de séjour du bateau (référence d'appel) incorrect	B	E	
546	Référence de séjour du bateau (référence d'appel) au port d'escale non indiquée	B		
550	Type de poste à quai inapproprié pour le type de bateau	B		
551	Code de type d'escale (objet de l'appel) au poste à quai incorrect	B		
555	Numéro ONU (numéro UNDG) incorrect		E	
561	Code LOCODE/ONU du dernier lieu d'inspection des déchets incorrect			W
562	Code LOCODE/ONU du lieu d'enregistrement incorrect	B		
563	Code LOCODE/ONU du port d'escale incorrect	B		
565	Code LOCODE/ONU du port d'escale suivant incorrect	B		
567	Code LOCODE/ONU du port d'escale précédent incorrect	B		
568	Code LOCODE/ONU du port de livraison des déchets restants incorrect			W
570	Code LOCODE/ONU du port de déchargement incorrect		E	
572	Code LOCODE/ONU du port de déchargement des déchets incorrect			W
574	Code LOCODE/ONU du port de chargement incorrect		E	
575	Code LOCODE/ONU du port de chargement de prétransport incorrect		E	
576	Code LOCODE/ONU du port d'origine incorrect	B		
577	Code LOCODE/ONU du port de destination incorrect	B		
591	Code de défaut du bateau incorrect	B		
592	Tirant d'eau réel avant ou arrière (ou les deux) du bateau incorrect ou non indiqué	B		
594	Le bateau tombe sous le régime du boycott	B		
597	Nom du patron du bateau incorrect ou non indiqué	B		
598	Nom du bateau incorrect			
599	Nationalité/immatriculation du bateau incorrecte ou non indiquée	B	E	W

Valeur du code	Description du code — à utiliser en réponse à un message :	BERMAN	ERINOT	WASDIS
600	Identification d'équipement incorrecte (incompatibilité entre EQD et SGP)		E	
610	Nom de contact de l'agent du propriétaire du bateau incorrect ou non indiqué	B		
611	Informations NAD de l'agent du propriétaire du bateau incorrectes ou non indiquées	B		
613	Tonnage brut du bateau incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
614	Port en lourd du bateau incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
615	Longueur totale du bateau incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
616	Largeur maximale du bateau incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)	B		
620	Type de code du bateau incorrect	B		
630	Appel de bateau annulé	B		
631	Appel de bateau fermé	B	E	W
635	Numéro de voyage non indiqué	B		
650	ID du collecteur de déchets incorrect			W
651	Indication d'exemption de notification de déchets incorrecte ou non indiquée			W
652	Code d'informations de message de notification de déchets (BGM.1001) incorrect			W
653	Texte de spécification des déchets incorrect ou inadapté			W
654	Volume des déchets à bord incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
655	Capacité de stockage du volume des déchets incorrecte ou non indiquée (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
656	Volume des déchets à décharger incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
657	Volume des déchets à générer incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W
658	Volume des déchets restant à bord incorrect ou non indiqué (y compris unité de mesure incorrecte ou non indiquée)			W

Appendice 4

NOTIFICATION AU PORT POUR LA GESTION DES POSTES A QUAI BERMAN (BERTH MANAGEMENT)

TABLE DES MATIÈRES

1.	Données nécessaires conformément à la convention FAL	159
2.	Fonction du message	160
2.1.	Définition fonctionnelle	160
2.2.	Principes du message	160
3.	Structure du message	162
4.	Attributs des données	183

1. DONNÉES NÉCESSAIRES CONFORMÉMENT À LA CONVENTION FAL

Selon la déclaration générale FAL¹, les autorités publiques ne doivent pas exiger d'autres renseignements que ceux de la liste suivante :

1. nom et description du bateau ;
2. nationalité du bateau ;
3. renseignements relatifs à l'immatriculation ;
4. renseignements relatifs au tonnage ;
5. nom du capitaine ;
6. nom et adresse de l'agent du bateau ;
7. description sommaire de la cargaison ;
8. nombre de membres d'équipage ;
9. nombre de passagers ;
10. renseignements sommaires relatifs au voyage ;

¹ Recueil de l'OMI visant à faciliter le commerce informatisé, FAL.5/Circ.15, 19 février 2001 ; directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 février 2002, concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté (JO L 67 du 9.3.2002, p. 31).

11. date et heure d'arrivée, date de départ ;
12. port d'arrivée ou de départ ;
13. emplacement du bateau dans le port ;
14. obligations du bateau en termes d'installation de récupération des déchets et des résidus ;
15. objet de l'appel

De plus, les renseignements suivants doivent être inclus pour les besoins du code ISPS² :

16. nom de l'officier de sûreté du bateau ;
17. numéro du certificat de sûreté (ISSC) et autorité de délivrance du certificat ;
18. niveau de sûreté du bateau (niveau 1, 2 ou 3) ;
19. renseignements sur le nombre de personnes et de véhicules.

2. FONCTION DU MESSAGE

2.1. Définition fonctionnelle

Le message BERMAN est un message envoyé par le transporteur, son agent ou le bateau à l'autorité portuaire compétente afin de demander un poste à quai, fournir des renseignements sur l'escale, le bateau, les besoins à quai et les opérations envisagées³. Il s'appuie sur le message EDIFACT BERMAN tel que publié dans le répertoire EDIFACT/ONU D04B. Le manuel de mise en œuvre reprend les consignes définies par le groupe PROTECT.

2.2. Principes du message

Les principes suivants s'appliquent au message BERMAN tel qu'il est défini dans les présentes spécifications techniques pour les besoins de la notification électronique en matière de navigation intérieure :

1. les informations contenues dans le message ne doivent concerner qu'un seul moyen de transport ;
2. un message ne doit concerner qu'une seule escale d'un bateau dans un seul port d'escale ;
3. l'escale d'un bateau doit être identifiée par un numéro de référence d'appel unique émis par ou au nom de l'organisme compétent du port (la direction du port ou l'autorité douanière, par exemple) ;
4. le message doit intégrer les éléments (réglementaires) relatifs à la notification d'un bateau à un port. Il doit permettre la transmission d'une requête de la part du bateau — que ce soit l'autorisation d'entrer dans le port, d'accoster à l'arrivée, de quitter le poste à quai au moment du départ, de changer de poste à quai dans le port ou seulement de transiter dans la zone portuaire ;

² Le code ISPS (International Ship and Port Facility Security) adopté en 2002 par l'OMI a été rendu obligatoire par la convention SOLAS entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

³ Conformément au recueil OMI, le message BERMAN peut remplacer la déclaration générale OMI (CUSREP) pour les besoins de l'annonce de l'arrivée prévue d'un bateau dans un port donné.

5. la notification d'arrivée doit contenir tous les renseignements relatifs au mouvement du bateau depuis l'extérieur de la zone portuaire jusqu'au premier poste à quai dans cette zone. Le message peut spécifier des services complémentaires — présence de pilote, STM, remorqueurs, préposés aux amarres, etc. — qui doivent être organisés à l'arrivée au premier poste à quai ; le message doit mentionner l'heure d'arrivée prévue — HAP (heure d'arrivée prévue) au point d'entrée ainsi que le précédent port d'escale du bateau ;
6. toute demande de changement de poste à quai doit préciser toutes les particularités du mouvement entre le premier poste à quai et le suivant dans la même zone portuaire. Les services complémentaires — remorqueurs, pilotes, préposés aux amarres, etc. — peuvent être spécifiés séparément pour chaque poste à quai. L'heure de départ prévue ou HDP (heure de départ prévue) du premier poste à quai doit obligatoirement figurer dans le message. La demande de changement de poste à quai doit en outre préciser tous les postes à quai auxquels le bateau prévoit d'accoster pendant son escale, ainsi que l'heure d'arrivée prévue à ces postes à quai ;
7. la notification de départ doit contenir tous les renseignements relatifs au départ du bateau depuis son (dernier) poste à quai dans la zone portuaire. Le message peut préciser les services complémentaires — remorqueurs, pilotes, préposés aux amarres, etc. — qui doivent être organisés pour le départ du poste à quai. L'heure de départ prévue (ETD) du poste à quai ainsi que la prochaine escale du bateau doivent être fournies au moment du départ.
8. Le message s'appuie sur les réglementations internationales et européennes suivantes dont il contribue à la mise en œuvre par l'intermédiaire de l'EDI :
 - a) le formulaire *FAL de l'OMI n° 1* (tel qu'également contenu dans le recueil de l'OMI visant à faciliter le commerce informatisé, document FAL.5/circ.15 du 19 février 2001, contenu aussi dans la directive européenne concernant les formalités déclaratives applicables aux bateaux à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté, directive 2002/6/CE du 18 février 2002, JO L 67 du 9.3.2002, p. 31) ;
 - b) *le code ISPS (International Ship and Port Facility Security)*, adopté par la conférence des gouvernements contractants de l'Organisation maritime internationale (OMI) du 12 décembre 2002, dans les amendements à l'annexe de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, et du *règlement(CE) n° 725/2004* du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des bateaux et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6) ;
9. Le message doit prévoir la possibilité d'envoyer un Remplacement ou une Annulation d'un message Original précédemment envoyé ;
10. Le contenu du message doit pouvoir être identifié de manière unique par l'intermédiaire de la référence du message (dans BGM 1004) et de l'identification de l'émetteur du message [dans NAD(MS) 3039]. Toutes les autres données d'identification, comme l'ID unique du bateau ou le numéro de voyage, sont des références secondaires. L'envoi de remplacements ou de mises à jour suit également ce principe.

3. STRUCTURE DU MESSAGE

Page	Pos	Seg.		Base	Utilisateur				Groupe	Notes et
N°	N°	ID	Nom	État	État	Nombre maximal d'utilisations			Répétition	commentaires
		UNA		C	C	1				
		UNB		M	M	1				
	10	UNH	Message Header	M	M	1				
	20	BGM	Beginning of Message	M	M	1				
	30	DTM	Date/Time/Period	C	R	1				
	40	FTX	Free text	C	D	1				
	50	RFF	Reference	C	D	3			Message Bateau	
	70		Segment Group 1 : NAD-SG2	M	M			9		
	80	NAD	Name and Address	M	M	1			Émetteur	Destinataire, agent, capitaine, officier de sûreté
	90		Segment Group 2 : CTA-COM	C	O			1		
	100	CTA	Contact Information	M	M	1				
	110	COM	Communication Contact	C	O	3				
	120		Segment Group 3 : TDT-RFF-MEA-FTX-SG4	M	M			1		
	130	TDT	Transport Information	M	M	1			ID du bateau	
	140	RFF	Reference	C	D	1		6		
	160	MEA	Measurements	C	R	1		9	LOA	Projet, GRT
	170	FTX	Free text	C	O	1		3	Indicateur DGS	Description de la cargaison
	190		Segment Group 4 : LOC-DTM	C	R			9		

Page	Pos	Seg.		Base	Utilisateur				Groupe	Notes et
N°	N°	ID	Nom	État	État	Nombre maximal d'utilisations			Répétition	commentaires
	200	LOC	Place/location identification	M	M	1			Port d'arrivée	Port précédent, port suivant, destination finale
	210	DTM	Date/Time/Period	C	M	1		2	HAP	HDP
	300		Segment Group 7 : TSR-QTY-SG8	C	O			4		
	310	TSR	Transport service requirements	M	M	1			Demande	
	320	QTY	Quantity	C	D	1		2	Personnes	
	330	FTX	Free text	C	R	1		9	ISSC, niveau de sûreté, supportant CAR	
	340		Segment Group 8 : LOC-DTM-POC-SG9	C	C			4		
	350	LOC	Place/location identification	M	M	1			Lieu de l'activité	
	370	DTM	Date/Time/Period	C	D	1		2		
	380	QTY	Quantity	C	D	1		2		
	390	POC	Purpose of call	C	O	9				
	400	FTX	Free text	C	R	1				
	410		Segment Group 9 : HAN-NAD	C	O			4		
	420	HAN	Handling instructions	M	M	1			Services portuaires	
	430	NAD	Name and Address	C	D	1		4		
	500	UNT	Message Trailer	M	M		1			

Pour le message BERMAN, le format du message de notification avant arrivée est défini de la manière suivante :

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI-CATEUR	Ni-veau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	UNA		C		<i>Service String Advice</i>	
			M	an1	Component data element Separator	:
			M	an1	Segment Tag and Data element separator	+
			M	an1	Decimal Notation	.
			M	an1	Release indicator	?
			M	an1	Reserved future use	<i>Espace</i>
			M	an1	Segment terminator	'
					<i>Advised string : UNA :+.? '</i>	<i>6 caractères</i>
	UNB		M		Interchange header	
	S001		M		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		M	a4	Syntax identifier	«UNOC», agence de contrôle
	0002		M	n1	Syntax version number	«2»
	S002		M		INTERCHANGE SENDER	
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0008			an..14	Address for reverse routing	sans objet
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	N° de boîte aux lettres électronique ou nom unique
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	sans objet
	0014		C	an..14	Routing address	sans objet
	S004		M		DATE/TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Date de création, AAMMJJ
	0019		M	n4	Time	Heure de création, HHMM
	0020		M	an..14	Interchange reference identification.	14 premières positions du numéro de référence du message.

Group pe de seg- ments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	S005		C		RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	sans objet
	0022			an..14	Recipient's reference/password	sans objet
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	sans objet
	0026			an..14		Référence de l'application
	0029			a1		Code de priorité de traitement
	0031		C	C	n1	Demande d'accusé de réception
	0032				an..35	sans objet
	0035			C	n1	Indicateur de test : «1» = l'interchange correspond à un message test
	UNH		<i>M</i>		<i>Identification, specification and heading of a message</i>	
	0062		<i>M</i>	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro du message.
	S009		<i>M</i>		MESSAGE IDENTIFIER	Identification du message
	0065		<i>M</i>	an..6	Message type	«BERMAN», type de message
	0052		<i>M</i>	an..3	Message version number	«D», numéro de version du message
	0054		<i>M</i>	an..3	Message release number	«05B», numéro de révision du message
	0051		<i>M</i>	an..2	Controlling agency	«UN», agence de contrôle
	0057		<i>M</i>	an..6	Association assigned code	«ERI20», code d'association attribué/ERI/Protect version 2.0
	0068		C	an..35	Common Access Reference	Référence à tous les messages en relation avec un fichier commun
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	
	0070			n..2	Sequence of transfers	sans objet
	0073			a1	First and last transfer	sans objet
	BGM		<i>M</i>		<i>Identification of the type and function of the message</i>	
	C002				Message name	

Group de seg- ments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	1001		M	an..3	Document/message name code	Type de message : «185» Arrivée «186» Départ «187» Combinaison, changement «318» Demande de changement «23» Information d'état... modification de l'original 187 Note : 187 correspond à l'indicateur du voyage
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	1000			an..35	Document/message name	
	C106		M		DOCUMENT/MESSAGE IDENTIFICATION	
	1004		M	an..35	Document identifier	Utiliser max. (an15) pour le numéro de référence du message
	1056			an..9	Version	
	1060			an..6	Revision number	
	1225		M	an..3	Message function code	Fonction du message : «9» = nouveau message original ; «5» = message de modification par remplacement ; «1» = message d'annulation.
	4343			an..3	Response type code	«QA»
	DTM		M		DATE/TIME/PERIOD	
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«137» Date de préparation
	2380		M	an..35	Date or time period value	Date : AAAAMMJJ
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«102» Pour AAAAMMJJHHMM utiliser «203»
	FTX		C		Free text	
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	

Group e de seg- ments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	4453			an..3	Free text function code	
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441		C	an..17	Free text identification	Informations générales sur l'escale du bateau CAM = erreurs dans le message précédent CAN = annulé pour cause de changement dans la cargaison GIV = informations générales sur le bateau (General info vessel)
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	C108		C			
	4440		C	an..512	Free text	Texte libre : Informations sur les défauts à bord (bateau, équipement de navigation, manutention de la cargaison, pièces saillantes, incendie, surchauffe, fumées)
	4440		C	an..512	Free text	
	4440			an..512	Free text	
	4440			an..512	Free text	
	3453			an..3	Language, coded	
	4447			an..3	Text formatting, coded	
	RFF		C		<i>REFERENCE</i>	<i>Référence du message modifié ; obligatoire si le message est une modification</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«ACW» Référence au message précédent
	1154		M	an..70	Reference number	Utiliser le numéro de référence de message (an15) BGM, TAG 1004 du message auquel le message actuel fait référence
	1156			an..6	Line number	
	4000			an..35	Reference version number	
	1060			an..6	Revision number	

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	RFF		<i>C</i>		<i>REFERENCE</i>	<i>Informations de référence</i>
	C506		<i>M</i>		REFERENCE	Seulement si connu
	1153		<i>M</i>	an..3	Reference qualifier	«ATZ» Numéro de référence du séjour du bateau «GDN» Numéro de la déclaration générale «AAE» Numéro de déclaration de marchandise
	1154		<i>M</i>	an..70	Reference identifier	Numéro de référence ou numéro de déclaration
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet
	RFF		<i>C</i>		<i>REFERENCE</i>	
	C506		<i>M</i>		REFERENCE	
	1153		<i>M</i>	an..3	Reference qualifier	EPC = Electronic Port Clearance (guichet unique) «ACE» Numéro de document associé «EPC» Le document référencé est envoyé par EDI et une application EPC «ROB» Le document référencé est disponible mais reste à bord
	1154		<i>M</i>	an..70	Reference identifier	«799» Déclaration des provisions de bord «797» Déclaration maritime de santé «745» Liste des passagers «744» Déclaration des effets de l'équipage «250» Déclaration de la liste des membres d'équipage «85» Manifeste de douanes
	1156			an..6	Line number	sans objet
	4000			an..35	Reference version number	sans objet
	1060			an..6	Revision number	sans objet

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
NAD Gr 1	NAD		M		Name and Address	
	3035		M	an..3	NAME and ADDRESS	L'expéditeur, l'agent du transporteur ou le capitaine du bateau sont obligatoires type de nom : «MS» Émetteur du message «CG» Agent du transporteur «CPE» Capitaine (conducteur) du bateau «AM» Agent mandaté (officier de sûreté)
	C082		C		Party function code qualifier	Code si connu du destinataire, autres champs sinon
	3039		M	an..35	PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	1131			an..17	Party identification	
	3055			an..3	Code list qualifier	
	C058				Code list responsible agency	
	3124			an..35	NAME AND ADDRESS	
	3124			an..35	Name and address line	
	3124			an..35	Name and address line	
	3124			an..35	Name and address line	
	3124			an..35	Name and address line	
	C080		C		Name and address line	
	3036		M	an..35	PARTY NAME	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3045			an..3	Party name	
	C059		C		Party name format, coded	
	3042		M	an..35	STREET	
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	3042			an..35	Street and number/p.o. box	
	3164		C	an..35	Street and number/p.o. box	
	C819				Country sub-entity details	
	3229			an..9	sans objet	
	1132			an..17	sans objet	
	3055			an..3	sans objet	
	3228			an..70	sans objet	
	3251		C	an..17	Postcode identification	Code postal
	3207		C	an..3	Country	Code ISO 3166-1 de pays à deux lettres, voir paragraphe 2.4.2.12
					XXXXXXX	
NAD Gr 2	CTA		C	<i>NAD</i>	<i>CONTACT INFORMATION</i>	Contact de l'expéditeur
	3139		M	an..3	Contact function	«IC» = coordonnées
	C056				DEPARTMENT OR EMPLOYEE DETAILS	
	3413			an..17	Department or employee identification	sans objet
	3412		C	an..35	Department or employee	Personne à contacter Nom ou fonction
CTA	COM		C	<i>NAD/CTA</i>	<i>COMMUNICATION CONTACT</i>	Informations de communication de l'expéditeur
	C076				COMMUNICATION CONTACT	
	3148		M	an..512	Communication number	Numéro de communication
	3155		M	an..3	Communication channel qualifier	«TE» pour numéro de téléphone «FX» pour numéro de télécopie «EM» pour adresse de courrier électronique «EI» pour numéro de boîte aux lettres électronique EDI (En cas de demande de réponse sous forme d'un message APERAK, le numéro EDI ou l'adresse de courrier électronique pour NAD 1 est obligatoire. Dans le cas contraire, le numéro EDI et l'adresse de courrier électronique ne doivent pas être utilisés.)

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
<i>TDT</i> <i>Gr 3</i>	TDT		<i>M</i>		<i>TRANSPORT INFORMATION</i>	Spécification du moyen de transport, le <i>bateau dénomiatif d'un convoi</i> (un bateau seul sans chaland constitue également un convoi dans ce contexte)
	8051		<i>M</i>	an..3	Transport stage code qualifier	«20» pour un transporteur principal
	8028		<i>M</i>	an..17	Conveyance reference number	Numéro de voyage, défini par l'émetteur du message.
	C220		<i>M</i>		MODE OF TRANSPORT	
	8067		<i>M</i>	an..3	Mode of transport, coded	«8» pour un transport de navigation intérieure «1» pour un transport de navigation maritime Voir recommandation CEE-ONU n° 19)
	8066			an..17	Mode of transport	sans objet
	C228		<i>M</i>		TRANSPORT MEANS	
	8179		<i>M</i>	an..8	Type of means of transport identification, convoy type	Code des types de bateau ou convoi des moyens de transport de la recommandation CEFACT-ONU n° 28, voir paragraphe 2.4.2.1 et chapitre 6
	8178			an..17	Type of means of transport	sans objet
	C040		<i>C</i>		CARRIER	sans objet
	3127		<i>C</i>	an..17	Carrier identification	sans objet
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3128		<i>C</i>	an..35	Carrier name	sans objet
	8101			an..3	Transit direction, coded	sans objet
	C401				EXCESS TRANSPORTATION INFORMATION	
	8457			an..3	Excess transportation reason	sans objet
	8459			an..3	Excess transportation responsibility	sans objet
	7130			an..17	Customer authorization number	sans objet
	C222		<i>M</i>		TRANSPORT IDENTIFICATION	
	8213		<i>M</i>	an..9	ID. of means of transport identification	<i>Numéro</i> du bateau : 7 chiffres pour l'indication OFS ou OMI, 8 chiffres pour l'indication ERN et le numéro européen unique d'identification de bateau

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	1131			an..17	Code list qualifier	«OFS» pour le numéro officiel de bateau du système CCNR, voir paragraphe 2.4.2.2 «IMO» pour un numéro OMI, voir paragraphe 2.4.2.3 «ERN» (Electronic Reporting International Number) pour tous les autres bateaux, voir paragraphe 2.4.2.4 «ENI» pour un numéro européen unique d'identification des bateaux, voir paragraphe 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	8212		M	an..35	Id. Of the means of transport	<i>Norm du bateau.</i> Si ce nom occupe plus de 35 positions, il doit être raccourci
	8453		M	an..3	Nationality of means of transport	Code de pays à deux lettres ISO 3166-1, voir paragraphe 2.4.2.12 Si la nationalité du moyen de transport est inconnue, le code à 3 chiffres de l'autorité compétente qui a attribué le numéro européen unique d'identification du bateau doit être utilisé.
	8281			an..3	Transport ownership	sans objet
TDT	RFF		C	<i>TDT</i>	<i>REFERENCE</i>	
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	«VM» Identification du bateau «PEX» Numéro d'exemption de pilotage
	1154		M	an..70	Reference number	Indicatif d'appel radio si applicable ou identité de chaque chaland/bateau d'une combinaison (OFS/ERI ID) Numéro d'exemption
	1156			an..6	Line number	
	4000			an..35	Reference version number	
	1060			an..6	Revision number	
TDT	DTM		C	TDT	DATE/TIME/PERIOD	
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	Heure locale au lieu d'arrivée Code «132» = HAP
	2380		M	an..35	Date or time period value	Date et heure : AAAAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«203»
TDT	MEA		C	TDT	MEASUREMENTS	
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	Qualifiant de l'application de mesure : «AAE» Mesure
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	Dimensions : «AAM» Tonnage brut du bateau, BT «AAN» Tonnage net du bateau «ACS» Longueur hors-tout «ADS» Longueur de la proue à la passerelle «WM» Largeur, maximum «DP» Tirant d'eau, maximum (profondeur) «HM» Hauteur maximale au-dessus de l'eau (tirant d'air)
	6321			an..3	Measurement significance	sans objet
	6155			an..17	Measurement attribute identification	sans objet
	6154			an..70	Measurement attribute	sans objet
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	Qualifiant de l'unité de mesure : «TNE» Tonnes métriques «CMT» Centimètres «MTR» Mètres
	6314		M	n..18	Measurement value	
	6162			n..18	Range minimum	sans objet
	6152			n..18	Range maximum	sans objet
	6432			n..2	Significant digits	sans objet

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	7383			an..3	Surface/layer indicator	sans objet
TDT	FTX		<i>C</i>	<i>TDT</i>	<i>Free text</i>	
	4451		<i>M</i>	an..3	Text subject code qualifier	Indicateur du sujet du texte Type de sujet «ACB» pour informations complémentaires «AFJ» Description des défauts «HAZ» Dangereux «AAA» Description générale des marchandises «WAS» Notification des déchets VES' Renseignements relatifs au bateau
	4453		<i>C</i>	an..3	Free text function code	Si le sujet du texte est ici ACB, WAS, AAA ou AFJ, les marchandises dangereuses peuvent être indiquées de la manière suivante : DGN = pas de marchandises dangereuses DGY = marchandises dangereuses à bord
	C107		<i>C</i>		TEXT REFERENCE	
	4441		<i>C</i>	an..17	Free text identification	«WEX» = exemption de notification de déchets pour «WAS» «CGS» = cargaison gazée pour «ACB» Pour «HAZ» : Co0 = 0 cône Co1 = 1 cône Co2 = 2 cônes Co3 = 3 cônes «B» = pavillon rouge (B) pour OMI «V» pour permis spécial
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	C108		<i>M</i>			
	4440		<i>C</i>	an..512	Free text	Description textuelle des défauts comme SAI, équipement de navigation, radar, moteur, gouvernail, etc.

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	4440		C	an..512	Free text	sans objet
	4440		D	an..512	Free text	sans objet
	4440			an..512	Free text	sans objet
	4440			an..512	Free text	sans objet
	3453			an..3	Language, coded	sans objet
	4447			an..3	Text formatting, coded	sans objet
TDT GR 4	LOC		C	TDT	PLACE/LOCATION IDENTIFICATION	<i>Port.</i>
	3227		M	an..3	Place/location qualifier	Qualifiant du lieu «5» Lieu de départ «94» Escale précédente «61» Escale suivante «89» Lieu d'immatriculation «153» Port d'escale
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du port, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		C	an..256	Place/location	Nom complet du port
	C519				RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223			an..25	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222			an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553				RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233			an..25	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232			an..70	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal

Group pe de seg- ments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFI- CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	5479			an..3	Relation	sans objet
	DTM		<i>C</i>	<i>TDT/LOC</i>	<i>DATE/TIME/PERIOD</i>	Exigé si le lieu d'immatriculation est donné
	C507		<i>M</i>		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		<i>M</i>	an..3	Date or time or period function code qualifier	«259» Date d'immatriculation
	2380		<i>M</i>	an..35	Date or time period value	Date : AAAAMMJJ
	2379		<i>M</i>	an..3	Date or time or period format code	«102» Format de date
<i>TSR Gr 7</i>	TSR		<i>C</i>		<i>Transport service requirements</i>	
	C536		<i>C</i>		Contract & Carriage condition	sans objet
	4065		<i>M</i>	an..3	Contract and carriage condition code	sans objet
	1131			an..17	Code list identification code	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency code	sans objet
	C233		<i>M</i>		Service	sans objet
	7273		<i>M</i>	an..3	Service requirement code	Besoins de services : «BER» Demande de service de mouillage au poste à quai «PIL» Demande de services de pilote «VTS» Demande de services de trafic maritime (STM) «TUG» Demande de services de remorquage «MAR» Manutention prévue de substances MARPOL «SEC» Services de sûreté
	1131			an..17	Code list identification code	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency code	sans objet
	7273			an..3	Service requirement code	sans objet
	1131			an..17	Code list identification code	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency code	sans objet
	C537				Transport priority	

Group e de seg- ments	Segment Élé ment de données composite (C) Élé ment de données IDENTIFI- CATEUR	Ni- veau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	4219			an..3	Transport service priority code	sans objet
	1131			an..17	Code list identification code	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency code	sans objet
	C703				Nature of cargo	
	7085			an..3	Cargo type classification code	sans objet
	1131			an..17	Code list identification code	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency code	sans objet
<i>TSR</i>	QTY		<i>C</i>	<i>TSR/ QTY</i>	<i>QUANTITY</i>	Pour indiquer le nombre de membres d'équipage, de passagers et d'animaux domestiques ou autres
	C186		<i>M</i>		Quantity details	
	6063		<i>M</i>	an..3	Quantity type code qualifier	«115» = Nombre total de membres d'équipage à bord, capitaine compris «114» Nombre total de personnes à bord «14» Nombre total d'animaux à bord
	6060		<i>M</i>	an...35	Quantity	Nombre, par exemple 4
	6411		<i>C</i>	an..8	Measure unit code	
<i>TSR Gr 8</i>	LOC		<i>C</i>	<i>TSR</i>	<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Port</i>
	3227		<i>M</i>	an..3	Place/location qualifier	Qualifiant du lieu «5» Lieu de départ «94» Escale précédente «61» Escale suivante «89» Lieu d'immatriculation «153» Port d'escale
	C517		<i>M</i>		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		<i>M</i>	an..25	Place/location identification	Code de lieu CEE-ONU (recommandation n° 16) du port, voir paragraphe 2.4.2.13.
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3224		<i>C</i>	an..256	Place/location	Nom complet du port
	C519		<i>C</i>		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		<i>M</i>	an..25	Related place/location one identification	Code du terminal, voir paragraphe 2.4.2.15

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3222		C	an..70	Related place/location one	Nom complet du terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25	Related place/location two identification	Code de section de chenal, voir paragraphe 2.4.2.14
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	sans objet
	3232		C	an..70	Related place/location two	Hectomètre de la section de chenal
	5479			an..3	Relation	sans objet
<i>Gr 8</i>	DTM		C	<i>TSR/LOC</i>	<i>DATE/TIME/PERIOD</i>	<i>Date et heure de début pour les services de transports requis</i>
	C507		M		DATE/TIME/PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	«132» Heure/date d'arrivée prévue
	2380		M	an..35	Date or time period value	Heure : AAAAMMJJHHMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	«203»'
<i>Gr 8</i>	QTY		C	<i>TSR/LOC</i>	<i>Quantity</i>	
	C186		M		Quantity details	Informations quantitatives
	6063		M	an..3	Quantity type code qualifier :	Qualifiant de code de type de quantité : «1» Quantité discrète
	6060		M	an..35	Quantity	Nombre de remorqueurs demandés Nombre de préposés aux amarres
	6411			an..3	Measurement unit code	sans objet
<i>Gr 8</i>	POC		M	<i>TSR</i>	<i>Purpose of call</i>	
	C525		M		Purpose of conveyance call	Objet de l'appel relatif au transport

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	8025		M	an..3	Conveyance call purpose description code	«1» Opérations de manutention de la cargaison «2» Mouvement de passagers «3» Ravitaillement en combustible «4» Remplacement de l'équipage «5» Visite de courtoisie «6» Ravitaillement en provisions «7» Réparations «8» Mise en rade «9» En attente d'ordres «10» Divers «11» Mouvement de l'équipage «12» Croisière, loisirs et détente «13» Visite à un port sur ordre du gouvernement «14» Inspection de quarantaine «15» Refuge «16» Nettoyage des cuves «17» Évacuation des déchets
	1131			an..17	Code list identification code	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency code	sans objet
	8024			an..35	Conveyance call purpose description	sans objet
Gr 8	FTX		C	TSR/LOC	Free text	À n'utiliser que pour des informations relatives à la sûreté
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	Les informations de sûreté peuvent être fournies en 4441 «SEC» Informations de sûreté actuelles
	4453			an..3	Free text function code	
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	Niveau de sûreté S1 Niveau de sûreté 1 S2 Niveau de sûreté 2 S3 Niveau de sûreté 3
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	C108		M			
	4440		M	an..512	Free text	Remarques complémentaires «PER» suivi du nombre de personnes à bord

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	4440		C	an..512	Free text	Informations ISSC «SCN» Certificat de sécurité indisponible «SCY» Certificat de sécurité à bord
	4440			an..512	Free text	La marque et le numéro d'immatriculation de la voiture peuvent être précisés ici «CAR» numéro d'immatriculation
	4440			an..512	Free text	Texte libre : Nom du prestataire de services demandé dans le segment TSR
	4440			an..512	Free text	
	3453			an..3	Language, coded	
	4447			an..3	Text formatting, coded	
LOC <i>Gr 9</i>	HAN		<i>C</i>	<i>TSR/LOC</i>	<i>Handling instructions</i>	
	C524		<i>M</i>		HANDLING INSTRUCTIONS	Handling instructions
	4079		<i>M</i>	an..3	Handling instructions, coded	Instructions de manutention, codées : «LLO» «LOA» = Chargement «LDI» «DIS» = Déchargement RES «RES» = Réarrimage «T» «TRA» = Transit «TSP» «CTC» = Nettoyage des cuves de cargaison «CUS» «CUS» = Déclaration en douanes seulement «BUN» «BUN» = Ravitaillement en combustibles seulement «DRY» «RED» = Réparations en cale sèche «WET» «REW» = Réparations en cale humide «NCO» = aucune manutention de la cargaison
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	sans objet
	4078			an..70	Handling instructions	Nombres des bittes d'amarrage, côté d'accostage préféré, point d'embarquement du pilote, MFO, MDF, eau potable, etc.
	C218				HAZARDOUS MATERIAL	
	7419			an..7	Hazardous material class code, identification	sans objet
	1131			an..17	Code list qualifier	sans objet
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	sans objet

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	7418			an..35	Hazardous material class	sans objet
HAN Gr 10	GDS		C	TSR/LOC/ HAN	Nature of cargo	
	C703		M		Nature of cargo	
	7085		M	an..3	Cargo type classification code	Nature de la cargaison, codée ⁴ «5» Autres, sans conteneur «6» véhicules «7» RoRo «8» Sur palettes «9» En conteneurs «10» Marchandises diverses «11» Marchandises dangereuses «12» Marchandises générales «13» Marchandises liquides «14» Marchandises à température contrôlée «15» Polluant environnemental «16» Marchandises non dangereuses «17» Diplomatique «18» Militaire «19» Produits nocifs «21» Produits ménagers «22» Marchandise surgelée «30» Marchandise en vrac (sable, graviers, minerai, etc.)
	1131			an..17	Code list identification code.	sans objet
	3055			an..3	sans objet	sans objet
	MEA		C	TSR/LOC/ HAN/GDS	Measurements	
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	Qualifiant de l'application de mesure : «AAE» Mesure
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	Détails des mesures
	6313		M	an..3	Property measured	Dimensions : «G» Poids brut
	6321			an..3	Measurement significance	
	6155			an..17	Measurement attribute identification	
	6154			an..70	Measurement attribute	

⁴ À des fins d'usage et de mise à jour, cette table de codes sera ajoutée à la partie IV du manuel ERI et constituera l'annexe 20 «Nature de la cargaison».

Grouppe de segments	Segment Élément de données composite (C) Élément de données IDENTIFICATEUR	Niveau	Obligatoire conditionnel	Format	Description des segments/champs	Description des qualifiants et des codes utilisés, remarques générales sur l'emploi des éléments de données, Remarques sur l'utilisation
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	Qualifiant de l'unité de mesure : «KGM» Kilogramme «TNE» Tonnes métriques
	6314		M	n..18	Measurement value	
	6162			n..18	Range minimum	
	6152			n..18	Range maximum	
	6432			n..2	Significant digits	
	7383			an..3	Surface/layer indicator	
	UNT		M		<i>End and control of completeness of the message</i>	
	0074		M	n..10	Number of segments in a message	
	0062		M	an..14	Message reference number	14 premières positions du numéro de référence du message.
	UNZ		M		<i>End and control of the interchange</i>	
	0036		M	n..6	Interchange control count	«1» pour le nombre de messages contenus dans l'échange
	0020		M	an..14	Interchange control reference	14 premières positions du numéro de référence du message.

4. ATTRIBUTS DES DONNÉES

Légende : M = Obligatoire (mandatory), C = Conditionnel, O = Optionnel, indication que l'attribut est mentionné dans le *formulaire FAL de l'OMI n° 1* ou dans le code SOLAS/ISPS, ou dans les deux

Entité	Attribut de données	BER-MAN	FALO MI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
<i>Informations d'en-tête :</i>							
	MESSAGE TYPE REQUEST BERTH CODE	M	M = Arrivée / Départ		BGM.1001	Code identifiant le type de demande du message (exemples : demande d'arrivée à, départ du poste à quai dans le port, changement de poste à quai ou demande de transit dans la zone portuaire) tel que spécifié par l'émetteur.	
	MESSAGE REFERENCE	M			BGM.1004	Numéro de référence du message attribué par l'émetteur : ce numéro doit être unique pour l'émetteur pour ce type de message et domaine d'application commerciale.	
	MESSAGE FUNCTION INDICATOR	M			BGM.1225	Précise si le message est un original, un remplacement ou une annulation.	
	MESSAGE DATE TIME	M	M		DTM(137).2380	Date/heure à laquelle les informations fournies dans le message ont été créées (heure locale). Il ne s'agit pas (nécessairement) de l'heure à laquelle le message est traité, converti ou émis. Il s'agit de la date et de l'heure de la «lettre» et non de celles du «cachet postal» sur l'enveloppe (qui se trouve dans UNB).	
	MESSAGE CHANGE REFERENCE PREVIOUS MESSAGE	C			RFF(ACW).1154	Numéro de référence, attribué par l'émetteur de l'instance de message précédemment transmise et à laquelle le remplacement (ou les autres modifications) s'applique.	À compléter lorsque le message n'est pas un original.
	MESSAGE CHANGE REMARKS CODED	C			FTX(CHG).4441	Indication codée du (type de) changement contenu dans ce message par rapport au message précédemment envoyé.	Peut n'être renseignée que lorsque le message n'est pas un original.
	MESSAGE SENDER ID and NAD	M			NAD(MS).3039 et 3124	Code d'identification de la partie qui émet le message.	
	MESSAGE SENDER CONTACT PERSON	O			CTA(IC).3412 dans groupe NAD(MS)	Nom de la personne à contacter chez l'émetteur du message	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	MESSAGE SENDER CONTACT PHONE/FAX/E-MAIL	O			COM.3148(TE/FX/EM) dans NAD(MS).CTA(IC)	Numéro de téléphone ou de télécopie/adresse électronique de la personne à contacter chez l'émetteur du message.	
	MESSAGE RECIPIENT ID	M			NAD(MR).3039	Code d'identification du destinataire du message.	
<i>Parties info :</i>							
-Agents		M5					
	CARRIER AGENT ID and NAD	M	M		NAD(CG).3039 et 3124	Code d'identification de la partie qui agit au nom du transporteur (agent de fret)	
	CARRIER AGENT CONTACT NAME	M			CTA(IC).3412 dans groupe NAD(CG)	Nom de la personne à contacter chez l'agent du transporteur	
	CARRIER AGENT CONTACT PHONE/FAX/E MAIL	O			COM.3148(TE/FX/EM) dans NAD(CG).CTA(IC)	Numéro de téléphone ou de télécopie/adresse électronique de la personne à contacter chez l'agent du transporteur.	
	SHIP OWNER AGENT NAD	C			NAD(DQ).3124	Nom et adresse de la partie qui agit au nom du propriétaire du bateau (synonyme : exploitant du bateau)	Pour les bateaux affrétés
	SHIP OWNER AGENT CONTACT NAME	C			CTA(IC).3412 dans groupe NAD(DQ)	Nom de la personne à contacter chez l'agent du propriétaire	Pour les bateaux affrétés
	SHIP OWNER AGENT CONTACT PHONE/FAX/E MAIL	O			COM.3148(TE/FX/EM) dans NAD(DQ).CTA(IC)	Numéro de téléphone ou de télécopie/adresse électronique de la personne à contacter chez l'agent du propriétaire.	
	NAME OF CAPTAIN	M	M		NAD(CPE).3124	Nom du capitaine du bateau	
	NAME SHIPS SECURITY OFFICER	O		—	NAD(AM).3124	Nom de la personne qui remplit les fonctions d'officier de la sûreté du bateau dans le contexte du code ISPS.	
	ISSC ISSUING AUTHORITY CODE or NAD	C		M	NAD(FO).3039 ou 3124	Code ou nom et adresse de l'autorité qui a délivré le certificat international de sûreté ISSC.	Renseigner le code ou bien le nom si cela est exigé par le code ISPS en fonction du type de bateau (SHIP) et de voyage

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
<i>Bateau info :</i>							
	SHIP ID RADIO CALL SIGN	O			RFF(VM).1154 dans groupe TDT	Indicatif d'appel radio UIT du bateau. Note : doit être renseigné sans espace ni trait d'union.	Seulement pour les bateaux maritimes, si besoin est.
	SHIPS IDENTITY NUMBER	M	M		TDT(20).8213	Identification du bateau (numéro OMI ou numéro d'identité unique du bateau)	
	SHIP NAME	M	M		TDT.8212	Nom du bateau.	
	SHIP NATIONALITY	M	M		TDT.8453	Code de nationalité du bateau en fonction du code de pays de l'ONU.	
	CARRIER ID	O			TDT.3127	Identification du transporteur/propriétaire du bateau, par exemple extraite de la liste de codes SCAC (Standard Carrier Alpha Code) des États-Unis.	Il s'agit du code des États-Unis pour les transporteurs.
	CARRIER NAD	O			NAD(AM).3124	Nom et adresse du transporteur/propriétaire du bateau	
	SHIP TYPE CODE	M	M		TDT.8179	Code du type de bateau selon la recommandation ONU n° 28	
	SHIP LENGTH	M			MEA(AAE).(ACS).(MTR).6314 dans le groupe TDT	Longueur hors-tout du bateau telle que stipulée dans le certificat d'immatriculation	
	SHIP WIDTH MAXIMUM	O			MEA(AAE).(WMS).(MTR).6314 dans le groupe TDT	Distance maximale de bord à bâbord.	
	SHIP DEADWEIGHT	O			MEA(AAE).(ABY).(TNE).6314	Tonnage total de port en lourd d'été enregistré pour le bateau.	
	SHIP TONNAGE GROSS	O	M		MEA(AAE).(AAM).(TNE).6314 dans le groupe TDT	Tonnage brut conforme au certificat d'immatriculation	
	SHIP HELISPOT PRESENT INDICATOR	X			FTX.(TDT).4441 dans le groupe TDT	Précise si le bateau est équipé d'une hélicoptère (un espace prévu pour l'atterrissage et le décollage d'un hélicoptère).	Non utilisé dans les transports fluviaux
	SHIP PILOTAGE EXEMPTION NUMBER	O			RFF.(PEX).1154	Le numéro de la déclaration qui accorde l'exemption des services de pilotage pour entrer ou sortir du port.	
	SHIP WASTE REPORTING EXEMPTION INDICATOR	O			FTX.(WAS).4441 dans le groupe TDT	Indique que le bateau n'a pas besoin de déposer une notification de déchets pour l'entrée dans le port.	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	SHIP REGISTRY CERTIFICATE PLACE CODE and NAME	O	O		LOC(89).3225 dans le groupe TDT	Nom/code du lieu d'immatriculation officielle du bateau.	LOCODE-ONU
	SHIP REGISTRY DATE	O	O		DTM(597).2380(102). Dans le groupe TDT.LOC	Date de l'immatriculation officielle du bateau.	
	SHIP REGISTRY NUMBER	C	O		TDT(20).8213	Numéro attribué par l'autorité d'enregistrement du lieu où le bateau a été officiellement immatriculé. Pour les bateaux de navigation intérieure, il s'agit du numéro officiel.	Si ce numéro est connu, il doit être fourni pour des raisons de contrôle (voir également le numéro d'identité)
<i>Voyage info :</i>							
	Port of arrival/ departure	M	M		LOC(153).3225 dans le groupe TDT	Renseignements relatifs au voyage Code conforme au LOCODE-ONU	LOCODE-ONU
	ENTRY POINT AT THE PORT	C			LOC(153).C519.3223 dans le groupe TDT	Code/nom du point d'entrée où le bateau pénétrera dans la zone portuaire (zone STM), par exemple, la station de pilote.	Pour l'arrivée
	EXIT POINT OF THE PORT	C			LOC(153).C553.3223 dans le groupe TDT	Code/nom du point de sortie où le bateau quittera la zone portuaire (zone STM), par exemple la station de pilote.	Pour le départ
	PREVIOUS PORTS of CALL CODED	C	O		LOC(94).3225 dans le groupe TDT	Code du précédent port d'escale du bateau. Code conforme au LOCODE-ONU	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Arrivée ou Transit. LOCODE-ONU
	NEXT PORT OF CALL CODED	C			LOC(61).3225 dans le groupe TDT	Code du port d'escale suivant du bateau (SHIP). Code conforme au LOCODE-ONU — Note : ajouter le code XXXXX pour «inconnu».	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Départ ou Transit. LOCODE-ONU
	PORT OF CALL NEXT TEXT	C			LOC(61).3224 dans le groupe TDT	Description textuelle du port d'escale suivant avec des renseignements complémentaires comme : à l'ancre, en attente d'ordre.	Peut être renseigné lorsque le type de demande de poste à quai est Départ ou Transit.
	PORT OF ORIGIN CODE	O			LOC(5).3225 dans le groupe TDT	Code du port où le voyage du bateau a commencé.	
	PORT/ORIGIN TEXT	O			LOC(5).3224 dans le groupe TDT	Nom du port où le voyage du bateau a commencé.	
	PORT OF DESTINATION CODE	O			LOC(8).3225 dans le groupe TDT	Code du port où le voyage du bateau se terminera.	LOCODE-ONU

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	PORT OF FINAL DESTINATION TEXT	O			LOC(8).3224 dans le groupe TDT	Nom du port où le voyage du bateau se terminera.	
	HAZARDOUS GOODS YES/NO	M			FTX(HAZ).DGY 4453 dans le groupe TDT	Indique si le bateau transporte ou non des marchandises dangereuses pendant son voyage.	
	HAZARDOES CLASS AND CONES	D			FTX(HAZ).4441 dans le groupe TDT	Indique la présence de cônes et la classe ADN qu'ils concernent.	
	DANGEROUS GOODS DATA ON BOARD AVAILABLE INDICATOR	O			FTX(HAZ).DGM dans le groupe TDT	Confirmation de la présence à bord ou de l'existence sous forme électronique d'une liste de données, d'un manifeste, d'un plan de soute ou d'un plan de chargement donnant des renseignements sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées ainsi que sur leur emplacement sur le bateau.	Si nécessaire pour les besoins du contrôle, un listing informatique doit suffire à vérifier que les renseignements sont disponibles.
	CARGO GASED INDICATOR	O			FTX (CGS) 4441	Indication que la marchandise a été gazé	
	CARGO DESCRIPTION TEXT	O	C		FTX(AAA).4440 dans le groupe TDT	Description générale ou succincte de la marchandise présente à bord du bateau	Le code HS doit être utilisé s'il est connu
	WASTE REPORTING	O		O	FTX (WAS) 4451 4441 (WEX) est l'exemption de notification des déchets	Indique la présence de déchets à bord et que le bateau est exempté de la notification des déchets	
	REPORTED DEFECTS TEXT	O			FTX(AFJ).4440 dans le groupe TDT	Texte décrivant les défauts importants de l'équipement ou de la cargaison (radars, équipement GPS, gyrocompas et autres boussoles, équipement radio, toute avarie au bateau ou aux moteurs, etc.).	
	VOYAGE DETAILS TEXT	O	O		FTX(TDT).4440 plusieurs lignes	Remarques rédigées sur tout événement concernant le bateau ou son voyage, comme les problèmes de sûreté (exemple : le bateau a été impliqué dans une collision, s'est échoué et a subi des avaries).	
	VOYAGE NUMBER	C			TDT.8028		Si le numéro est connu
	SHIP'S STAY REFERENCE	C			RFF(ATZ).1154 dans groupe TDT	Numéro de visite pour le séjour du bateau dans le port, attribué par l'autorité (par exemple AP, Douanes ou PCS)	À compléter lorsque le message n'est pas un original.
	DRAFT DEEPEST	M			MEA(AAE).(DP).(MTR).6311 dans le groupe TDT	Profondeur du bateau dans l'eau mesurée à partir de la ligne de tirant d'eau	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	DRAFT ACTUAL FORWARD	C			MEA(AAE).(AEQ).(MTR).6311 dans le groupe TDT		
	DRAUGHT ACTUAL AFT	C			MEA(AAE).(AER).(MTR).6311 dans le groupe TDT	Profondeur du bateau dans l'eau mesurée à partir de la ligne de tirant d'eau à la poupe	
	MANOEUVRING SPEED	O			MEA(ABS).(NMH nouveau code).6314 dans le groupe TDT	Vitesse de manœuvre du bateau à l'emplacement de la station de pilotes ou à l'entrée de la zone portuaire.	
	ETA AT PORT	M	M		DTM(132).2380 dans le groupe TDT.LOC	Date et heure prévues d'arrivée du bateau au point d'entrée ou de la zone portuaire du port d'escale, exprimées en heure locale.	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Arrivée.
	ETD FROM PORT	C	C		DTM(133).2380 dans le groupe TDT.LOC	Date et heure prévues de départ du bateau depuis le port d'escale (d'où ce message de notification est envoyé), exprimées en heure locale.	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Départ.
	<i>Berth planning :</i>	C,9			Groupe TSR (BPL=Planning)	Poste à quai prévu pour le bateau pendant son escale au port	Ne doit pas être renseigné lorsque le type de demande de poste à quai est Départ ou Transit.
	BERTH CODE	C			LOC(164).3225 dans le groupe TSR	Code du poste à quai auquel le bateau sera amarré dans le port d'escale.	Le code ou le texte correspondant au poste à quai doit être renseigné.
	BERTH TEXT	C			LOC(164).3224 dans le groupe TSR	Description du poste à quai auquel le bateau sera amarré dans le port d'escale, avec des renseignements complémentaires comme le numéro de jetée, le pieu ou la bouée d'amarrage	Le code ou le texte correspondant au poste à quai doit être renseigné.
	<i>Berth request :</i>	C,9			Groupe TSR (BER)		À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est différent de Transit.
	NUMBER/ CREW ON BOARD	C	O		QTY(115).6060 dans le groupe TSR	Nombre total de membres d'équipage à bord, capitaine compris	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Arrivée ou Départ.
	NUMBER/ PEOPLE ON BOARD	M	M		QTY(114).6060 dans le groupe TSR	Nombre total de personnes à bord, y compris les membres d'équipage, les passagers et les clandestins	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Arrivée ou Départ.
	NUMBER OF PASSENGERS ON BOARD	O	C		QTY(115).6060 dans le groupe TSR	Nombre total de passagers à bord	À compléter pour les bateaux transportant des passagers

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	NUMBER OF ANIMALS ON BOARD	O			QTY(14).6060 dans le groupe TSR	Nombre total d'animaux à bord	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Arrivée ou Départ.
	PRIORITY INDICATOR FOR PASSING LOCKS	O			TSR.4219	Indique qu'une demande de priorité a été déposée pour le passage des écluses.	
	-Berth	M,1			LOC(164) dans le groupe TSR	Informations sur le poste à quai auquel le bateau sera amarré dans le port d'escale.	
	BERTH CODE	C			LOC(164).3225 dans le groupe TSR	Code du poste à quai du bateau dans le port d'escale.	Le code ou le texte correspondant au poste à quai doit être renseigné.
	BERTH TEXT	C			LOC(164).3224 dans le groupe TSR	Nom du poste à quai auquel le bateau sera amarré dans le port d'escale, avec des renseignements complémentaires, par exemple numéro de jetée, pieu ou bouée d'amarrage 20-36.	Le code ou le texte correspondant au poste à quai doit être renseigné.
	BERTH MOORING INFO CODE	O			LOC(164).3223 dans le groupe TSR	Code des informations de mouillage pour le bateau au poste à quai dans le port d'escale. Les 2 premiers caractères indiquent le côté d'amarrage (mouillage à bâbord, par exemple) du bateau et peuvent être suivis de deux caractères indiquant les informations complémentaires sur le poste à quai (amarrage au nord de la bouée, par exemple). Format : XX ou XX-- ; où XX correspond au côté d'amarrage et -- aux informations complémentaires sur le poste à quai.	
	BERTH RANGE TO CODE	O			LOC(164).3233 dans le groupe TSR	Code du dernier poste à quai d'une rangée lorsque le bateau occupe plusieurs d'entre eux dans le port.	
	ETA AT BERTH	C			DTM(132).2380 dans le groupe TDT.LOC	Date et heure prévues d'arrivée du bateau au poste à quai du port d'escale, exprimées en heure locale.	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Arrivée.
	ETD AT BERTH	C			DTM(133).2380 dans le groupe TDT.LOC	Date et heure prévues pour le départ du bateau du poste à quai du port d'escale, exprimées en heure locale.	À renseigner lorsque le type de demande de poste à quai est Départ ou Changement.

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	<i>Requested services at Berth :</i>	O, 4			HAN dans le groupe TSR.LOC		
	PORT SERVICE REQUESTED CODE	O			HAN.4079 dans le groupe TSR.LOC	Code du service demandé qui doit être préparé pour l'arrivée, le départ ou le transit du bateau dans le port d'escale ou pour un changement de postes à quai dans le port (exemples : prévoir le pilotage, des préposés aux amarres, des remorqueurs ou l'enlèvement des déchets).	
	PORT SERVICE REMARKS TEXT	O			HAN.4078 dans le groupe TSR.LOC	Texte des services spéciaux qui doivent être préparés pour l'arrivée, le départ ou le transit du bateau dans le port d'escale (exemples : nombre de préposés aux amarres, de pilotes ou de remorqueurs) à décider en accord avec le capitaine).	
	NUMBER/PILOTS REQUIRED	D			QTY(321).6060 dans le groupe TSR.LOC	Y compris les services STM/GTM	À ne renseigner que si le service portuaire demandé est Pilotage.
	NUMBER/TUGBOATS REQUIRED	C			QTY(459).6060 dans le groupe TSR.LOC		À ne renseigner que si le service portuaire demandé est Remorqueurs (tugs).
	LINESMAN COMPANY ID and NAD	O			NAD(BOA).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable de l'amarrage du bateau au poste à quai dans le port.	
	PILOT COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(PIL).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable du pilotage du bateau dans la zone portuaire et de l'approche du port.	
	TUG COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(TOW).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable des services de remorquage pour le bateau.	
	TYPE OF CALL AT BERTH CODED	O			POC.8025 dans le groupe TSR.LOC	Code du type d'action au poste à quai (exemples : opérations de manutention de la cargaison, ravitaillement en combustible, réparations, enlèvement des déchets, nettoyage des cuves, dégazage, changement d'équipage).	
	TYPE OF CALL AT BERTH TEXT	O			POC.8024 dans le groupe TSR.LOC	Description du type d'action au poste à quai.	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	<i>–Berth to (Next berth)</i>	C,1			LOC(217)=Next berth) dans le groupe TSR	Informations sur le poste à quai suivant vers lequel le bateau se déplacera dans le port d'escale.	À renseigner seulement lorsque le type de demande de poste à quai est Changement.
	BERTH CODE	C			LOC(217).3225 dans le groupe TSR	Code du poste à quai auquel le bateau sera amarré dans le port d'escale.	Le code ou le texte correspondant au poste à quai doit être renseigné.
	BERTH TEXT	O			LOC(217).3224 dans le groupe TSR	Description du poste à quai auquel le bateau sera amarré dans le port d'escale, avec des renseignements complémentaires comme le numéro de jetée, le pieu ou la bouée d'amarrage.	Le code ou le texte correspondant au poste à quai doit être renseigné.
	BERTH MOORING INFO OF SHIP CODED	O			LOC(164).3223 dans le groupe TSR	Code des informations de mouillage pour le bateau au poste à quai dans le port d'escale. Les 2 premiers caractères indiquent le côté d'amarrage (mouillage à bâbord, par exemple) du bateau et peuvent être suivis de deux caractères indiquant les informations complémentaires sur le poste à quai (amarrage au nord de la bouée, par exemple). Format : XX ou XX-- ; où XX correspond au côté d'amarrage et -- aux informations complémentaires sur le poste à quai.	
	BERTH RANGE TO CODE	O			LOC(164).3233 dans le groupe TSR	Code du dernier poste à quai d'une rangée lorsque le bateau occupe plusieurs d'entre eux dans le port.	
	ETA AT BERTH	O			DTM(132).2380 dans le groupe TDT.LOC	Date et heure prévues d'arrivée du bateau au poste à quai du port d'escale, exprimées en heure locale.	
	<i>–Port services at Next Berth:</i>	O, 4			HAN dans le groupe TSR.LOC		
	PORT SERVICE REQUESTED CODE	D			HAN.4079 dans le groupe TSR.LOC	Code du service demandé qui doit être préparé pour l'arrivée, le départ ou le transit du bateau dans le port d'escale ou pour un changement de postes à quai dans le port (exemples : prévoir le pilotage, des préposés aux amarres, des remorqueurs ou l'enlèvement des déchets).	À n'utiliser que si les services portuaires correspondants sont demandés ou obligatoires, ou les deux
	PORT SERVICE REMARKS TEXT	O			HAN.4078 dans le groupe TSR.LOC	Texte des services spéciaux qui doit être préparés pour l'arrivée, le départ ou le transit du bateau dans le port d'escale (exemples : nombre de préposés aux amarres, de pilotes ou de remorqueurs à décider en accord avec le capitaine).	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	NUMBER/PILOTS REQUIRED	O			QTY(321).6060 dans le groupe TSR.LOC		À ne renseigner que si le service portuaire demandé est Pilotage.
	NUMBER/TUGBOATS REQUIRED	O			QTY(459).6060 dans le groupe TSR.LOC		À ne renseigner que si le service portuaire demandé est Remorquage.
	LINESMAN COMPANY ID and NAD	O			NAD(BOA).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable de la manutention des lignes dans le port.	
	PILOT COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(PIL).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable de la mise à disposition de pilotes dans la zone portuaire et de l'approche du port.	
	TUG COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(TOW).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable de la mise à disposition de remorqueurs.	
	TYPE OF CALL AT BERTH CODE	O			POC.8025 dans le groupe TSR.LOC	Code du type d'action au poste à quai (exemples : opérations de manutention de la cargaison, ravitaillement en combustible, réparations, enlèvement des déchets, nettoyage des cuves, dégazage, changement d'équipage).	
	TYPE OF CALL AT BERTH TEXT	O			POC.8024 dans le groupe TSR.LOC	Description textuelle des actions de manutention pour le bateau au poste à quai.	
	<i>Transit request:</i>	C,1			Groupe TSR		À renseigner lorsque le type de demande est Transit.
	SHIP OUTBOUND/ INBOUND INDICATOR	C			TSR.7273	Code indiquant si le mouvement du bateau dans la zone portuaire est sortant ou entrant sans demande de poste à quai dans cette zone.	Ne concerne que les bateaux en transit dans la zone du port maritime. Un mouvement vers la mer est considéré comme sortant, un mouvement vers l'amont est considéré comme entrant
	NUMBER/ CREW ON BOARD	C	C		QTY(115).6060 dans le groupe TSR	Nombre total de membres d'équipage à bord, capitaine compris	
	NUMBER/ PEOPLE ON BOARD	M	M		QTY(114).6060 dans le groupe TSR	Nombre total de personnes à bord, y compris les membres d'équipage et les passagers, tous âges confondus.	
	REQUESTED PRIORITY FOR PASSING LOCK	O			TSR.4219	Indique qu'une demande de priorité a été déposée pour le passage des écluses.	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALOMI	SOLAS/ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	<i>–Activity location:</i>	O,1			LOC(175) dans le groupe TSR		
	ACTIVITY LOCATION CODE	C			LOC(164).3225 dans le groupe TSR	Code du lieu où s'effectue une activité donnée (par exemple, le lieu d'embarquement ou de débarquement du pilote)	Le code ou le texte correspondant au lieu de l'activité doit être renseigné.
	ACTIVITY LOCATION TEXT	C			LOC(164).3224 dans le groupe TSR	Description du lieu où s'effectue une activité donnée (par exemple, le lieu d'embarquement ou de débarquement du pilote)	Le code ou le texte correspondant au lieu de l'activité doit être renseigné.
	ETA AT ACTIVITY LOCATION	O			DTM(132).2380 dans le groupe TDT.LOC	Date et heure prévues d'arrivée du bateau au poste à quai du port d'escale, exprimées en heure locale.	
	<i>–Port services at Activity location:</i>	M,2			HAN dans le groupe TSR.LOC		
	PORT SERVICE REQUESTED CODE	C			HAN.4079 dans le groupe TSR.LOC	Code du service demandé qui doit être préparé pour l'arrivée, le départ ou le transit du bateau dans le port d'escale ou pour un changement de postes à quai dans le port (exemples : prévoir le pilotage, des préposés aux amarres, des remorqueurs ou l'enlèvement des déchets).	
	PORT SERVICE REMARKS TEXT	O			HAN.4078 dans le groupe TSR.LOC	Texte des services spéciaux qui doivent être préparés pour l'arrivée, le départ ou le transit du bateau dans le port d'escale (exemples : nombre de préposés aux amarres, de pilotes ou de remorqueurs à décider en accord avec le capitaine).	
	SHIP NUMBER/ PILOTS REQUIRED	C			QTY(321).6060 dans le groupe TSR.LOC		À ne renseigner que si le service portuaire demandé est Pilotage.
	SHIP NUMBER/ TUGBOATS REQUIRED	C			QTY(459).6060 dans le groupe TSR.LOC		À ne renseigner que si le service portuaire demandé est Remorquage.
	PILOT COMPANY ID and NAD	O			NAD(PIL).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable de la mise à disposition de pilotes pour le bateau dans la zone portuaire et de l'approche du port.	
	TOWAGE COMPANY ID and NAD	O			NAD(TOW).3039 et 3124 dans le groupe TSR.LOC.HAN	Nom de la partie responsable de la mise à disposition de remorqueurs dans le port.	

En-tité	Attribut de données	BER-MAN	FALO MI	SOLAS/ ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	<i>Ship security services:</i>	C			Groupe TSR(SEC)	À renseigner en fonction des exigences du code ISPS (par exemple, selon le type de bateau, lorsque le bateau effectue un voyage international, selon le tonnage brut du bateau)	
	ISSC ON BOARD YES/NO	D		M	FTX(SEC nouveau code).4441	Confirmation de la présence ou non à bord d'un certificat (provisoire) ISSC (International ship Security Certificate) en cours de validité — émis conformément aux dispositions de la partie A du code ISPS (International Ship and Port facility Security) adopté par la conférence des gouvernements contractants de l'Organisation maritime internationale (OMI) du 12 décembre 2002, dans les amendements à l'annexe de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974 et éventuellement amendées par les dispositions adoptées.	
	SECURITY LEVEL CURRENT CODE	D		M	FTX(SEC nouveau code).4441	Indique le niveau de sûreté (tel que défini par le code ISPS) en cours (autrement dit à la date et à l'heure du message) sur le bateau. Valeurs : 1, 2, 3.	
	SECURITY RELATED INFO TEXT	O		O	FTX(SEC nouveau code).4440	Texte décrivant d'autres informations pratiques de sûreté (sans toutefois détailler le plan de sûreté du bateau), en tenant compte des consignes de la partie B du code ISPS (exemple : mesures de sûreté actuellement en vigueur sur le bateau).	
	CAPABLE TO EXECUTE ISPS CODE YES/NO	D		—	FTX(SEC).4441	Indique si l'équipage du bateau est capable d'exécuter le code ISPS (autrement dit d'assurer la sécurité de l'ensemble du bateau à tous les niveaux de sécurité possibles conformément au code ISPS).	
	SECURITY MEASURES REQUESTED	O		—	FTX(SER).4440	Texte qui décrit les éventuelles mesures de sécurité spéciales ou complémentaires qui doivent être mises en œuvre par l'installation portuaire concernant l'interface bateau/port (par exemple : contrôles d'accès, supervision des provisions du bateau).	
	SECURITY PROCEDURES FOLLOWED YES/NO	O		M	FTX(SEH historique de sûreté).4441	Indique si les procédures de sécurité appropriées ont été mises en œuvre sur le bateau au cours des 10 dernières escales dans des installations portuaires, notamment les opérations de bateau à bateau en mer pendant une durée déterminée.	

En- tité	Attribut de données	BER- MAN	FALO MI	SOLAS/ ISPS	Correspondance	Définition	Condition
	<i>-Previous ports security info</i>	D,10		M		À renseigner au moins une fois avec au maximum 10 occurrences pour les 10 dernières escales du bateau dans des installations portuaires de ports précédents (autrement dit, lorsqu'une interface bateau/port a été réalisée).	
	SECURITY LEVEL AT PREVIOUS PORT FACILITY	D		M	FTX(SEH historique de sûreté).4441	Indique le niveau de sécurité auquel se trouvait le bateau dans un port précédent où une interface bateau/port a été effectuée. Valeurs : 1, 2, 3.	
	PORT OF CALL PREVIOUS CODE	D			LOC(94).3225 dans le groupe TSR	Code du précédent port d'escale du bateau où une interface bateau/port a été effectuée.	LOCODE-ONU
	D/T ATA-ATD PERIOD PORT/CALL PREVIOUS	O			DTM(512).2380(711).	Période entre la date et l'heure réelles d'arrivée et l'heure de départ réelle du bateau du port d'escale précédent, exprimée en heure locale.	
	SECURITY MEASURES AT PREVIOUS PORT FACILITY TEXT	O		O	FTX(SEH).4440	Texte décrivant toutes les éventuelles mesures de sûreté spéciales ou complémentaires prises par le bateau dans le port précédent où une interface bateau/port a été effectuée.	