

Distr. restreinte
26 mai 2014
Français
Original: anglais, français et russe

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Quarante-cinquième session

Genève, 25–27 juin 2014

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (Résolution no 60)

Séparation de la Résolution N° 60 en deux nouvelles résolutions

Note du secrétariat

Lors de sa cinquante-septième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé de séparer la Résolution n° 60 en deux nouvelles résolutions, étant donné qu'au sein de l'Union européenne les normes relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure sont administrées par deux groupes d'experts internationaux distincts.

Le secrétariat reproduit ci-dessous les deux propositions de résolutions n° 79 (normes internationales relatives aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure) et n° 80 (normes internationales relatives aux avis à la batellerie en navigation intérieure) créées à partir de la séparation de la résolution n° 60 (ECE/TRANS/SC.3/175) et de son amendement (ECE/TRANS/SC.3/175/Amend.1).

Deux documents de travail présentant ces propositions de résolution n° 79 et n° 80 seront soumis pour adoption à la cinquante-huitième session du SC.3 (novembre 2014).

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports par voie navigable

NORMES INTERNATIONALES RELATIVES
AUX SYSTEMES ELECTRONIQUES DE
NOTIFICATION EN NAVIGATION
INTERIEURE

Résolution No. 79



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2014

Normes internationales relatives aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

Résolution No. 79

Adoptée le ... 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 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.

Annexe

Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

Table des matières

	<i>Page</i>
1. Objectif et domaine d'application	6
2. Définitions	7
3. Références normatives	8
4. Procédures d'annonce	10
5. Fonctions et services RIS assurés	12
6. Messages EDIFACT	12
7. Nomenclatures et listes de codes	15
8. Protection des données et sécurité informatique	16

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^{os} 11 à 14 de l'annexe 4)

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

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>
CUSCAR	<i>Customs Cargo Report (Message)</i>
CUSDEC	<i>Customs Declaration (Message) : Déclaration douanière (annonce)</i>
ECDIS	Système de visualisation des cartes électroniques et d'information
EDI	Échange de données informatisé
EDIFACT	<i>Règles de l'ONU pour l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et les transports</i>
ERI	<i>Annonces électroniques internationales (Electronic reporting international)</i>
ERINOT	<i>Notification ERI (Message)</i>
ERIRSP	<i>Réponse ERI (Message)</i>
ERN	<i>Numéro de l'annonce électronique (Electronic Reporting Number)</i>
HS	<i>Le code du système harmonisé (Harmonized System Code)</i>
IFTDGN	<i>Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification)</i>
IFTMIN	<i>Instruction (Message)</i>
IMDG	<i>Numéro de matières dangereuses de l'OMI (Numéro)</i>
OMI	Organisation Maritime Internationale
IMO-FAL	Convention en vue de la facilitation du trafic maritime international, 1965, avec les amendements
INDRIS	Inland Navigation Demonstrator for River Information Services: le projet de l'Union Européenne sur la démonstration des services d'information fluviale
ISO	Organisation internationale de normalisation

NST/R	La classification standardisée des produits pour la statistique de transport/révisée (Standard Goods Classification for Transport Statistics/ Revised)
OFS	Numéro officiel de bateau (CCNR)
PAXLST	Liste des passagers (message)
PIANC	Association internationale de navigation
PROTECT	Organisation internationale des ports nord-européens dans lesquels transitent des matières dangereuses
PSTN	Réseau téléphonique public, fixe ou mobile
RIS	Services d'information fluviale
UN/CEFACT	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques
UN/LOCODE	Le Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports
UNDG	Le Numéro de matières dangereuses des Nations Unies (numéro)
UNTDID	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)" 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.
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 ESDS

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 passifs² :

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 dangereuses³.

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.

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

³ À définir en Allemagne Standard AIS

- 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 norme ^{4/}.
- 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 bateaux⁵ :
 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.

6. Messages EDIFACT

- 1) Dans le cadre des annonces électroniques en navigation intérieure, les informations sont échangées sous forme de messages.

⁴ 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-skippers), en liaison directe avec ECDIS intérieur.

⁵ 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.

- 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 citernes⁶.

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

9) La procédure de rapport doit toujours commencer par le message ERINOT et transmettre des données supplémentaires par les messages PAXLST, CUSCAR et CUSDEC, ^{7/} 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.

⁶ À développer dans le cadre des travaux des groupes d'experts «BICS navire porte-conteneurs» et «BICS bateau-citernes».

⁷ Le manuel d'introduction pour l'utilisation spécifique de ces 3 messages en navigation intérieure reste à élaborer.

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)⁸
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)
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**

⁸ 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.

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.

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports par voie navigable

NORMES INTERNATIONALES RELATIVES
AUX AVIS À LA BATELLERIE EN
NAVIGATION INTERIEURE

Résolution No. 80



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2014

Normes internationales relatives aux avis à la batellerie en navigation intérieure

Résolution No. 80

Adoptée le ... 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 de normes communes paneuropéennes pour les avis à la batellerie 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 d'avis à la batellerie 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.

Annexe

Normes internationales relatives aux avis à la batellerie en navigation intérieure

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	4
II. Normalisation des données	5
III. Informations relatives aux hauteurs d'eau	5
IV. Messages météorologiques	6
V. Moyens de diffusion	6
VI. Procédure à suivre pour apporter des changements dans les tableaux de référence et dans le schéma XML des avis à la batellerie	6
VII. Structure des messages et formatage XML	7

Normes internationales relatives aux avis à la batellerie en navigation intérieure

I. Introduction

1. On trouvera ci-après une description des fonctions principales et des performances requises pour les avis à la batellerie en navigation intérieure.
2. Les services d'information sur les chenaux fournissent des données géographiques, hydrologiques et administratives qui sont utilisées par les bateliers et les gestionnaires de flotte pour planifier, effectuer et superviser un voyage. Ils fournissent des informations dynamiques (par exemple hauteurs d'eau, prévisions des hauteurs d'eau) et statiques (par exemple heures de fonctionnement des écluses et des ponts) sur l'utilisation et l'état de l'infrastructure des voies navigables, et facilitent donc les décisions tactiques et stratégiques de navigation.
3. Les moyens traditionnellement utilisés pour ces services sont, par exemple, les aides visuelles à la navigation, les avis à la batellerie transmis par écrit ou radiodiffusés, et les téléphones fixes aux écluses. Le téléphone mobile aux normes GSM apporte de nouvelles possibilités pour la transmission de messages vocaux et de données, mais cette technique n'est pas disponible en tout temps et en tout lieu. Des services d'information personnalisés peuvent être assurés par des services de radiotéléphonie sur les voies navigables intérieures, par des services Internet ou par un service de carte électronique de navigation (ENC) (par exemple le système de visualisation des cartes électroniques et d'information en navigation intérieure (ECDIS intérieur) avec ENC).
4. Les spécifications techniques suivantes pour les avis à la batellerie concernent les règles à appliquer pour transmettre des informations sur les chenaux par le biais de services Internet.
5. La normalisation des avis à la batellerie vise les objectifs suivants:
 - a) Assurer la traduction automatique des principales indications contenues dans les avis dans toutes les langues des États participants;
 - b) Mettre à disposition une structure normalisée d'ensembles de données dans tous les États participants, afin de faciliter l'intégration des informations dans les systèmes de planification des voyages;
 - c) Mettre à disposition une norme pour les informations relatives aux hauteurs d'eau;
 - d) Assurer la compatibilité avec ECDIS intérieur afin de faciliter l'intégration dans ledit système des avis à la batellerie;
 - e) Faciliter l'échange de données entre les différents États.
6. Il ne sera pas possible de normaliser toutes les indications contenues dans les avis. Certaines indications seront fournies sous forme de «texte libre», sans traduction automatique. La partie normalisée devrait couvrir toutes les informations:
 - a) Importantes pour la sécurité de la navigation intérieure (par exemple: naufrage d'une menue embarcation sur le côté droit du chenal du Danube, p.k. 2010);
 - b) Nécessaires à la planification du voyage (par exemple: fermeture d'écluses, diminution du tirant d'air...).

7. Des informations complémentaires (par exemple: motif de l'interruption du fonctionnement d'une écluse) pourront être communiquées sous la forme de textes libres.

II. Normalisation des données

8. Les avis à la batellerie doivent être mis à disposition conformément au chapitre VII : Structure des messages et formatage XML, partie intitulée «Description des messages au format XML».

9. La description des messages au format XML contient une vaste gamme d'éléments de manière à étendre autant que possible le domaine d'application des messages. Le message est structuré en plusieurs champs (tags): sections, groupes, sous-groupes et éléments d'information. L'utilisation de texte libre dans les éléments d'information devrait être limitée autant que possible. Les éléments d'information doivent être encodés (standardisés) chaque fois qu'ils peuvent l'être. La description du message au format XML définit la structure du message et les codes. Les valeurs de code normalisées, leur explication et leur traduction dans les langues pertinentes sont fournies dans des tableaux de référence maintenus par le Groupe d'experts des avis à la batellerie (Notices to Skippers (NtS) Expert Group (<http://www.ris.eu/expert-groups/notices-skippers-nts>)).

10. Le schéma XML pour les avis à la batellerie, basé sur la description XML et les valeurs de code normalisées, qui contient une définition complète de tous les éléments XML, y compris des formats et des valeurs de code possibles, est maintenu par le Groupe d'experts des avis à la batellerie.

11. Pour obtenir un message XML lisible par machine, il faut remplir les champs vides dans le schéma XML (texte libre) et sélectionner les valeurs de code dans la liste des valeurs fournies dans le schéma XML.

III. Informations relatives aux hauteurs d'eau

12. Les informations relatives aux hauteurs d'eau sont importantes à la fois pour la planification du voyage et pour la sécurité de la navigation. Actuellement, il n'existe pas de norme commune pour la fixation de niveaux de référence pour les informations relatives aux hauteurs d'eau. (À titre d'exemple, l'Allemagne utilise l'étiage équivalent (EE) («gleichwertiger Wasserstand» ou GIW) tandis que les recommandations de la Commission du Danube font référence aux «basses eaux de régulation» (BER) (Regulierungs Niederwasser ou RNW), dont la définition est légèrement différente). Les tirants d'air sont généralement définis par rapport aux hautes eaux, mais, dans certains cas, la hauteur des basses eaux sert de niveau de référence. Les valeurs des échelles sont fondées sur différents niveaux de la mer ou sur des points de référence spécifiques. Par conséquent, les informations relatives aux hauteurs d'eau ne peuvent pas être utilisées dans les systèmes automatiques de calcul des tirants d'air.

13. Les données de référence pour les échelles de hauteur d'eau sont communiquées par les États membres. Comme dans le passé, les indications relatives aux hauteurs d'eau contenues dans le message pourront être données en fonction de la valeur zéro des échelles et le logiciel à bord pourra calculer la hauteur absolue sur la base des données de référence.

IV. Messages météorologiques

14. Dans la plupart des eaux soumises à l'action des marées et dans beaucoup des autres voies navigables intérieures, un certain nombre de paramètres hydrométéorologiques sont

mesurés en permanence et communiqués en ligne. Les premiers destinataires de ces résultats de mesures sont les autorités en charge des voies ou étendues d'eau navigables. La communication de ces données aux utilisateurs tels que les bateliers opérant sur les voies navigables intérieures varie fortement. Pour aider les réseaux hydrométéorologiques à communiquer ces données aux bateliers, des messages météorologiques spécifiques sont communiqués sous forme d'avis à la batellerie, conformément au tableau, intitulé «Description des messages au format XML» du chapitre VII.

15. Les États membres ne sont pas tenus de fournir des données météorologiques. Si de telles données sont fournies, elles doivent l'être de manière conforme aux présentes spécifications techniques.

V. Moyens de diffusion

16. Si les avis à la batellerie nationaux, fournis par les autorités compétentes, peuvent être utilisés par des utilisateurs pratiquant une autre langue, ces avis doivent être fournis conformément à la présente norme en format XML téléchargeable sur Internet. Afin de permettre le téléchargement d'informations spécifiques, les services Internet devraient offrir la possibilité de sélectionner:

- a) Un secteur spécifique de la voie navigable (numéro ID du secteur de chenal conformément au chapitre VII, tableau); ou
- b) Un secteur spécifique de la voie navigable défini par les points kilométriques de début et de fin (hectomètre du chenal dans l'ID, conformément au chapitre VII, tableau);
- c) Une période de validité (date de début et de fin conformément au chapitre VII, tableau);
- d) Une date de publication des avis (date de publication conformément au chapitre VII, tableau).

17. Les avis visés par la présente norme peuvent par exemple être mis à disposition par les moyens suivants:

- a) Services WAP (Wireless Application Protocol) ;
- b) Services de courrier électronique.

18. L'échange de données entre les autorités est recommandé. Toutes les autorités qui appliquent la présente norme peuvent intégrer dans leurs propres services les avis provenant d'autres autorités et États. Les parties concernées par les échanges de données (autorités) peuvent convenir directement entre elles d'une procédure à retenir pour la communication de messages XML par distribution et extraction sélectives.

VI. Procédure à suivre pour apporter des changements dans les tableaux de référence et dans le schéma XML des avis à la batellerie

19. Les propositions visant à introduire des changements dans les tableaux de référence ou dans le schéma XML doivent être envoyées au Président du groupe d'experts des avis à la batellerie, accompagnées d'un exposé des motifs qui rendent le changement nécessaire. Le Président distribue la proposition aux membres du groupe d'experts. Au sein du groupe d'experts, la demande de modification est traitée conformément à la procédure d'amendement définie dans le mandat du groupe d'experts des avis à la batellerie. Les propositions qui sont adoptées par le groupe d'experts des avis à la batellerie sont publiées sur le site Web du groupe.

20. Les propositions d'amendement à la résolution de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) relative aux avis à la batellerie, fondées sur la synthèse des propositions adoptées, sont transmises au Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE-ONU en consultation avec le secrétariat de la CEE-ONU. Le secrétariat de la CEE-ONU traite cet amendement conformément aux procédures établies par la CEE-ONU. Dans ce contexte, il doit être tenu compte des travaux du groupe d'experts. Si une proposition d'amendement de la résolution de la CEE-ONU fondée sur la synthèse des propositions est adoptée, la résolution mise à jour sera publiée par le secrétariat de la CEE-ONU.

VII. Structure des messages et formatage XML

21. Le présent chapitre décrit la structure et le formatage de l'information électronique standardisée des messages électroniques standardisés d'avis à la batellerie sur la navigation intérieure.

7.1 Structure des avis à la batellerie

7.1.1 Généralités

22. Les messages d'avis à la batellerie comportent les éléments d'information suivants:

- a) Identification du message;
- b) Message concernant le chenal ou le trafic;
- c) Messages relatifs aux hauteurs d'eau tels que:
 - Messages sur les hauteurs d'eau;
 - Messages relatifs à la plus faible profondeur relevée;
 - Messages relatifs aux tirants d'air;
 - Messages relatifs à l'état des barrages;
 - Messages relatifs aux débits;
 - Messages relatifs au régime de débit;
 - Messages de prévision sur les hauteurs d'eau;
 - Messages indiquant la plus faible profondeur prévue;
 - Messages de prévision sur les débits;
- d) Messages relatifs à la présence de glace;
- e) Messages météorologiques.

23. Un message normalisé au format XML comporte par conséquent quatre sections, en plus de l'identification du message:

- a) Identification du message;
- b) Messages concernant le chenal ou le trafic;
- c) Messages relatifs aux hauteurs d'eau;
- d) Messages relatifs à la présence de glace;
- e) Messages météorologiques.

24. Un message ne comporte que deux sections: la section Identification du message et au moins une des sections suivantes: messages concernant le chenal ou le trafic, message

relatif aux hauteurs d'eau, message relatif à la présence de glace ou message météorologique (le panachage de sections contenant différents types d'informations n'est pas autorisé).

25. La section relative au chenal et au trafic énonce des restrictions pour un Secteur du chenal ou pour un Objet. Les avis à la batellerie relatifs au chenal et au trafic portent sur un Secteur du chenal ou sur un Objet géographique (point). Lorsque le message concerne un Objet, le secteur du chenal doit aussi être indiqué, mais sans les données relatives aux restrictions.

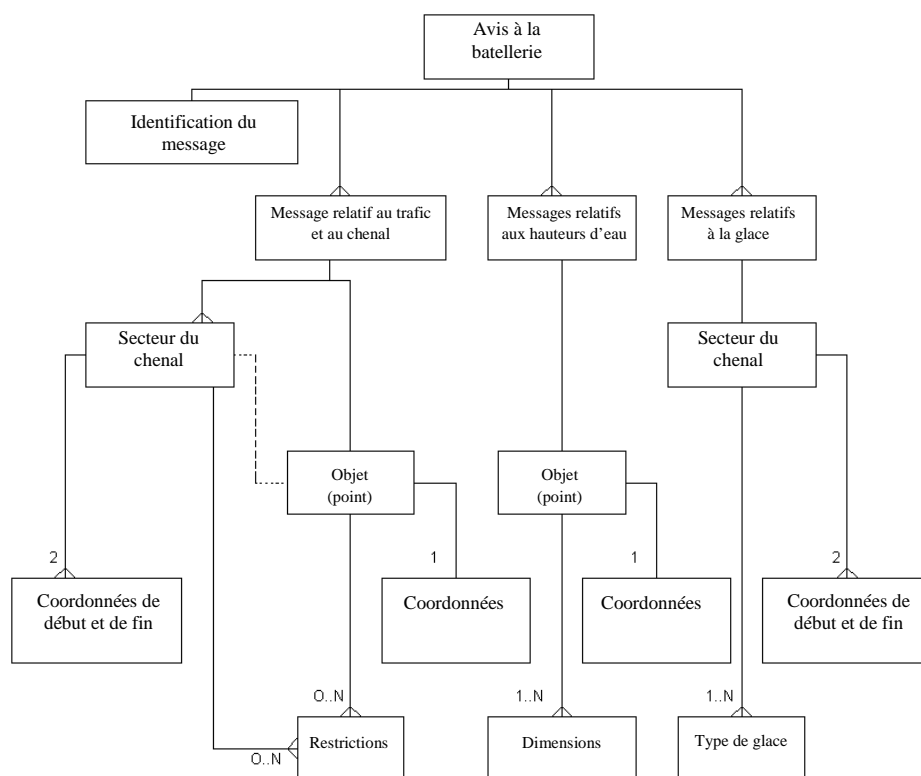
26. Lorsqu'un avis énonce différentes restrictions pour différents groupes concernés ou différentes informations de communication pour différentes restrictions, le même numéro peut être utilisé pour plusieurs parties des avis relatifs au chenal ou au trafic.

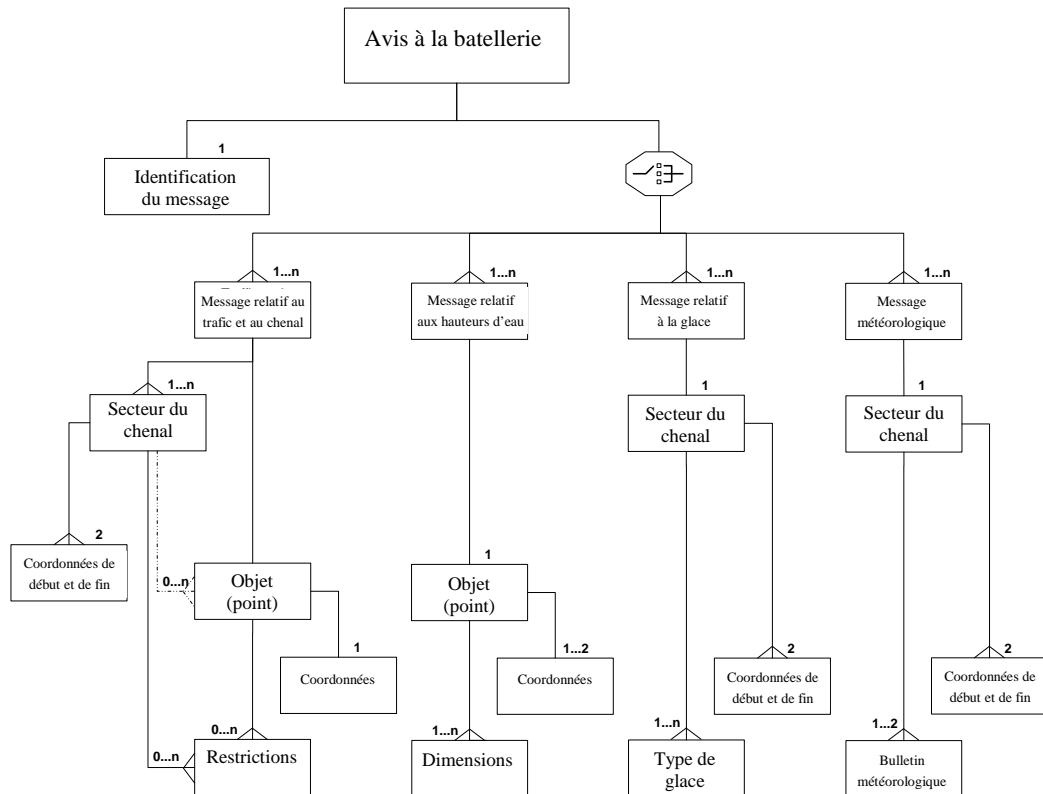
27. La section du message relative aux hauteurs d'eau contient des données relevées pour un Objet, généralement un marégraphe.

28. La section du message relative à la présence de glace comporte des informations relatives à la présence de glace sur le secteur concerné.

29. L'avis météorologique comprend des informations concernant les conditions météorologiques sur le secteur concerné.

Figure
Structure du message pour les avis à la batellerie





7.1.2 Présentation de la description du message XML

30. La présente section donne un aperçu de la définition du message en code XML. Le schéma XML contenant une définition exhaustive pour tous les éléments XML, y compris les formats possibles, est maintenu par le Groupe d'experts des avis à la batellerie.

Table, XML message definition
(English only)

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory</i> <i>Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
	<?xml version="1.0" encoding="utf-8" ?>			
	<RIS_Message>	Notice to Skippers		
1s	<identification>	Identification section	M	1
1.1	<from>String</from>	Sender of the message	M	
1.2	<originator>Riza</originator>	Originator (initiator) of the information in this message	M	
1.3	<country_code>CH</country_code>	Country where message is valid	M	
1.4	<language_code>HU</language_code>	Original language used in the textual info. (contents)	M	
1.5	<district>WaddenZee</district>	District / Region within the specified country, where the message is applicable	C	
1.6	<date_issue>20011231</date_issue>	Date of editing	C	
1.7	<time_issue>1145</time_issue>	Time of editing	C	
1e	</identification>			
2s	<ftm>	Fairway and traffic related section	C	1
2.1	<year>2001</year>	Year of first issuing of the notice	M	
2.2	<number>9999</number>	Number of the notice (per year)	M	
2.3	<serial_number>99</serial_number>	Serial number of the notice (replacements and withdrawals). Original notice: 00	M	
2.4s	<target_group>	Target group information	C	
2.4.1	<target_group_code>ALL</target_group_code>	Target group (vessel type) for this message	M	Default: all

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
2.4.2	<direction_code>ALL</direction_code>	Upstream or downstream traffic, or both	M	Default: all
2.4e	</target_group>			
2.5	<subject_code>OBSTRU</subject_code>	Subject code	M	
2.6s	<validity_period>	Overall period of validity	M	
2.6.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of validity period	M	
2.6.2	<date_end>99999999</date_end>	End date of validity period (indefinite: 99999999)	M	
2.6e	</validity_period>			
2.7	<contents>String</contents>	Contents / notice text in original language	C	
2.8	<source>String</source>	Notice source (authority)	C	
2.9	<reason_code>REPAIR</reason_code>	Reason / justification of notice	C	
2.10s	<communication>	Communication channel information	C	
2.10.1	<reporting_code>INF</reporting_code>	Reporting regime (information or duty to report)	M	5
2.10.2	<communication_code>TEL</communication_code>	Communication code (telephone, VHF etc.)	M	5
2.10.3	<number>String</number>	Telephone, VHF number, e-mail address, URL or teletext	C	5
2.10e	</communication>			
2.11s	<fairway_section>	Fairway section, also available for objects (no. 2.12)	M	2
2.11.1s	<geo_object>	Geo information of fairway	M	
2.11.1.1	<id>String</id>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	
2.11.1.2	<name> String </name>	(Local) Name of the fairway section (f.e.: Rhine between bridge A and bridge B)	M	

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
2.11.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	Default: FWY
2.11.1.4s	<coordinate>	Fairway section begin and end coordinates (2x)	C	7
2.11.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
2.11.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
2.11.1.4e	</coordinate>			
2.11.1e	</geo_object>			
2.11.2s	<limitation>	Fairway section limitations	C	
2.11.2.1s	<limitation_period>	Limitation periods / intervals	C	
2.11.2.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of limitation period (overall)	M	5
2.11.2.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End date of limitation period	C	
2.11.2.1.3	<time_start>1420</time_start>	Start time of limitation period	C	
2.11.2.1.4	<time_end>0500</time_end>	End time of limitation period	C	
2.11.2.1.5	<interval_code>SAT</interval_code>	Interval for limitation if applicable	C	
2.11.2.1e	</limitation_period>			
2.11.2.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>	Kind of limitation	M	5
2.11.2.3	<position_code>AL</position_code>	Position, which side	M	5, default: all AL
2.11.2.4	<value>3.14159</value>	Value of limitation (i.e. max draught)	C	
2.11.2.5	<reference_code>NAP</reference_code>	Value reference	C	
2.11.2.6	<indication_code>MAX</indication_code>	Indication of the type of value (select a code from the reference table)	C	
2.11.2e	</limitation>			
2.11.e	</fairway_section>			

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
2.12s	<object>	Object section ()	C	3
2.12.1s	<geo_object>	Geo Information of object	M	5
2.12.1.1.	<id>String</id>	Unique id of the geographical object	M	5
2.12.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the geographical object	M	5
2.12.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5
2.12.1.4s	<coordinate>	Object coordinates (1x)	C	8
2.12.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
2.12.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
2.12.1.4e	</coordinate>			
2.12.1e	</geo_object>			
2.12.2s	<limitation>	Object limitation section	C	
2.12.2.1s	<limitation_period>	Limitation periods / intervals	C	
2.12.2.1.1	<date_start>20011231</date_start>	(see <fairway section>)	M	5
2.12.2.1.2	<date_end>20011231</date_end>		C	
2.12.2.1.3	<time_start>1420</time_start>		C	
2.12.2.1.4	<time_end>0500</time_end>		C	
2.12.2.1.5	<interval_code>SAT</interval_code>		C	
2.12.2.1e	</limitation_period>			
2.12.2.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>		M	5
2.12.2.3	<position_code>AL</position_code>		M	5, default: all AL
2.12.2.4	<value>3.14159</value>		C	
2.12.2.5	<reference_code>NAP</reference_code>		C	
2.12.2.6	<indication_code>MAX</indication_code>		C	

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
2.12.2e	</limitation>			
2.12e	</object>			
2e	</ftm>			
3s	<wrm>	Water level related section	C	1
3.1s	<validity_period>	Overall period of validity of water level message	C	
3.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of validity period	M	5
3.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End date of validity period	M	5
3.1e	</validity_period>			
3.2s	<geo_object>	Geo Information of measurement location, tide gauge	M	5
3.2.1	<id>String</id> (Waterway section)	Unique id of the geographical object	M	5
3.2.2	<name>String</name> (Pegelname)	(Local) Name of the geographical object	M	5
3.2.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5, default: FWY
3.2.4s	<coordinate>	Object coordinates (1x or 2x)	C	9
3.2.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
3.2.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
3.2.4e	</coordinate>			
3.2.e	</geo_object>			
3.3	<reference_code>NAP</reference_code>	Value reference (measurement reference)	C	6
3.4s	<measure>	Measurements (normal or predicted values)	M	5
3.4.1	<predicted>1</predicted>	Predicted measurement (1) or real measurement (0)	M	5
3.4.2	<measure_code>DIS</measure_code>	Kind of water level related information	M	5

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
3.4.3	<value>314159</value>	Value	C	10
3.4.4	<difference>314159</difference>	Difference with previous measurement	C	
3.4.5	<barrage_code>OPD</barrage_code>	Barrage status	C	11
3.4.6	<regime_code>HIG</regime_code>	Regime applicable	C	12
3.4.7	<measuredate>20011231</measuredate>	Date of measurement	M	5
3.4.8	<measuretime>1420</measuretime>	Time of measurement	M	5
3.4e	</measure>			
3e	</wrm>			
4s	<icem>	Ice related section	C	1
4.1s	<validity_period>	Overall period of validity of ice information	C	
4.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start of validity period	M	5
4.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End of validity period	M	5
4.1e	</validity_period>			
4.2s	<fairway_section>	Fairway	M	5
4.2.1	<geo_object>	Geo Information of fairway location	M	5
4.2.1.1	<id>String</id>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	5
4.2.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the fairway section	M	5
4.2.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5, default: FWY
4.2.1.4	<coordinate>	Fairway section begin and end coordinates (2x)	C	7
4.2.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
4.2.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
4.2.1.4e	</coordinate>			

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
4.2.1e	</geo_object>			
4.2.2s	<limitation>	Fairway section limitations		not applicable
4.2.2e	</limitation>	Fairway section limitations		not applicable
4.2e	</fairway_section>			
4.3s	<ice_condition>	Ice conditions	M	5
4.3.1	<measuredate>20011231</measuredate>	Date of measurement	M	5
4.3.2	<measuretime>1420</measuretime>	Time of measurement	M	5
4.3.3	<ice_condition_code>A</ice_condition_code>	Condition code	C	4
4.3.4	<ice_accessibility_code>A</ice_accessibility_code>	Accessibility code	C	4
4.3.5	<ice_classification_code>A</ice_classification_code>	Classification code	C	4
4.3.6	<ice_situation_code>NOLA</ice_situation_code>	Situation code	C	4
4.3e	</ice_condition>			
4e	</icem>			
5s	<werm>	Weather related section	C	1
5.1s	<validity_period>	Period of validity	M	5, 13
5.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start of validity period	M	
5.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End of validity period (indefinite: 99999999)	M	
5.1e	</validity_period>			
5.2s	<fairway_section>	Fairway	M	5
5.2.1s	<geo_object>	Geo Information of fairway location	M	5
5.2.1.1	<id>String</id>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	5
5.2.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the fairway section	M	5

<i>Nr.</i>	<i>Tag (Group headers and closers are boldly printed)</i>	<i>Description</i>	<i>Mandatory Conditional</i>	<i>Rule applicable</i>
5.2.1.3s	<coordinate>	Fairway section begin and end co-ordinates (2x)	C	7
5.2.1.3.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
5.2.1.3.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
5.2.1.3e	</coordinate>			
5.2.1e	</geo_object>			
5.2e	</fairway_section>			
5.3s	<weather_report>	Weather Report (1x or 2x)	M	5
5.3.1	<forecast>0</forecast>	Actual (0) or Forecast (1) report	M	
5.3.2	<weather_class_code>ORAIN</weather_class_code>	Classification of weather report (0..Nx)	M	5, 14
5.3.3s	<weather_item>	Weather items (0..Nx)	C	5
5.3.3.1	<weather_item_code>WI</weather_item_code>	Weather item type (Wind, Wave etc)	M	5
5.3.3.2	<value_min>4</value_min>	Actual or Minimum value	M	
5.3.3.3	<value_max>5</value_max>	Maximum value	C	
5.3.3.4	<value_gusts>7</value_gusts>	Gusts value (Wind)	C	
5.3.3.5	<weather_category_code>2</weather_category_code>	Classification of wind report	C	
5.3.3.6	<direction_code_min>W</direction_code_min>	Direction of wind or wave	C	
5.3.3.7	<direction_code_max>N</direction_code_max>	Direction of wind or wave	C	
5.3.3e	</ weather_item >			
5.3e	</weather_report>			
5e	</werm>			
	</RIS_Message>			

31. Les règles suivantes s'appliquent au tableau:
- a) Dans un message, au moins deux rubriques doivent être complétées:
 - La section Identification (1); et
 - Une des sections suivantes:
 - Messages concernant le chenal ou le trafic (2);
 - Message relatif à la hauteur d'eau (3);
 - Message relatif à la glace (4);
 - Message météorologique (5).
 - b) Le groupe 2.11 (secteur du chenal) est également disponible pour les messages relatifs aux objets (n° 2.12);
 - c) Groupe 2.12 (section objet) non disponible pour les messages relatifs au chenal (n° 2.11);
 - d) Dans le groupe 4.3, au moins un des éléments facultatifs 4.3.3 à 4.3.6 doit être complété;
 - e) Lorsqu'un groupe facultatif comporte des sous-groupes obligatoires, ces derniers ne sont obligatoires que si le groupe est utilisé à un niveau plus élevé;
 - f) Uniquement obligatoire pour les hauteurs d'eau et les tirants d'air;
 - g) Un secteur de chenal est défini par les coordonnées de début et de fin (2 ensembles de coordonnées);
 - h) Un objet est défini par les coordonnées de son centre (1 ensemble de coordonnées);
 - i) Dans les WRM (messages relatifs aux hauteurs d'eau), un objet géographique a 2 ensembles de coordonnées si le code type est FWY; dans le cas contraire, 1 ensemble seulement de coordonnées doit être utilisé;
 - j) Obligatoire si le code mesure est «DIS», «VER», «LSD» ou «WAL»;
 - k) Obligatoire si le code mesure est «BAR»;
 - l) Obligatoire si le code mesure = «REG»;
 - m) Quand des prévisions sont faites pour diverses périodes, il faut un avis météorologique par période;
 - n) Des combinaisons de champs météo/classe/code peuvent être indiquées.

7.1.3 Explications relatives aux champs

32. La signification des différents champs utilisés dans la description XML est précisée sur la page «Tags» (champs) des tableaux de référence pour les avis à la batellerie.

7.1.4 Explications relatives aux codes

33. La signification des différents codes utilisés dans la description XML est précisée dans les tableaux de référence pour les avis à la batellerie. Les formats et valeurs admissibles pour tous les éléments XML sont décrits dans le schéma XML pour les avis à la batellerie.

34. Les avis à la batellerie peuvent être subdivisés en deux catégories: URGENT et NON-URGENT. Les avis urgents impliquent toujours une restriction du trafic de navigation. Par conséquent, une ou plusieurs indications doivent figurer dans la section Restrictions. Si un avis ne comporte pas de section Restrictions, il n'est pas urgent.

35. Les données relatives aux longitudes et latitudes sont basées sur le WGS 84 et sont indiquées en degrés et minutes, avec au moins trois décimales, quatre décimales étant préférables (dd mm.mmmm N, ddd mm.mmmm E).

36. Les valeurs décimales portées dans les champs numériques sont indiquées avec un point décimal («.»). Aucune ponctuation n'est utilisée pour séparer les milliers.

37. Seules les unités de mesure suivantes sont admissibles: cm, m³/s, h, km/h, kW, Bft (vents), mm/h (précipitations) et degré Celsius.

38. Il n'existe pas de section Objets pour les sections Voies navigables. Pour les objets (ponts, etc.), la section Voie navigable doit être incluse.

39. Le code de localisation conforme à la spécification technique pour la notification électronique des navires doit être utilisé en tant que ID unique.

7.1.4.1 Les codes Sujet attribués aux avis à la batellerie

40. Le sens et les situations indiqués par les différents codes sujets sont expliqués ci-après.

Interruption	<p>Lorsque la navigation, sous quelque forme que ce soit, est impossible:</p> <ul style="list-style-type: none"> • à travers tous les sas d'une écluse; • à travers tous les passages sous un pont; • en un point précis du chenal; • sur un secteur précis du chenal.
Interruption partielle	<p>Lorsque la navigation est limitée pour cause de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fermeture d'un ou plusieurs sas d'une écluse, au moins un sas restant opérationnel; • fermeture d'un ou plusieurs passages sous un pont, au moins un passage restant utilisable; • restriction en un point donné du chenal, ce dernier demeurant partiellement utilisable.
Retards	<p>Lorsqu'un obstacle empêche la navigation au passage d'un pont, d'une écluse ou d'un secteur du chenal pendant une certaine durée dont le début et la fin sont précisés.</p> <p><i>Exemple: Retard de deux heures au maximum le 13 novembre de 08:00 heures à 17:00 heures.</i></p> <p><i>Codage:</i></p> <p><i>date_start (date de début): 20021113</i></p> <p><i>date_end (date de fin): 20021113</i></p> <p><i>time_start (heure de début): 0800</i></p> <p><i>time_end (heure de fin): 1700</i></p> <p><i>limitation_code (code restrictions): Retard</i></p> <p><i>Position_code (code position): Tout</i></p> <p><i>Value (valeur): 2</i></p>

Interruption de service	<p>Lorsqu'un pont mobile n'est pas en service pendant un laps de temps donné.</p> <p>Ce laps de temps doit se situer à l'intérieur des heures normales de fonctionnement.</p> <p>L'interruption de service d'une écluse implique une interruption ou un retard.</p> <p>En cas d'interruption de service d'un pont mobile, le passage sous le pont reste possible. Si tel n'est pas le cas, il s'agit d'une «interruption».</p>
Fonctionnement modifié	<p>Lorsque les horaires de service habituels d'une écluse ou d'un pont sont modifiés.</p> <p>Cela signifie généralement une restriction par rapport aux horaires de service habituels, en raison de travaux, plutôt qu'une extension des horaires de service.</p> <p>Une limitation des horaires de service d'une écluse se traduit en général par une interruption.</p> <p>Si, par exemple, une écluse est normalement en service de 06:00 heures à 20:00 heures et que cet horaire est ramené à une plage allant de 10:00 heures à 14:00 heures, il y aura une interruption de 06:00 heures à 10:00 heures et de 14:00 heures à 20:00 heures.</p> <p>Une limitation des horaires de service d'un pont se traduit en général par une «interruption de service».</p>
Longueur du bateau	<p>Lorsque la longueur maximale généralement admise ou possible sur un secteur donné est réduite pour la navigation de passage. Cela se produit généralement dans les écluses (sas partiellement disponible).</p>
Largeur disponible	<p>Lorsque la largeur normalement disponible pour la navigation de passage est réduite en un point donné.</p> <p>Il s'agit généralement de travaux sur un pont ou une écluse.</p> <p>Ce Sujet est aussi utilisé lorsque la largeur disponible du chenal est réduite, même lorsque ceci n'a pas d'incidence sur la largeur maximale disponible de la voie navigable.</p>
Hauteur du bateau	<p>Lorsque la hauteur normalement disponible pour la navigation de passage est réduite en un point donné.</p>
Tirant d'air	<p>S'applique aussi lorsque le tirant d'air est limité localement par du matériel utilisé pour peindre par exemple.</p>
Tirant d'eau du bateau	<p>Lorsque le tirant d'eau normalement disponible pour la navigation de passage est réduit en un point donné.</p>
Profondeur disponible	<p>Lorsque la profondeur disponible est modifiée. Ceci n'a pas d'incidence directe sur le tirant d'eau maximal.</p>
Interdiction d'accostage	<p>Lorsqu'il est interdit d'accoster en un point donné du chenal.</p>

Modification de la signalisation	Lorsque la signalisation nautique est modifiée, par exemple les bouées, balises, feux, panneaux, etc. L'encodage de «Modification de la signalisation» peut être utilisé pour les Nouveaux dispositifs de signalisation parce qu'il indique le passage de l'absence de signalisation à la présence d'une certaine signalisation.
Travaux	Autres activités sur ou à proximité du chenal, lorsque celles-ci ne font pas partie des Sujets énumérés.
Travaux de dragage	Travaux de dragage pour lesquels aucun autre Sujet n'est applicable.
Manœuvres militaires	Manœuvres militaires pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
Manifestations festives	Manifestations (compétitions d'avirons, feux d'artifice, etc.) pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
Information	Toutes les autres informations pour lesquelles aucun autre Sujet (structuré) n'est applicable.
Annulation de l'avis	Le message doit être publié avec le numéro de version de l'information d'origine.

41. Lorsque plusieurs Sujets sont applicables pour un seul message, on retient la restriction qui a le plus d'impact sur le trafic.

7.1.4.2 Explications concernant les codes relatifs à la présence de glace

42. La signification des codes relatifs à la présence de glace utilisés dans la description XML est précisée dans les tableaux de référence pour les avis à la batellerie.

43. L'épaisseur indiquée dans la colonne 2 du «ice_condition_code» (code relatif à l'état de la glace) ne concerne que l'épaisseur moyenne constatée. Le choix du code pour une situation donnée doit être fondé sur la description.

7.1.4.3 Codage des périodes de restrictions

44. La période de restrictions est codée par

- a) date de début
- b) date de fin
- c) heure de début
- d) heure de fin
- e) intervalle

45. Les périodes de restrictions étant très importantes pour la planification des voyages, elles doivent être codées conformément aux exemples ci-après :

<i>Période de restrictions</i>	<i>date de début</i>	<i>date de fin</i>	<i>heure de début</i>	<i>heure de fin</i>	<i>intervalle</i>
2005-01-01, 07:00 au 2005-01-31, 20:00	20050101	20050131	0700	2000	continu (C)
2005-01-01 au 2005-01-31, tous les jours de 07:00 à 20:00	20050101	20050131	0700	2000	quotidien (M)
2005-01-01 au 2005-01-31, tous les jours ouvrables (du lundi au vendredi) de 07:00 à 20:00	20050101	20050131	0700	2000	du lundi au vendredi (M)
2005-01-01 au 2005-01-21, chaque semaine du lundi 07:00 au vendredi 20:00	20050103	20050107	0700	2000	continu (C)
	20050110	20050114	0700	2000	continu (C)
	20050117	20050121	0700	2000	continu (C)
2005-01-01 au 2005-01-31, chaque jour de 07:00 à 20:00 à l'exception du 2005-01-06	20050101	20050131	0700	2000	quotidien (M)
	20050106	20050106			à l'exception du (M)