



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Cinquante-huitième session**

Genève, 12–14 novembre 2014

Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure:**Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (Résolution n° 60)****Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (projet de Résolution n° 79)****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Ce document est soumis conformément aux activités et résultats escomptés dans le module 5: transport par voie navigable, paragraphe 5.2, du programme de travail 2014–2015 (ECE/TRANS/2014/23) adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.
2. Comme suite à la décision du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), à sa cinquante-septième session, de scinder la Résolution n° 60 (ECE/TRANS/SC.3/175 et Amend.1) en deux résolutions pour tenir compte du fait que, dans l'Union européenne, les normes relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure étaient administrées par deux groupes d'experts internationaux distincts, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, à sa quarante-cinquième session, a examiné les projets de Résolutions n^{os} 79 et 80, et décidé de les amender en ajoutant une référence au travail réalisé par les groupes d'experts qui maintiennent ces standards respectifs (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/90 par. 54).
3. Le Groupe de travail des transports par voie navigable est invité à examiner et à approuver le projet de Résolution n° 79, «Norme internationale relative aux systèmes

électroniques de notification en navigation intérieure», (partie II de ce document) et son annexe (partie III).

II. Projet de Résolution n° 79, «Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure»

Résolution n° 79

(Adoptée le ... novembre 2014 par le Groupe de travail des transports par voie navigable)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant sa résolution n° 57 sur les services d'information fluviale (TRANS/SC.3/165) et désireux de promouvoir la mise en place rapide sur le réseau européen de voies navigables de services harmonisé d'information fluviale,

Estimant que l'adoption dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies de normes communes paneuropéennes pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure aidera à atteindre cet objectif, à surmonter les problèmes de langue, à faciliter l'échange électronique de données entre tous les partenaires intervenant dans les transports par voie navigable et à accroître l'efficacité et la sûreté de ces transports,

Prenant en considération le fait que les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont récemment adopté des normes internationales pertinentes et qu'il est envisagé de les utiliser dans le cadre de la Commission du Danube,

Ayant à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur les travaux de sa vingt-neuvième session (TRANS/SC.3/WP.3/58, par. 45),

1. *Recommande* aux gouvernements de se fonder sur les normes internationales figurant respectivement dans l'annexe à la présente résolution pour l'élaboration et l'introduction de systèmes électroniques de notification en navigation intérieure,

2. *Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils souscrivent à la présente résolution,

3. *Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

4. *Décide* que l'annexe à cette Résolution remplace la partie II de l'annexe à la Résolution n° 60 telle que reproduite dans les documents ECE/TRANS/SC.3/175.

III. Projet d'annexe à la Résolution n° 79, «Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure»

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Objectif et domaine d'application	5
2. Définitions	6

3.	Références normatives	7
4.	Procédures d'annonce	9
5.	Fonctions et services RIS assurés	11
6.	Messages EDIFACT	12
7.	Nomenclatures et listes de codes	14
8.	Protection des données et sécurité informatique	15

Annexes¹

1. Données à déclaration obligatoire dans les différents services et fonctions des Services d'information fluviale (RIS)
2. Diagramme d'interconnexion de la notification dans les annonces électroniques internationales (ERINOT)
3. Descriptions des informations dans les annonces électroniques internationales (ERI)
4. Nomenclatures (codes) à utiliser dans les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure
 - 4.1 Codes pour les types de moyens de transport, navigation intérieure, recommandation 28 de la CEE-ONU, proposition complémentaire du 26 août 2002 (jointes au n° 1 de l'annexe 4)
 - 4.2 Codes des types de bateaux et convois (jointes au no 1 de l'annexe 4)
 - 4.3 Exemples de combinaisons d'éléments dans le code de localisation (jointes aux n°s 11 à 14 de l'annexe 4)

Abréviations

ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures
ADN-D	Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube
ADNR	Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin
AIS	Système d'identification automatique
ATIS	<i>Système d'identification automatique des émetteurs radio (Automatic Transmitter Identification System)</i>
BICS	Système électronique de notification (en néerlandais: Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem)
CEE-ONU	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CCNR	Commission centrale pour la navigation du Rhin
CN	<i>Combined Nomenclature (on Goods)</i>

¹ Les annexes 1 à 4 peuvent être consultées en anglais et en français sur le site Web du Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE-ONU, à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

<i>CUSCAR</i>	<i>Customs Cargo Report (Message)</i>
<i>CUSDEC</i>	<i>Customs Declaration (Message) : Déclaration douanière (annonce)</i>
<i>ECDIS</i>	Système de visualisation des cartes électroniques et d'information
<i>EDI</i>	Échange de données informatisé
<i>EDIFACT</i>	<i>Règles de l'ONU pour l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et les transports</i>
<i>ERI</i>	<i>Annonces électroniques internationales (Electronic reporting international)</i>
<i>ERINOT</i>	<i>Notification ERI (Message)</i>
<i>ERIRSP</i>	<i>Réponse ERI (Message)</i>
<i>ERN</i>	<i>Numéro de l'annonce électronique (Electronic Reporting Number)</i>
<i>HS</i>	<i>Le code du système harmonisé (Harmonized System Code)</i>
<i>IFTDGN</i>	<i>Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification)</i>
<i>IFTMIN</i>	<i>Instruction (Message)</i>
<i>IMDG</i>	<i>Numéro de matières dangereuses de l'OMI (Numéro)</i>
<i>OMI</i>	Organisation Maritime Internationale
<i>IMO-FAL</i>	Convention en vue de la facilitation du trafic maritime international, 1965, avec les amendements
<i>INDRIS</i>	Inland Navigation Demonstrator for River Information Services: le projet de l'Union Européenne sur la démonstration des services d'information fluviale
<i>ISO</i>	Organisation internationale de normalisation
<i>NST/R</i>	La classification standardisée des produits pour la statistique de transport/révisée (Standard Goods Classification for Transport Statistics/ Revised)
<i>OFS</i>	Numéro officiel de bateau (CCNR)
<i>PAXLST</i>	Liste des passagers (message)
<i>PIANC</i>	Association internationale de navigation
<i>PROTECT</i>	Organisation internationale des ports nord-européens dans lesquels transitent des matières dangereuses
<i>PSTN</i>	Réseau téléphonique public, fixe ou mobile
<i>RIS</i>	Services d'information fluviale
<i>UN/CEFACT</i>	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques
<i>UN/LOCODE</i>	Le Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports
<i>UNDG</i>	Le Numéro de matières dangereuses des Nations Unies (numéro)
<i>UNTDID</i>	Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales

VHF	Très haute fréquence
VTS	Services de trafic fluvial
XML	Langue élargie d'identification (Extended Markup Language)

Norme relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

I. Objectif et domaine d'application

1. La présente norme a pour objet de faciliter l'échange électronique de données (EDI) entre les partenaires de la navigation intérieure ainsi qu'entre les partenaires du trafic multi-modal, dans la mesure où ils sont concernés par la navigation intérieure.
2. La présente norme vise à éviter de devoir communiquer plus d'une fois les données de route aux différentes autorités et/ou aux partenaires commerciaux.
3. La présente norme fixe les règles pour l'échange d'annonces électroniques en navigation intérieure. Les autorités et autres parties concernées (propriétaires, bateliers de la navigation intérieure, chargeurs, ports) échangeront leurs données conformément à la présente norme.
4. La présente norme décrit les annonces, les informations et les codes à utiliser lors des annonces électroniques pour les différents services et fonctions des services d'information fluviale (River Information Services ou RIS).
5. La présente norme s'appuie sur des normes et nomenclatures (codes) internationalement reconnues dans le commerce et le transport et les complète en vue de la navigation intérieure. La norme tient compte des enseignements acquis dans le cadre du projet de l'Union Européenne sur la démonstration des services d'information fluviale (le projet INDRIS). Elle s'appuie également sur les enseignements tirés de la mise en œuvre de systèmes d'annonce dans différents Etats, notamment dans le cadre de l'application du BICS aux Pays-Bas. Les développements récents émanant du Groupe "Electronic Reporting International (ERI)"² sont inclus dans la norme.
6. La présente norme contient les règles majeures et fondamentales applicables aux annonces électroniques en navigation intérieure. Certaines dispositions relatives à des cas particuliers feront l'objet d'adaptations ultérieures, en fonction de l'expérience acquise. Les dispositions concernées sont signalées par des notes de bas de page dans les sections correspondantes de la norme.
7. Deux documents de la Commission Européenne ont été pris en compte afin d'assurer la compatibilité avec la navigation maritime :
 - 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, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

² Secrétariat du Groupe d'experts «Electronic Reporting International (ERI)»: eri@ris.eu
www.ris.eu/expert_groups/eri.

8. La présente norme décrit les relations entre les entreprises privées (chargeurs, bateliers, exploitants d'équipements de transbordement, armateurs et particuliers) et les organismes publics (administrations en charge de la navigation, ports publics). Elle ne décrit pas les relations entre les entreprises privées non concernées par des équipements publics (par ex. entre des exploitants d'équipements de transbordement).

II. Définitions

Voir:

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

Dans la présente norme est utilisée la terminologie spécifique suivante :

Péniche remorquée ou barge de poussage (barge) désigne un bateau sans propulsion propre.

Marchandises en vrac (Bulk cargo) désigne les cargaisons sans emballage de marchandises uniformes, déversées en vrac dans un espace précis d'un bateau ou d'un container, par exemple, de l'huile ou des céréales.

Code désigne une succession de caractères utilisée pour abrégé un message ou une identification.

Autorité compétente (competent authority) désigne les administrations ou organismes mandatés par les gouvernements pour recevoir et retransmettre les annonces au sens de la présente norme.

Destinataire (consignee) désigne celui/celle qui réceptionne les marchandises, chargements ou containers conformément au document de transport.

Expéditeur (consignor) désigne le commerçant qui a conclu ou pour le compte ou à la demande duquel a été conclu l'ordre de transport de marchandises, ce avec un transporteur ou avec quiconque au nom ou à la demande duquel les marchandises sont réellement livrées au transporteur conformément au contrat de transport.

Élément de données (data element) désigne une unité de données considérée inséparable dans un contexte donné et dont l'identification, la description et la signification sont prescrites.

Numéro EDI (EDI number) désigne l'adresse électronique d'un émetteur ou d'un destinataire d'un message (par ex. l'expéditeur et le destinataire d'une cargaison).

Echange électronique de données (electronic data interchange ou EDI) désigne la transmission, par voie électronique, de données structurées suivant des normes définies entre l'application informatique d'un partenaire concerné et l'application informatique d'un autre partenaire concerné.

Annonces électroniques internationales (Electronic reporting international ou ERI) désigne l'effort d'harmonisation de la navigation intérieure en Europe suivant les recommandations du Groupe ERI.

Transporteur (Forwarder) désigne celui qui organise, à la demande du chargeur et du destinataire, le transport des marchandises y compris les prestations et/ou formalités y afférentes.

Procédure (procedure) désigne les opérations nécessaires pour s'acquitter d'une formalité, y compris le planning, le format et la méthode de transmission pour la fourniture de l'information nécessaire.

Conducteur (shipmaster) désigne la personne à bord du bateau qui est responsable de son exploitation et qui est habilitée à prendre toutes décisions relatives à la navigation et à la gestion du bateau (synonymes : capitaine (captain), marinier (skipper)).

Notification de transport (Transport notification) désigne la notification d'un voyage prévu auprès de l'autorité compétente.

UN/EDIFACT (United Nations Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) désigne les règles des Nations Unies applicables à l'échange électronique de données pour l'administration, le commerce et le transport. Elles comprennent une série de standards, répertoires et directives pour l'échange électronique de données structurées, à savoir celles qui se rapportent à l'échange de biens et de services entre des systèmes informatisés autonomes. Ces règles constituent des recommandations dans le cadre des Nations Unies. Elles sont ratifiées par la CEE-ONU, publiées dans le United Nations Trade Data Interchange Directory (UNTDID) et complétées en application des procédures prescrites.

Bateau (bâtiment, Vessel) désigne tout bâtiment de navigation intérieure, y compris les menues embarcations, bacs et engins flottants.

Annnonce asynchrone (asynchronous message) désigne un message pouvant être transmis par l'émetteur sans devoir attendre que le destinataire l'ait traité. Le destinataire décide à quel moment il convient de traiter le message.

III. Références normatives

Directives et recommandations pour les services d'information fluviale de l'Association internationale de navigation, 2002 (PIANC RIS Guidelines).

Directives et recommandations pour les services d'information fluviale de la navigation intérieure, Résolution n° 57 de la CEE-ONU, TRANS/SC.3/165, 2004.

United Nations Trade Data Interchange Directory (UNTDID) pour l'EDIFACT:

Partie 1: Introduction

Partie 2: Règles uniformes pour l'échange de données commerciales par télétransmission (UNCID)

Partie 3: Termes et définitions

Glossaire de l'UN/EDIFACT

Partie 4: Règles de l'UN/EDIFACT

Chapitre 1: Introduction

Chapitre 2: Informations générales

2.1 Mise en place de types d'annonces standards des Nations Unies (UNSM)

2.2 Règles UN/EDIFACT de syntaxe pour le niveau d'application EDIFACT-ONU (ISO 9735-1)

2.3 Directives UN/EDIFACT d'introduction pour la syntaxe

2.4 Directives UN/EDIFACT pour l'élaboration des annonces

2.5 Directives UN/EDIFACT pour les procédures pour les versions et les publications

2.6 Prescription générale pour les descriptions UNSM

Partie 5: Descriptions détaillées de l'UNSM

Chapitre 1: Introduction

Chapitre 2: Répertoire des types d'annonces EDMD (Édition 98.B, stable et recommandée par l'OMI)

Chapitre 3: Répertoire des segments EDSD

Chapitre 4: Répertoire des éléments de données composites EDCD

Chapitre 5: Répertoire des éléments de données EDED

Chapitre 6: Liste simplifiée de codes UNCL

CEE-ONU: Répertoire des éléments de données pour le commerce UNDED

Volume I: Eléments de données standards (ISO 7372)

Volume II: Liste de codes des utilisateurs

Volume III: Abrégé des recommandations visant à faciliter le commerce, y compris:

Rec. n° 3: Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays

Rec. n° 5: Abréviations des INCOTERMS: Code alphabétique des INCOTERMS 2000

Rec. n° 7: Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps

Rec. n° 10: Codification des noms de navires

Rec. n° 16: Le Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (UN/LOCODE)

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 pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT/ONU)

Rec. n° 26 : Utilisation commerciale d'accords d'échange aux fins de l'échange de données informatisé. Annexe: Accord type pour l'utilisation commerciale internationale de l'échange électronique de données

Rec. n° 28: Codes des types de moyens de transport

PROTECT Scénario d'annonce de matières dangereuses (Dangerous Goods Message Scenario), Version 1.0, janvier 1999.

Le recueil de l'OMI pour la facilitation et le commerce électronique (Compendium on Facilitation and Electronic Business), "Echange électronique de données pour l'accomplissement des formalités de douane et de police des bateaux (Electronic Data Interchange (EDI) for the Clearance of Ships)", Edition 2001, FAL.5/Circ.15

Convention de l'OMI sur la facilitation du trafic maritime international (Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic, (FAL)), 1965 avec additifs.

Les références normatives aux nomenclatures (codes) sont données en Annexe 4.

4. Procédures d'annonce

4.1 Annonces du bateau à l'autorité

- 1) L'annonce bateau – autorité se compose essentiellement de :
 1. Annonces de transport sur les voyages de bateaux chargés ou non chargés à l'intérieur du secteur relevant de l'autorité, si applicables.
 2. Annonces d'arrivée et de position aux écluses, ponts, points d'annonce et centres de trafic.
- 2) L'annonce bateau – autorité ne se limite pas aux annonces que le bateau envoie directement à l'autorité. Toutes les annonces concernant le bateau, envoyées au nom du bateau, sont considérées comme des annonces bateau – autorité, même si elles ont été envoyées par des chargeurs, des propriétaires de bateaux, des armements ou des exploitants de terminaux à terre.
- 3) Lorsqu'une autorisation de pénétrer dans un secteur administratif est requise, l'annonce doit être transmise à l'autorité dès le début du voyage et une nouvelle fois lors de l'arrivée au secteur considéré.

4.1.1 Notification de transport

- 1) La notification de transport est utilisée pour informer les autorités de l'intention d'effectuer un voyage précis, avec un bateau précis, chargé ou non.
- 2) La notification de transport peut être émise soit par le conducteur, soit par le chargeur, pour le compte du conducteur.
- 3) Les notifications de transport doivent être faites avant le début du voyage de même qu'avant l'entrée dans le secteur de compétence d'une autorité 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. Lorsqu'un bateau nécessite un accord pour un voyage ou une partie d'un voyage, l'autorité compétente retourne une confirmation après avoir traité la notification. Cette réponse peut consister en une autorisation ou un refus.
- 4) L'échange des annonces avec notifications de transport doit se faire de manière asynchrone mais dans un délai proche.
- 5) Chaque autorité nationale doit accepter les annonces émises sous la forme d'e-mail (courrier électronique) conformément à la description, contenues directement dans le texte ou jointes. La boîte aux lettres électronique (mailbox) doit être accessible directement via un téléphone public (PSTN) et indirectement via Internet.
- 6) Chaque autorité décide des autres moyens qu'elle accepte pour la transmission des informations. Lorsque les annonces sont faites par voie traditionnelle (par ex. sur papier, par télécopie, par voie radio) mais qu'elles sont ensuite traitées par voie électronique, l'information doit être délivrée sous une forme qui permette au personnel du centre de trafic, de l'écluse ou du pont, de l'entrer dans un système électronique.

4.1.2 Annonce d'arrivée et rapport de position

- 1) Les informations relatives à la position doivent être adressées 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 annonces d'arrivée doivent être émises avant l'arrivée à l'écluse, au pont ou au port.

2) Les rapports de position doivent être envoyés à des points précis de la voie navigable.

3) Les annonces d'arrivée et les rapports de position peuvent être réceptionnés par différents moyens, actifs ou passifs³ :

1. Visuellement / manuellement

La méthode traditionnelle d'annonce de l'arrivée d'un bateau est visuelle. L'heure d'arrivée précise en un lieu précis est consignée et, dans certains cas, saisie manuellement dans un système informatique.

2. Par radiocommunication

Le bateau peut informer l'écluse ou le pont de sa présence par radiocommunication VHF. Il est alors possible de faire usage du code du Système d'identification automatique des émetteurs radio (ATIS) pour identifier le bateau appelant et pour entrer le passage du bateau dans la file d'attente du système informatique de l'écluse. Une surveillance du trafic visuelle ou par radar est en outre nécessaire pour éviter que les bateaux ne se placent prématurément dans la file d'attente.

3. Par transpondeur (le Système d'identification automatique, AIS)

Dans la mesure où ils sont de plus en plus souvent utilisés, les transpondeurs constituent probablement le meilleur moyen d'annonce de l'arrivée d'un bateau. Les transpondeurs permettent en outre de transmettre des informations sur la présence à bord de matières dangereuses⁴.

4.2 Annonces d'autorité à autorité

1) Les annonces d'autorité à autorité se composent principalement d'annonces de transport des bateaux, chargés ou non, qui transitent d'un secteur administratif à un autre.

2) La transmission d'une annonce à l'autorité voisine est nécessaire lorsqu'un bateau franchit un point défini sur la voie navigable.

3) L'échange de toutes les annonces doit être effectué de manière asynchrone mais dans un délai proche. L'autorité émettrice sera autorisée à demander confirmation de l'autorité destinataire.

4) Chaque autorité nationale doit accepter les annonces émises sous la forme d'e-mail (courrier électronique) conformément à la description, contenues directement dans le texte ou jointes. La boîte aux lettres électronique (mailbox) doit être accessible directement via un téléphone public (PSTN) et indirectement via Internet. Chaque autorité décide des autres moyens qu'elle accepte pour la transmission des informations, par exemple les liaisons directes entre les systèmes. Ces exigences s'appliquent également aux administrations portuaires participant à un tel service.

5) S'il est prévu de retransmettre une annonce bateau – autorité d'une autorité en charge d'une voie navigable à un port public ou à un terminal, le conducteur ou le chargeur doit donner son accord explicite dans la notification de transport originale.

³ Les annonces d'arrivée et de position ne sont pas spécifiées dans la présente norme.

⁴ À définir en Allemagne Standard AIS.

4.3 Annonces de l'autorité au bateau

- 1) Les annonces autorité – bateau consistent essentiellement en des confirmations et réponses à des notifications de transport précédemment envoyées, concernant des transits dans le secteur relevant de l'autorité.
- 2) Les messages autorité – bateau pourraient également comprendre la transmission d'informations sur la voie navigable, par ex. des communiqués concernant la navigation et des informations sur les niveaux d'eau. Les informations de ce type ne font pas l'objet de cette norme⁵.
- 3) L'échange de toutes les annonces doit être effectué de manière asynchrone mais dans un délai proche.
- 4) Chaque émetteur d'une notification de transport qui prend part au système électronique d'annonces doit avoir accès à une mailbox personnelle qui lui permet de réceptionner les annonces des autorités par courrier électronique, conformément à la description des annonces, sous forme de texte simple, ou, de préférence sous forme de pièce jointe au texte. Afin d'en faciliter l'utilisation, cette mailbox doit être accessible en permanence et de la même façon à tous les usagers, les coûts, l'entretien et la facilité d'emploi étant des critères à prendre en compte.
- 5) Les autorités n'enverront aucune annonce qui ne corresponde aux normes définies. Les autorités n'utiliseront et n'enverront d'annonces non standardisées qu'à des fins spécifiques pour certaines combinaisons d'applications.

5. Fonctions et services RIS assurés

- 1) Les services ci-après peuvent être supportés par l'annonce électronique des bateaux⁶ :
 1. Gestion du trafic (informations stratégiques relatives au trafic, gestion des écluses et ponts)
 2. Interventions en cas d'accident
 3. Gestion du transport (gestion des ports et terminaux, gestion des marchandises et des flottes)
 4. Statistiques
 5. Droits perçus en liaison avec les infrastructures de la voie navigable (Droits sur la navigation)
 6. Contrôles frontaliers
 7. Services douaniers.

Les données utilisées par les différents services sont mentionnées à l'**appendice 1** avec les définitions correspondantes.

⁵ L'intégration des messages pour la navigation intérieure au système électronique d'annonces sera traitée au cours de la standardisation des Avis à la batellerie (notices-to-skipppers), en liaison directe avec ECDIS intérieur.

⁶ Voir Directives et recommandations pour les services d'information fluviale, la Résolution No. 57 de la CEE-ONU, TRANS/SC.3/165, Ch. 4.5.

6. Messages EDIFACT

- 1) Dans le cadre des annonces électroniques en navigation intérieure, les informations sont échangées sous forme de messages.
- 2) La norme d'annonce actuellement utilisée est UN/EDIFACT. Elle stipule les règles syntaxiques pour la structure des messages (ISO 9537-1). Une autre syntaxe concurrente, développée récemment, XML, est souple et indépendante du format des données. Les messages XML sont beaucoup plus longs que les messages EDIFACT. EDIFACT et XML utilisent les mêmes structures de données et listes de codes. Etant donné que le projet de messages XML est encore en cours de traitement par les Nations Unies, la présente norme ne tient compte que d'EDIFACT.
- 3) Le format ERI pour le signalement de matières dangereuses est le "Message international pour le signalement de l'expédition et du transport de matières dangereuses" de l'UN/EDIFACT (International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (IFTDGN) message). Les administrations portuaires d'Anvers, de Brême, de Felixstowe, de Hambourg, du Havre et de Rotterdam ont créé, à partir du message IFTDGN, le message PROTECT, qui a donné naissance au message d'annonce ERI pour la navigation intérieure. Cette procédure garantit l'harmonie entre la navigation maritime et la navigation intérieure pour les matières dangereuses et polluantes.
- 4) La mise à profit de certaines libertés du message IFTDGN a permis d'élargir le message ERI dans le sens où les matières non dangereuses peuvent également être déclarées. Grâce à cette caractéristique, toutes les données relatives à la notification du transport et de la cargaison (données du bateau et de la cargaison pour un voyage) ont pu être regroupées en une unique annonce.
- 5) Cette norme utilise pour les abréviations (acronymes) la présentation suivante :
MAJUSCULES: message EDIFACT d'origine
MAJUSCULES EN GRAS: message ERI découlant du message EDIFACT.
- 6) Le diagramme donné en **appendice 2** indique la structure de l'annonce ERI.
- 7) Les messages suivants doivent être utilisés pour les annonces électroniques en navigation intérieure :
 - **ERINOT** est le "message de notification ERI (ERI Notification Message)", découlant du message IFTDGN-98B et du message PROTECT-1.0:
 - Notification de transport du bateau à l'autorité (indicateur (identifiant) "VES"), bateau - terre
 - Notification de transport du transporteur (carrier) à l'autorité ("CAR"), terre - bateau
 - Notification de passage (passage) d'autorité à autorité ("PAS"), terre - terre et les fonctions suivantes, qui indiquent ce qui peut être attendu :
 - Nouveau message (indicateur "9")
 - Message de modification ("5")
 - Message de suppression ("1").
 - **ERIRSP** est le message qui contient une réponse ERI (*ERI Response Message*), découlant du message APERAK.

- PAXLST est le message qui contient la liste de passagers (*Passenger List Message*). Il utilise le formulaire IMO-FAL 6 et contient les passagers ainsi que les membres d'équipage et le personnel de service
- CUSCAR est le message qui contient le rapport sur la cargaison destiné à la douane (*Customs Cargo Report Message*) ; il utilise le formulaire IMO-FAL 2 tel qu'accepté par le Groupe G7 et l'Organisation Mondiale des Douanes.
- CUSDEC est le message qui contient la déclaration douanière (*Customs Declaration Message*).
- IFTMIN est le message qui contient l'ordre (Instruction message) du propriétaire du bateau au conducteur, dans les fonctions
 - transport en conteneurs
 - transport en citernes⁷.

8) Le tableau ci-après définit l'utilisation des messages:

<i>Service RIS</i>	<i>Messages (et leurs types) dans les procédures</i>		
	<i>Bateau - autorité</i>	<i>Autorité - bateau</i>	<i>Autorité - Autorité</i>
Gestion du trafic	ERINOT (VES) ERINOT (CAR)	ERIRSP Avis à la batellerie	ERINOT (PAS)
Interventions en cas d'accident	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) PAXLST	ERIRSP Avis à la batellerie	ERINOT (PAS) PAXLST
Gestion du transport	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) CUSCAR, CUSDEC	ERIRSP Avis à la batellerie	ERINOT (PAS) CUSCAR, CUSDEC
Statistiques	ERINOT (VES) ERINOT (CAR) PAXLST CUSCAR, CUSDEC		
Indications relatives à la navigation	ERINOT (VES) ERINOT (CAR)	ERIRSP	
Contrôles frontaliers	PAXLST	ERIRSP	PAXLST
Services douaniers	CUSCAR, CUSDEC	ERIRSP	CUSCAR, CUSDEC

⁷ À développer dans le cadre des travaux des groupes d'experts «BICS navire porte-conteneurs» et «BICS bateau-citernes».

- 9) La procédure de rapport doit toujours commencer par le message ERINOT et transmettre des données supplémentaires par les messages PAXLST, CUSCAR et CUSDEC,⁸ en se référant au message **ERINOT**.
- 10) Les messages EDIFACT doivent être appliqués sans aucune modification. Leurs définitions peuvent être trouvées dans UNTDID de la CEE-ONU.
- 11) Les descriptions précises du message **ERINOT** et **ERIRSP** figurent en **appendice 3**.

7. Nomenclatures et listes de codes

- 1) Afin de limiter le travail de traduction qui incombe aux destinataires des messages, il sera fait usage autant que possible de nomenclatures et de listes de codes.
- 2) Les codes existants seront utilisés en vue d'éviter un travail spécifique de constitution et de gestion de nouvelles listes de codes.
- 3) Les nomenclatures seront utilisées pour les annonces en navigation intérieure :
1. Type de bateau et de convoi
 2. Numéro officiel du bateau (Official ship number, OFS)
 3. Numéro de bateau OMI (IMO ship identification number)
 4. Numéro de bateau ERI (ERI ship identification number)
 5. Système harmonisé pour la description et la codification des matières, 2002 (Harmonized commodity description and coding system, HS 2002)
 6. Nomenclature combinée pour les matières (Combined nomenclature, CN code)
 7. Classification standard des marchandises pour les statistiques afférentes au transport / révisée (Standard goods classification for transport statistics /Revised, NST/R)⁹
 8. Numéro ONU pour les matières dangereuses (UNDG)
 9. Code international des matières dangereuses pour le trafic maritime (IMDG code)
 10. Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR)
 11. Code des Nations Unies pour la représentation des noms de pays
 12. Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (UN/LOCODE).
 13. Code pour les sections de voies navigables
 14. Code terminal
 15. Code pour les tailles et les types de containers (ISO)
 16. Code pour l'identification des conteneurs (ISO)

⁸ Le manuel d'introduction pour l'utilisation spécifique de ces 3 messages en navigation intérieure reste à élaborer.

⁹ Les codes NST/R à 4 caractères des différents pays n'étant pas compatibles, il est recommandé d'utiliser, pour la description de la cargaison, le code HS commun de la World Customs Organization.

17. Code pour les types d'emballages.

4) Les détails et observations relatifs à l'utilisation de ces codes en navigation intérieure figurent en **appendice 4**.

5) Les codes pour les moyens de transport en navigation intérieure sont donnés par la recommandation n° 28 de la CEE-ONU (**appendice 4.1**). L'utilisation du code pour les données de bateaux et de convois dans le message ERINOT est expliquée en **appendice 4.2** de même que les désignations en 4 langues. Des exemples de combinaisons des éléments des codes 11 à 14 pré-cités sont donnés en **appendice 4.3**.

8. Protection des données et sécurité informatique

1) Les autorités compétentes prendront les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité, l'intégralité et la sécurité des données qui leur sont transmises conformément au présent standard. Elles ne sont habilitées à utiliser ces informations qu'aux fins correspondant aux services envisagés, par ex. pour la lutte contre les accidents, les contrôles aux frontières et la douane.

2) 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 n° 26 de la CEE-ONU, qui contient un exemple d'«Accord type pour l'échange des données (Model Interchange Agreement)» rédigé en termes généraux.
