



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2004/22
29 mars 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions
techniques et de sécurité en navigation intérieure
(Vingt-huitième session, 8-10 juin 2004,
point 6 de l'ordre du jour)

**FORMULATION DE PRINCIPES COMMUNS ET DE PRESCRIPTIONS
TECHNIQUES CONCERNANT UN SERVICE PANEUROPÉEN
D'INFORMATION FLUVIALE**

Le Groupe de travail trouvera ci-dessous pour examen la «Norme relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure», datée du 28 mai 2003. Cette norme fait partie des normes techniques concernant le Service d'information fluviale (SIF), au même titre que celles qui portent sur le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) (TRANS/SC.3/156), le système de notes d'information aux conducteurs de bateaux dans les eaux intérieures (TRANS/SC.3/WP.3/2004/21), le Système automatique d'identification pour la navigation intérieure (SAI intérieur) et les Services de trafic maritime dans les eaux intérieures (STM intérieurs) (Directives et critères) (TRANS/SC.3/WP.3/2003/10), etc. Le texte de cette norme a été présenté par la délégation des Pays-Bas.

Par souci d'économie, les annexes 1 à 4 de cette norme n'ont pas été insérées dans le présent document. Elles peuvent être consultées en anglais et en français sur le site Web du Groupe de travail de la CEE-ONU, à l'adresse suivante:

http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2004.html.

Norme relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

28 mai 2003

Table des matières

1. Objectif et domaine d'application
2. Définitions
3. Références normatives
4. Procédures de messagerie
5. Services et fonctions SIF à assurer
6. Messages EDIFACT
7. Classifications et listes de codes
8. Confidentialité et sécurité de l'information

Annexes

1. Données à communiquer aux différents services et fonctions SIF
2. Diagramme de branchement pour les messages ERINOT
3. Spécifications des messages ERI
4. Classifications (codes)
 - 4.1 Codes des types de moyens de transport en navigation intérieure, Recommandation n° 28 de la CEE-ONU, extraits concernant la navigation intérieure, amendés par la CCNR en vue de leur utilisation dans la Norme relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, datée du 26 août 2002 (jointes au n° 1 de l'annexe 4)
 - 4.2 Codes des types de bateaux et de convois (en quatre langues) (jointes au n° 1 de l'annexe 4)
 - 4.3 Exemples de combinaison d'éléments dans le code des lieux (jointes aux n°s 11 à 14 de l'annexe 4)

Abréviations

ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (Directive du Conseil européen 94/95/CE)
ADNR	Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin
AIPCN	Association internationale de navigation
BICS	Binnenvaart informatie en communicatie systeem (Système électronique de notification)
CEE-ONU	Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies
CEFACT-ONU	Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques de l'Organisation des Nations Unies
CUSCAR	Procès-verbal de l'administration des douanes concernant le chargement (message)
CUSDEC	Déclaration de l'administration des douanes (message)
ECDIS	Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations
EDI	Échange de données informatisé
EDIFACT	Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport
ERI	Notification électronique internationale
ERINOT	Notification ERI (message)
ERIRSP	Réponse ERI (message)
ERN	Numéro de notification électronique
FAL-OMI	Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965), et ses amendements
IFTDGN	Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (message)
IFTMIN	Instruction (message)
IMDG	Code de l'Organisation maritime internationale pour les marchandises dangereuses (numéro)

INDRIS	Projet expérimental pour les services d'information fluviale en navigation intérieure
ISO	Organisation internationale de normalisation
LOCODE-ONU	Codes des Nations Unies pour les lieux
NC	Nomenclature combinée (marchandises)
NST/R	Nomenclature uniforme (révisée) des marchandises pour les statistiques de transport
OFS	Numéro officiel du bateau
OMI	Organisation maritime internationale
PAXLST	Liste des passagers (message)
PROTECT	Organisation internationale des ports de l'Europe du Nord où sont prises en charge des marchandises dangereuses
RTPC	Réseau téléphonique public commuté; donc réseau téléphonique normal, mobile ou fixe
SAI	Système automatique d'identification
SAIE	Système automatique d'identification de l'émetteur
SH	Code du système harmonisé
SIF	Services d'information fluviale
STM	Services de trafic maritime
UNDG	Numéro des Nations Unies pour les marchandises dangereuses
UNTDID	Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales
VHF	Ondes métriques
XML	Langage de balisage extensible

Norme relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

1. Objectif et domaine d'application

- 1) La présente norme vise à faciliter l'échange de données informatisé (EDI) entre partenaires du secteur de la navigation intérieure ainsi qu'entre partenaires d'opérations de transport multimodal lorsque celles-ci empruntent des voies de navigation intérieure.
- 2) Elle vise aussi à éviter que les données concernant le même voyage soient communiquées plusieurs fois aux différentes autorités ou parties commerciales.
- 3) Y sont énoncées les règles qui s'appliquent à l'échange de messages électroniques entre partenaires du secteur de la navigation intérieure. Les autorités publiques et les autres parties concernées (propriétaires de bateaux, chefs de bord, chargeurs ou autorités portuaires) doivent donc échanger leurs données conformément à cette norme.
- 4) Dans la présente norme sont aussi décrits les messages, les données et les codes à employer lors de la notification électronique, par les différents services et fonctions des services d'information fluviale.
- 5) La présente norme, fondée sur des normes et des classifications relatives au commerce et au transport qui ont été adoptées au niveau international, les complète pour la navigation intérieure. Elle s'appuie sur l'expérience acquise dans le Projet européen de recherche et développement INDRIS et sur la mise en application des systèmes de notification dans différents pays, en particulier le système BICS aux Pays-Bas. Y sont incluses les initiatives récentes qui ont été prises par le Groupe de travail «Notification électronique internationale (ERI)».
- 6) La présente norme contient aussi les principaux règlements fondamentaux applicables aux systèmes électroniques de notification dans la navigation. Certaines règles régissant des conditions particulières devront être complétées en fonction de l'expérience acquise ultérieurement. Les domaines concernés sont indiqués dans des notes de bas de page correspondant aux paragraphes respectifs de la présente norme.
- 7) Afin d'assurer la compatibilité avec la navigation maritime, il a été tenu compte des deux documents suivants de la Commission européenne:
 - 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,
 - Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information qui annule et remplace la Directive 93/75/CEE du Conseil.
- 8) La présente norme régit les relations entre représentants du secteur privé (chargeurs, chefs de bord, exploitants de terminal ou armateurs) et représentants du secteur public (autorités des voies navigables ou autorités portuaires), mais pas entre représentants du secteur privé entre eux (par exemple, entre chefs de bord et exploitants de terminal).

2. Définitions

Voir les documents suivants:

- Glossaire EDIFACT-ONU édité par la CEE-ONU
(www.unece.org/trade/untdid/texts/d300_d.htm)
- «Transport & Logistics Glossary», édité par P. & O. Nedlloyd, novembre 2000.

Les termes courants qui sont employés dans la présente norme sont définis ci-après. On entend:

par **barge**, un bateau ne disposant d'aucun moyen propre de propulsion;

par **chargement en vrac**, des marchandises homogènes non emballées, placées en vrac dans un espace donné du bateau ou dans un conteneur, par exemple de l'huile ou des céréales;

par **code**, une chaîne de caractères employée comme raccourci pour l'enregistrement ou l'identification d'informations;

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

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

par **expéditeur**, 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 transporteur conformément au contrat de transport (synonyme: chargeur);

par **donnée**, une unité qui, dans un contexte donné, est considérée comme indivisible et dont l'identification, la description et la valeur ont été définies;

par **numéro EDI**, 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 d'un numéro attribué par l'Association européenne de numérotation des articles (EANA);

par **échange de données informatisé (EDI)**, 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;

par **notification électronique internationale (ERI)**, une tentative d'harmonisation de la notification en navigation intérieure en Europe, conformément aux recommandations du Groupe ERI;

par **transitaire**, 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 relatives;

par **procédure**, les étapes à suivre pour remplir les formalités, notamment le moment où, la forme sous laquelle et la manière dont les informations requises doivent être communiquées;

par **chef de bord**, 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);

par **notification de transport**, l'annonce à une autorité compétente du voyage prévu d'un bateau;

par **EDIFACT-ONU**, les 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;

par **bateau** (synonyme: bâtiment), en navigation intérieure, une menue embarcation, un transbordeur ou un matériel flottant;

par **message asynchrone**, 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.

3. Références normatives

- Directives et recommandations de l'AIPCN pour les services d'information fluviale, 2002 (Directives SIF 2002)
- Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales (UNTDID), destiné au système EDIFACT:
 - Partie 1: Introduction
 - Partie 2: Règles de conduite uniformes pour l'échange de données commerciales par télétransmission (UNCID)
 - Partie 3: Termes et définitions
 - Glossaire EDIFACT-ONU
 - Partie 4: Règles des Nations Unies régissant le système EDIFACT
 - Chapitre 1: Introduction
 - Chapitre 2: Informations générales
 - 2.1 Création de messages types normalisés des Nations Unies (UNSM)

- 2.2 Règles de syntaxe au niveau de l'application du système EDIFACT-ONU (ISO 9735-1)
- 2.3 Directives pour l'application de la syntaxe EDIFACT-ONU
- 2.4 Directives pour la conception de messages EDIFACT-ONU
- 2.5 Modalités de publication du répertoire EDIFACT-ONU
- 2.6 Aperçu général des descriptions UNSM
- Partie 5: Spécifications UNSM
 - Chapitre 1: Introduction
 - Chapitre 2: Répertoire des messages types EDMD (édition 98.B, qui est définitive et recommandée par l'OMI)
 - Chapitre 3: Répertoire des segments EDSD
 - Chapitre 4: Répertoire des données composites EDCD
 - Chapitre 5: Répertoire des données EDED
 - Chapitre 6: Liste des codes consolidés UNCL
- CEE-ONU: Répertoire des données commerciales UNDED
 - Volume I: Données normalisées (ISO 7372)
 - Volume II: Liste des codes d'utilisateur
 - Volume III: Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce, incluant notamment les recommandations suivantes:
 - Rec. n° 3: Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays
 - Rec. n° 10: Codes d'identification des navires
 - Rec. n° 16: Codes des ports et autres lieux (LOCODE-ONU)
 - Rec. n° 19: Codes des modes de transport
 - Rec. n° 20: Codes des unités de mesure utilisées dans le commerce international
 - Rec. n° 25: Utilisation de la norme des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé dans l'administration, le commerce et le transport

- Rec. n° 26: Annexe: Accord d'échange type pour l'utilisation dans le commerce international de l'échange de données informatisé
 - Rec. n° 28: Codes des types de moyens de transport
- Scénario de messagerie concernant les marchandises dangereuses de PROTECT, version 1.0, janvier 1999
 - Recueil de l'OMI visant à faciliter le commerce informatisé, intitulé «Échange de données informatisé (EDI) pour le dédouanement des navires», édition 2001, FAL.5/Circ. 15
 - Convention de l'OMI visant à faciliter le trafic maritime international (FAL), 1965, et ses amendements

Les références normatives concernant les classifications (codes) sont données à l'annexe 4.

4. Procédures de messagerie

4.1 Transfert de messages de bateau à autorité

- 1) Le transfert de messages de bateau à autorité concerne principalement:
 1. Les messages de notification de transport concernant les voyages des bateaux, chargés ou vides, dans la zone de juridiction de l'autorité.
 2. Les messages de notification d'arrivée et d'indication de position au niveau des écluses, des ponts et des points de signalisation des centres de trafic.
- 2) Les messages de bateau à autorité ne se limitent pas aux messages envoyés directement d'un bateau à l'autorité. Tous les messages concernant le bateau, envoyés par lui ou en son nom, sont considérés comme des messages de bateau à autorité, même s'ils sont envoyés par des chargeurs à terre.
- 3) Si une autorisation d'entrée dans une zone juridictionnelle est nécessaire, la notification doit être envoyée à l'autorité au début du voyage et lors de l'entrée dans la zone.

4.1.1 Notification de transport

- 1) Le message de notification de transport sert à informer les autorités de l'intention d'effectuer un voyage donné avec un bateau donné transportant un chargement donné ou à vide.
- 2) La notification de transport peut émaner soit du chef de bord soit du chargeur, au nom du conducteur.
- 3) Les notifications de transport doivent être envoyées avant le début du voyage, avant l'entrée dans la zone de juridiction d'une autorité et après toute modification importante des données concernant le voyage, par exemple, le nombre de membres d'équipage à bord ou le nombre de barges dans le convoi. Si une autorisation de voyage (en totalité ou en partie) est exigée pour le bateau, l'autorité compétente chargée des voies navigables doit, après avoir pris

connaissance de la notification, renvoyer un accusé de réception précisant s'il accorde ou non ladite autorisation.

- 4) Les échanges de notifications de transport sont asynchrones mais dans un court laps de temps.
- 5) Conformément à la spécification concernant les messages, les autorités doivent accepter les messages sous la forme de courrier électronique, insérés directement dans le corps du courrier ou, de préférence, joints à celui-ci. La boîte aux lettres doit elle-même être accessible directement à partir du Réseau téléphonique public commuté (RTPC) ou indirectement à partir du réseau Internet.
- 6) Toute autorité peut décider d'accepter en complément d'autres moyens de livraison. Lorsque les notifications sont communiquées de manière classique (par exemple, sur papier, par télécopie ou par radiodiffusion VHF), mais que leur traitement ultérieur est informatisé, l'information doit être communiquée de manière à pouvoir être introduite dans un système électronique par les opérateurs du centre de trafic, de l'écluse ou du pont.

4.1.2 Notification d'arrivée et indication de position

- 1) La notification d'arrivée sert à informer le personnel des voies navigables locales, tel que les éclusiers, les pontiers, les agents des centres de surveillance du trafic ou les agents portuaires, de l'arrivée imminente d'un bateau. Les notifications d'arrivée doivent être envoyées avant l'arrivée à l'écluse, au pont ou au port.
- 2) Les indications de position doivent être envoyées en des points de signalisation donnés de la voie navigable.
- 3) Les notifications d'arrivée et les indications de position peuvent se faire de plusieurs façons, soit actives soit passives¹:

1. Notification visuelle/manuelle

La notification de l'arrivée d'un bateau se fait depuis toujours visuellement. L'heure exacte d'arrivée en un point précis est notée et dans certains cas introduite manuellement dans un système informatisé.

2. Notification par radiodiffusion VHF

Le bateau peut informer par radiodiffusion VHF l'écluse ou le pont de sa présence. Dans ce cas, le code SAIE peut être employé pour identifier le bateau appelant et le mettre en attente dans le système informatisé de l'écluse. Le contrôle visuel ou par radar par l'éclusier est ici toujours nécessaire pour éviter que les bateaux ne se placent trop tôt dans la file d'attente.

¹ Celles-ci, ainsi que d'autres notifications d'arrivée et indications de position, ne sont pas définies dans la présente norme.

3. Notification par transpondeurs (Système automatique d'identification (SAI))

Puisque leur emploi tend à se généraliser, les transpondeurs seront sans doute le meilleur moyen pour annoncer l'arrivée d'un bateau. Ils peuvent par ailleurs émettre des informations complémentaires, telles que la présence d'un chargement dangereux à bord².

4.2 Transfert de messages d'autorité à autorité

- 1) Le transfert de messages d'autorité à autorité concerne principalement les notifications de transport pour les bateaux chargés ou vides, qui changent de zone juridictionnelle.
- 2) Un message doit être envoyé à l'autorité voisine lorsque le bateau passe en un point du chenal, fixé d'un commun accord.
- 3) Les envois des messages sont asynchrones mais dans un court laps de temps. L'autorité chargée de l'envoi peut exiger que l'autorité qui reçoit le message lui fasse parvenir un accusé de réception.
- 4) Conformément à la spécification concernant les messages, les autorités doivent accepter les messages sous la forme de courrier électronique, insérés directement dans le corps du courrier ou, de préférence, joints à celui-ci. La boîte aux lettres doit elle-même être accessible directement à partir du Réseau téléphonique public commuté (RTPC) ou indirectement à partir du réseau Internet. Les autorités peuvent décider d'accepter en complément d'autres moyens de livraison, par exemple une connexion directe entre les systèmes. Ces prescriptions visent aussi les autorités portuaires qui participent à ce service.
- 5) S'il est prévu que le message de bateau à autorité sera transmis d'une autorité des voies navigables à un port ou à un terminal public, le chef de bord ou le chargeur doit en donner explicitement l'autorisation dans le message initial de notification de transport.

4.3 Transfert de messages d'autorité à bateau

- 1) Le transfert de messages d'autorité à bateau concerne principalement les accusés de réception et les réponses aux messages de notification précédemment présentés au cours de la traversée de la zone de juridiction de l'autorité.
- 2) Le transfert de messages d'autorité à bateau peut aussi comprendre l'envoi d'informations relatives aux chenaux, telles que des notes d'information aux chefs de bord ou des informations hydrométéorologiques. Ce type d'information n'est pas abordé dans la présente norme³.
- 3) Les envois de messages sont asynchrones mais dans un court laps de temps.

² À définir dans la norme relative au suivi et à la localisation en navigation intérieure.

³ L'inclusion des notes d'information aux chefs de bord dans les notifications informatisées de navigation est abordée dans l'uniformisation des notes aux chefs de bord ayant un rapport direct avec le système ECDIS.

4) Conformément à la spécification concernant les messages, les personnes envoyant un message de notification (chef de bord ou chargeur) et participant aux systèmes électroniques de notification doivent avoir accès à une boîte aux lettres personnalisée qui leur permette la réception de messages envoyés par une autorité sous la forme de courrier électronique, les messages étant insérés dans le texte brut ou, de préférence, joints à celui-ci. Afin de garantir la facilité d'emploi, cette boîte aux lettres doit être accessible en permanence à toutes les parties, mais en tenant compte de son coût, de sa maintenance et de sa commodité d'emploi.

5) Les autorités ne doivent pas envoyer de messages qui ne sont pas conformes aux normes publiées. Elles ne peuvent concevoir et envoyer ces messages que dans un but précis, propre à des combinaisons particulières d'applications.

5. Services et fonctions SIF à assurer

- 1) Les services suivants doivent être assurés par un système électronique de notification⁴:
 1. Gestion du trafic (informations stratégiques sur le trafic, administration des écluses et des ponts)
 2. Prévention des catastrophes
 3. Gestion du transport (administration des ports et des terminaux, administration de la flotte et des chargements)
 4. Statistiques
 5. Coûts des infrastructures des voies navigables
 6. Contrôle aux frontières
 7. Services des douanes.

Les données à employer dans les différents services sont représentées à l'annexe 1, où sont incluses quelques définitions supplémentaires.

6. Messages EDIFACT

- 1) Dans un système électronique de notification, l'échange d'informations se fait à l'aide de messages.
- 2) La norme relative aux messages actuellement en vigueur est la norme EDIFACT-ONU, qui contient les règles de syntaxe applicables à la structure des messages (ISO 3795-1). Une syntaxe concurrente récemment mise au point est celle du langage XML, qui est souple et indépendante du format des données. Les normes EDIFACT et XML emploient les mêmes structures de données et tableaux de codes. La taille des messages XML est supérieure à celle des messages

⁴ Voir les Directives SIF de 2002, chap. 4.5.

EDIFACT. Puisque l'ONU n'en est toujours qu'à la conception des messages XML, seule la norme EDIFACT est abordée dans la présente norme.

3) Le format ERI pour la notification des marchandises dangereuses est celui du message EDIFACT-ONU «Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (IFTDGN)». À partir de ce message, les autorités portuaires d'Anvers, de Brême, de Felixstowe, de Hambourg, du Havre et de Rotterdam ont conçu le message PROTECT, d'où a été tiré le message de notification ERI pour la navigation intérieure. Cette procédure assure la conformité entre la navigation maritime et la navigation intérieure en matière de marchandises dangereuses et polluantes.

4) En prenant quelques libertés avec les messages IFTDGN, on a pu adapter le message de notification ERI de manière à inclure la notification des marchandises non dangereuses. Ainsi, on peut introduire dans un même message toutes les données de notification concernant le transport ou le voyage (données relatives au bateau et au chargement).

5) Dans la présente norme, on a employé la notation suivante pour les acronymes:

MAJUSCULES: message EDIFACT d'origine

MAJUSCULES EN GRAS: message ERI tiré d'un message EDIFACT.

6) La structure du message ERI est représentée dans le diagramme de branchement à l'**annexe 2**.

7) Il faut employer les messages suivants pour le système électronique de notification concernant les voies de navigation intérieure:

- **ERINOT** (message de notification ERI), tiré du message IFTDGN 98B et du message PROTECT 1.0, les **types** étant les suivants:
 - Notification de transport d'un bateau à l'autorité (identificateur «VES»), envoyée du bateau à la terre
 - Notification de transport d'un transporteur à l'autorité («CAR»), envoyée de la terre à la terre
 - Notification de passage («PAS»), envoyée par une autorité à une autre autorité, les **fonctions** indiquant les suites données étant les suivantes:
 - Nouveau message (identificateur «9»)
 - Modification du message (identificateur «5»)
 - Annulation du message (identificateur «1»).
- **ERIRSP** (message de réponse ERI), tiré du message APERAK.

- PAXLST (message donnant la liste des passagers), employant la formule 6 de la Convention FAL-OMI et indiquant les passagers, l'équipage et le personnel de service
- CUSCAR, message communiquant le procès-verbal de l'administration des douanes concernant le chargement, employant la formule 2 de la Convention FAL-OMI, tel qu'approuvé par le Groupe G7 et l'Organisation mondiale des douanes
- CUSDEC (message de déclaration de l'administration des douanes)
- IFTMIN (message d'instruction), envoyé par l'exploitant de la barge au chef de bord, les fonctions étant les suivantes:
 - transport en conteneur
 - transport en citerne⁵.

8) Le tableau suivant permet de définir l'usage des messages:

Services et fonctions SIF à assurer	Messages (et leurs types) dans les procédures		
	de bateau à autorité	d'autorité à bateau	d'autorité à autorité
Gestion du trafic	ERINOT (VES) ERINOT (CAR)	ERIRSP Notes d'information aux chefs de bord	ERINOT (PAS)
Prévention des catastrophes	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) PAXLST	ERIRSP Notes d'information aux chefs de bord	ERINOT (PAS) PAXLST
Gestion du transport	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) CUSCAR, CUSDEC	ERIRSP Notes d'information aux chefs de bord	ERINOT (PAS) CUSCAR, CUSDEC
Statistique	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) PAXLST CUSCAR, CUSDEC		
Coûts des voies navigables	ERINOT (VES) ERINOT (CAR)	ERIRSP	
Contrôle aux frontières	PAXLST	ERIRSP	PAXLST
Services des douanes	CUSCAR, CUSDEC	ERIRSP	CUSCAR, CUSDEC

⁵ À compléter par les groupes d'experts des porte-conteneurs BICS et des bateaux-citernes BICS.

9) Les procédures de notification doivent toujours débiter par le message **ERINOT** et assurer l'envoi de données complémentaires au moyen des messages PAXLST, CUSCAR et CUSDEC⁶, en renvoyant au message **ERINOT**.

10) Les messages EDIFACT doivent être employés sans être modifiés. Leurs définitions sont données dans le répertoire UNTDID de la CEE-ONU.

11) Les spécifications concernant les messages **ERINOT** et **ERIRSP** sont données à l'**annexe 3**.

7. Classifications et listes de codes

1) Afin que ceux qui reçoivent les messages aient le moins possible à interpréter, il sera fait usage, dans toute la mesure possible, de classifications et de listes de codes.

2) Les codes existants doivent être employés afin d'éviter un surplus de travail résultant de l'établissement et de la mise à jour de nouvelles listes de codes.

3) Les classifications suivantes doivent être employées pour la notification en navigation intérieure:

1. Type de bateau et de convoi
2. Numéro officiel du bateau (OFS)
3. Numéro OMI d'identification du bateau
4. Numéro ERI d'identification du bateau
5. Description des produits et système de codage selon le Système harmonisé 2002 (SH, marchandises)
6. Nomenclature combinée (NC, marchandises)
7. Classification uniforme (révisée) des marchandises pour les statistiques de transport (NST/R) (marchandises)⁷
8. Numéro ONU pour les marchandises dangereuses (UNDG)
9. Code maritime international pour les marchandises dangereuses (IMDG)
10. ADNR

⁶ Le mode d'emploi de ces trois messages n'a toujours pas été établi.

⁷ Puisque les codes NST/R à quatre chiffres des différents pays sont incompatibles, il est fortement recommandé d'employer pour la description des chargements les codes SH courants de l'Organisation mondiale des douanes.

11. Codes ONU du pays et du pavillon
12. Codes ONU des lieux utilisés à des fins commerciales et de transport
13. Code de la section de chenal
14. Code du terminal
15. Code de la dimension et du type de conteneur
16. Code d'identification du conteneur
17. Code du type d'emballage.

4) Plus de détails et des observations sur l'application de ces codes en navigation intérieure sont donnés à l'**annexe 4**.

5) Les codes pour les types de moyens de transport en navigation intérieure sont donnés dans la Recommandation n° 28 de la CEE-ONU (**annexe 4.1**). L'emploi des codes pour les types de convois et de bateaux dans les messages ERINOT est décrit à l'**annexe 4.2**, où sont aussi donnés les noms en quatre langues. Des exemples de combinaisons d'éléments de codes susmentionnés 11 à 14 sont donnés à l'**annexe 4.3**.

8. Confidentialité et sécurité de l'information

1) Les autorités compétentes doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer la confidentialité, l'intégrité et la sécurité des informations qui leur sont envoyées conformément à la présente norme. Elles ne doivent employer ces informations qu'aux fins des services prévus, par exemple, la prévention des catastrophes, le contrôle aux frontières, les douanes.

2) Un accord d'échange, concernant la protection de la confidentialité entre toutes les parties concernées des secteurs public et privé, doit intervenir pour de nouvelles applications. Il doit être fondé sur la Recommandation n° 26 de la CEE-ONU, qui contient un exemple très général d'«Accord d'échange type».
