



# **Guide**

## **Annonces électroniques en navigation intérieure**

## Guide Edition 2005

# Annonces électroniques en navigation intérieure

### Sommaire

1.	Base .....	3
1.1	Objectifs .....	3
1.2	Définitions .....	3
1.3	Principales caractéristiques du standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure .....	4
2.	Standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure .....	5
2.1	Objet .....	5
2.2	Base juridique .....	5
2.3	Edition actuelle .....	5
2.4	Structure du standard .....	6
2.5	Services RIS proposés .....	6
3.	Annonces électroniques en navigation intérieure.....	7
3.1	Procédures d'annonce.....	7
3.1.1	Annonces du bateau à l'autorité .....	7
3.1.2	Notification de transport.....	7
3.1.3	Annonce d'arrivée et rapport de position.....	8
3.2	Annonces d'autorité à autorité .....	8
3.3	Annonces de l'autorité au bateau .....	9
4.	Messages EDIFACT .....	10
5.	Nomenclatures et listes de codes .....	11
6.	Protection des données et sécurité informatique .....	11
7.	Utilisation des annonces électroniques en navigation intérieure .....	12
7.1	Autriche .....	12
7.2	Belgique .....	12
7.3	France .....	12
7.4	Allemagne .....	13
7.5	Pays-Bas .....	13
7.6	Suisse .....	13
Annexe		
	Coordonnées des administrations compétentes des voies navigables .....	14



## 1. Généralités

### 1.1 Objectifs

Le standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- faciliter l'échange électronique de données (EDI) entre les acteurs de la navigation intérieure ainsi que dans le cadre de la chaîne de transport multimodal, dès lors que la navigation intérieure y intervient ,
- supprimer les annonces multiples comportant les mêmes informations relatives au voyage et adressées aux différentes administrations et/ou partenaires commerciaux ,
- mettre à disposition les règles et standards pour l'échange d'annonces électroniques entre les acteurs de la navigation intérieure. Les administrations et autres parties concernées (propriétaires, bateliers de la navigation intérieure, chargeurs, ports) échangeront leurs données conformément à ce standard.

### 1.2 Définitions

#### **Echange électronique de données**

*(electronic data interchange, EDI)* désigne la transmission, par voie électronique, de données structurées suivant des standards définis entre les applications informatiques des différents partenaires concernés

#### **Annonces électroniques internationales**

*(electronic reporting international, ERI)* désigne l'effort d'harmonisation de la navigation intérieure en Europe suivant les recommandations du Groupe ERI.

#### **UN/EDIFACT**

désigne les règles applicables à l'échange électronique de données pour l'administration, le commerce et le transport. Ces règles sont adoptées par la CEE/NU et sont publiées dans la nomenclature UNTDID (UN Trade Data Interchange Directory) de la CEE/NU suivant une procédure concertée.

#### **Autres termes généraux utilisés dans ce contexte :**

#### **Code**

désigne une succession de caractères utilisée pour abréger une annonce ou une identification.

#### **Autorités compétentes**

*(competent authorities)* désigne les administrations ou organismes mandatés par les gouvernements pour recevoir et retransmettre les annonces au sens du standard.

<b>Destinataire</b>	<i>(consignee)</i> désigne celui/celle qui réceptionne les marchandises, chargements ou containers conformément au document de transport.
<b>Numéro EDI</b>	<i>(EDI number)</i> désigne l'adresse électronique d'un émetteur ou d'un destinataire d'un message (par ex. l'expéditeur et le destinataire d'une cargaison). Il peut s'agir d'une adresse de courrier électronique (E-mail), d'une identification convenue ou d'un numéro de la European Article Numbering Association ( <i>EANA number</i> ).
<b>Procédure</b>	<i>(procedure)</i> 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.
<b>Conducteur</b>	<i>(shipmaster)</i> 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 ( <i>captain</i> ), marinier ( <i>skipper</i> )).
<b>Notification de transport</b>	<i>(transport notification)</i> désigne la notification d'un voyage prévu auprès de l'autorité compétente.

### 1.3 Principales caractéristiques du standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure

- Le standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure s'appuie sur des normes et recommandations internationalement reconnues dans le commerce et le transport et les complète pour le secteur de la navigation intérieure. Le standard tient compte des enseignements acquis dans le cadre de projets de recherche européens et d'utilisations de systèmes d'annonce dans différents Etats. Les conclusions récentes du Groupe de travail "Electronic Reporting International (ERI) ont également été prises en compte.
- 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. Standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure**

### **2.1 Objet**

1. Le standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure 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. Le standard décrit les annonces, la teneur des données (data items) ainsi que les codes et références à utiliser pour les annonces électroniques dans le cadre des services et des systèmes d'informations fluviales. (SIF).
3. Le présent standard contient les règles majeures et fondamentales applicables aux annonces électroniques. Certaines règles et recommandations devront être précisées ultérieurement sur la base de l'expérience acquise.
4. Le standard décrit les relations entre les entreprises privées (chargeurs, bateliers, exploitants d'équipements de transbordement, ports) et les organismes publics (administrations de la navigation, ports publics). Il ne décrit pas les relations entre entreprises privées qui se situent en dehors du champ d'action des pouvoirs publics.

### **2.2 Base juridique**

- Résolution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) adoptée le 28 mai 2003 : "Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure" (Résolution 2003-I-23).
- Recommandation des Nations-Unies relatives à l'échange de données commerciales (recommandations UNCEFACT 25, 31 et 32, Accords EDI et E-commerce).

### **2.3 Edition actuelle**

L'édition 1.0 actuelle du 28 mai 2003 est accessible sur Internet à l'adresse suivante :  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org).

## 2.4 Structure du standard

Le standard comprend :

- le texte en anglais, néerlandais, français et allemand,
- les procédures d'annonce,
- les services RIS proposés,
- les messages EDIFACT et les messages XML qui en découlent.

Le standard comprend également une annexe et appendices suivants :

1. Données à transmettre dans les différents services et fonctions des RIS,
2. Diagramme d'arborescence ERINOT,
3. Spécification des messages ERI,
4. Nomenclatures (codes),
  - 4.1 Codes pour les types de moyens de transport en navigation intérieure, recommandation n° 28 de la CEE/NU, extrait pour la navigation intérieure avec modifications apportées par la CCNR pour l'utilisation dans le Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure, 26 août 2002,
  - 4.2 Codes des types de bateaux et convois en quatre langues,
  - 4.3 Exemples de combinaisons d'éléments dans le code de localisation.

## 2.5 Services RIS proposés

Les services suivants peuvent être proposés par les annonces électroniques des bateaux<sup>1</sup> :

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 par les administrations des voies navigables,
6. Contrôles frontaliers,
7. Services douaniers.

---

<sup>1</sup> voir directives RIS 2004, chap. 4.5

### **3. Annonces électroniques en navigation intérieure**

#### **3.1 Procédures d'annonce**

##### **3.1.1 Annonces du bateau à l'autorité**

1. L'annonce bateau – autorité se compose essentiellement des :
  - a) Annonces de transport sur les voyages de bateaux chargés ou à vide à l'intérieur du secteur relevant de l'autorité, si applicables.
  - b) 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 qui sont envoyées au nom du bateau sont considérées comme des annonces bateau – autorité, même si elles ont été envoyées par des représentants légaux du bateau à terre.
3. Lorsqu'une autorisation de pénétrer dans un secteur administratif est requise, l'annonce est transmise à l'autorité dès le début du voyage et une nouvelle fois lors de l'arrivée dans le secteur considéré.

##### **3.1.2 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 et une cargaison donnée ou avec un bateau sans cargaison.
2. La notification de transport peut être émise soit par le marinier, soit par le chargeur, pour le compte du marinier.
3. Les notifications de transport doivent toujours être envoyées avant le début du voyage de même qu'avant l'entrée dans le secteur de compétence d'une autorité 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 pour la voie navigable retourne une confirmation après avoir traité la notification. La confirmation comprend l'autorisation avec une référence, ou un refus de l'autorisation, assorti de précisions relatives à la procédure à suivre.
4. L'échange des annonces comportant des notifications de standard est effectué de manière asynchrone mais les délais sont courts.
5. Chaque autorité accepte les annonces communiquées par courrier électronique (E-mail) conformément à la description de l'annonce, de préférence sous forme de pièce jointe au courrier électronique. Si nécessaire, l'annonce structurée peut également être incorporée directement au texte de l'annonce. La boîte aux lettres électronique (mailbox) doit être accessible directement via un téléphone public (PSTN) et indirectement via Internet.
6. Chaque autorité peut décider d'accepter d'autres moyens de transmission. Lorsque les annonces sont transmises par voie traditionnelle (par ex. sur papier, par télécopie ou par radio) et qu'elles sont ensuite traitées par voie électronique, l'information devrait être délivrée sous une forme qui permette de la saisir dans un système électronique.

### 3.1.3 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 au moins deux heures 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 passifs<sup>2</sup> :
  - 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 VHF. Il est alors possible de faire usage du code 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 visuelle ou par radar du trafic assurée par l'éclusier est en outre nécessaire pour éviter que les bateaux ne se placent prématurément dans la file d'attente.
  - 3 *Par transpondeur (Système automatique d'identification, AIS)*

Les transpondeurs étant de plus en plus répandus, ceux-ci seront probablement à l'avenir le moyen idéal pour annoncer l'arrivée d'un bateau. Les transpondeurs permettent en outre de transmettre des informations sur la présence à bord de matières dangereuses<sup>3</sup>.

### 3.2 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 sur la voie navigable qui a été conjointement défini.
3. L'échange de toutes les annonces doit être effectué de manière asynchrone mais dans un délai court. L'autorité émettrice sera autorisée à demander confirmation à l'autorité destinataire.
4. Chaque autorité nationale doit accepter les annonces émises sous la forme de courrier électronique (E-mail) conformément à la description, contenues directement dans le texte ou, de préférence, annexées au courrier électronique sous forme de pièce jointe. La boîte aux lettres électronique (mailbox) doit être accessible directement via un téléphone public (PSTN) et/ou 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.

---

<sup>2</sup> Ces rapports d'arrivée et de position, ainsi que d'autres, ne sont pas spécifiés dans ce standard.

<sup>3</sup> Reste à définir dans le standard Tracking & Tracing.

5. Une demande de transmission à un tiers d'informations extraites d'une annonce bateau-autorité ne peut être acceptée qu'avec l'approbation expresse du propriétaire de cette information, c'est-à-dire du conducteur du bateau ou du chargeur. Cette autorisation peut être donnée sous la forme d'une mention ajoutée à la notification de transport d'origine.

### **3.3 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 peuvent également comprendre la transmission d'informations sur la voie navigable, par exemple des communiqués concernant la navigation intérieure et des informations sur les niveaux d'eau. Les informations de ce type ne font pas l'objet de ce standard.<sup>4</sup>
3. L'échange de toutes les annonces doit être effectué de manière asynchrone mais dans un délai court.
4. Chaque émetteur d'une notification de transport (batelier ou chargeur) qui prend part au système électronique d'annonces doit avoir accès à une boîte aux lettres électronique (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 que des annonces correspondant aux standards. Les autorités n'utiliseront et n'enverront des annonces non standardisées qu'à des fins spécifiques et exclusivement pour certaines combinaisons d'applications.

---

<sup>4</sup> 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.

#### 4. Messages EDIFACT

1. Dans le cadre des annonces électroniques en navigation intérieure, les informations sont échangées sous forme de messages.
2. Le standard d'annonce actuellement utilisé est UN/EDIFACT, avec ses règles de syntaxe pour la structure du message (ISO 9735-1). Le XML (extended Mark-up Language) est une syntaxe développée récemment pour les PC, basée sur HTML, qui est flexible et indépendante du format de données. EDIFACT et XML utilisent les mêmes structures de données et listes de codes. Les messages XML sont beaucoup plus longs que les messages EDIFACT. La CEE/NU, ISO et d'autres organes de normalisation préparent actuellement la définition de la teneur des messages XML dans le cadre de l'initiative ebXML (electronic business XML). A ce jour ont été définis les premiers "core components" qui peuvent déjà être utilisés. Toutefois, on ignore encore si ceux-ci s'écartent notablement des données des nomenclatures UN/EDIFACT (directories) actuellement disponibles. Actuellement ce standard est utilisé seulement pour les nomenclatures UN/EDEFAC, ceci pour éviter toute interprétation ambiguë.
3. Le format ERI pour l'annonce de matières dangereuses est le "Message international pour le signalement de l'expédition et du transport de matières dangereuses" UN/EDIFACT. Les autorités portuaires d'Anvers, de Brême, de Felixtowe, de Hambourg, du Havre, et de Rotterdam basent le message PROTECT sur le message *IFTDGN*. PROTECT a servi de base pour le message d'annonce ERI en navigation intérieure. Cette procédure garantit l'harmonie entre la navigation maritime et la navigation intérieure pour les matières dangereuses et polluantes.
4. Une certaine marge de manœuvre pour le message *IFTDGN* a permis d'élargir légèrement l'annonce ERI, de sorte que les matières non dangereuses puissent également être déclarées. Grâce à cette caractéristique, toutes les données relatives à la notification du transport et du voyage (données relatives au bateau et à la cargaison pour un voyage) ont pu être regroupées en une annonce unique.
5. Les messages EDIFACT doivent être utilisés sans aucune modification. Ils sont définis dans les UN/ECE UNTDID (UN Trade Data Interchange Directories) et ses publications annuelles suivantes.

## 5. 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 afin d'éviter un travail spécifique de constitution et de gestion de nouvelles listes de codes.
3. Les nomenclatures suivantes seront utilisées pour les annonces en navigation intérieure :
  - 1 Type de bateau et de convoi,
  - 2 Numéro officiel du bateau (OFS),
  - 3 Numéro de bateau OMI (IMO),
  - 4 Numéro de bateau ERI,
  - 5 Système harmonisé pour la description et la codification des matières 2002 (HS, marchandises),
  - 6 Nomenclature combinée (CN, marchandises),
  - 7 Classification standard des marchandises pour les statistiques afférentes au transport / révisé (NST/R) (marchandises)<sup>5</sup>,
  - 8 Numéro ONU de matières dangereuses (UNDG),
  - 9 Code international des matières dangereuses pour le trafic maritime (IMDG),
  - 10 ADNR,
  - 11 Code ONU des pays,
  - 12 Code ONU des désignations de lieux dans le commerce et le transport (UN/LOCODE),
  - 13 Code pour les sections de voies navigables,
  - 14 Code des terminaux,
  - 15 Code pour les tailles et les types de conteneurs,
  - 16 Code pour l'identification des conteneurs,
  - 17 Code pour les types d'emballages.

## 6. 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 standard. Elles ne sont habilitées à utiliser ces informations qu'aux fins correspondant aux services envisagés, par exemple pour la lutte contre les accidents, les contrôles aux frontières et la douane.
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 CEE/ONU n° 26, qui contient accord type pour l'échange des données (*Model Interchange Agreement*)<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Etant donné que dans de nombreux Etats les NSTR/Codes à quatre chiffres ne sont pas compatibles, il est recommandé d'utiliser le code commun HS de l'organisation mondiale des douanes (OMD) pour la description de la cargaison.

## **7. Utilisation des annonces électroniques en navigation intérieure**

### **7.1 Autriche**

Actuellement, les annonces sont uniquement prescrites pour le transport de matières dangereuses. Elles peuvent être transmises par télécopie ou par l'utilisation de logiciels BICS. La transmission électronique d'annonces sur la base du standard sera possible dès que seront disponibles les logiciels nécessaires à cet effet.

### **7.2 Belgique**

#### Voies navigables flamandes

Dans le cadre du projet COMPRIS, l'administration flamande des voies navigables procédera à des essais de transmission d'annonces Autorité – Autorité et Bateau – Autorité. Si ces essais sont concluants, il est prévu d'en maintenir certains voire de les étendre.

Un service étendu d'annonces pour la Flandre sera développé ultérieurement et constituera une partie du système GWS. Une agence spéciale CORIS (Coordination of RIS) est actuellement mise en place pour assurer la mise en œuvre du projet GWS.

#### Voies navigables wallonnes

La MET (administration wallonne des voies navigables) participe au projet COMPRIS dans le but de développer des annonces ERI d'autorité à autorité et de les tester en tant que premières annonces de bateau à autorité. Sur la base des standards internationaux, le message sera au format XML. L'application sera opérationnelle en juin 2005. L'extension complète aux annonces de bateau à autorité et d'autorité à bateau est prévue pour les années 2006 et 2007.

En attendant cette mise en œuvre, la plupart des services seront assurés intégralement ou partiellement par les applications spécifiquement wallonnes, lesquelles ne sont pas conformes aux standards internationaux.

### **7.3 France**

Les autorités françaises utilisent les logiciels BICS pour l'échange de données électroniques relatives aux voyages avec les transporteurs français.

Dans le cadre du projet COMPRIS et en tenant compte des standards internationaux, le message est utilisé au format XML dans le cadre d'un essai d'annonces électroniques d'autorité à autorité avec la Wallonie.

### **7.4 Allemagne**

En Allemagne, le service d'annonce et d'information de la navigation intérieure (MIB) a été introduit sur le Rhin au milieu des années '90. Les données de transport des bâtiments soumis à l'obligation d'annonce conformément à l'article 12.01 du RPNR y sont enregistrées et, en cas d'avarie, sont transmises aux services de secours et de prévention des risques.

Les annonces de la navigation peuvent être transmises par radiotéléphonie, télécopie, téléphone ou par annonce électronique. Pour les annonces électroniques il est possible d'utiliser les logiciels BICS mis à disposition gratuitement par les Pays-Bas.

Une mise à jour exhaustive des logiciels est en préparation afin d'adapter le MIB au standard international pour les annonces électroniques. L'adaptation facilitera l'échange transfrontières de données et rendra inutile la transmission répétée des mêmes données. Durant la période de transition, l'échange électronique de données sera assuré par BICS au moyen d'une procédure de conversion.

## **7.5 Pays-Bas**

Une partie de la flotte néerlandaise de navigation intérieure a généralisé l'utilisation des standards BICS / ERI. Les logiciels d'annonce ainsi que les possibilités d'établir des liens commerciaux sont largement utilisés et répondent à un réel besoin des autorités concernées et des usagers commerciaux. Dans le cadre du projet COMPRIS a eu lieu une série de démonstrations de SIF et de cartes électroniques. Une extension des possibilités d'utiliser les annonces électroniques est également prévue dans le cadre d'un projet intitulé "Voyager sans papiers entre Anvers et Rotterdam". Il est également prévu d'assurer l'application de la plupart des standards en 2005 et 2006 par les différentes autorités et les usagers commerciaux et de rendre opérationnelle l'annonce intégrale des documents de transport (connaissance électronique / e-cognoissement) qui comprendra toutes les indications relatives à la cargaison transportée suivant ERI.

Conformément aux dispositions relatives à la confidentialité des données du système d'annonces de transport IVS90, toutes les données communiquées par les bateaux sont protégées contre les utilisations abusives, la transmission à des tiers ou la publication. Toutes les données d'exploitation ne sont conservées que durant 7 jours.

## **7.6 Suisse**

La Suisse est raccordée au système allemand MIB et travaille étroitement avec les autorités compétentes allemandes pour l'adaptation du MIB au standard annonces électroniques en navigation intérieure.

Les autorités suisses sont en mesure de recevoir les annonces ERI et de les faire suivre aux autres autorités concernées.

## Coordonnées des administrations compétentes des voies navigables

### **Autriche :**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,  
Radetzkystrasse 2, 1030 Wien,  
Bernd Birkhuber et Bernhard Bieringer, Tel.: +43 (0)171 1625902, Fax: +43 (0)171 1625999,  
E-Mail: [bernd.birkhuber@bmvit.gv.at](mailto:bernd.birkhuber@bmvit.gv.at), [bernhard.bieringer@bmvit.gv.at](mailto:bernhard.bieringer@bmvit.gv.at)

Via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H., Donau City Strasse 1, 1220 Wien,  
Mario Sattler, Tel : +43 (0)159 548960; Fax : +43 (0)159 5489619,  
E-mail: [Mario.Sattler@via-donau.org](mailto:Mario.Sattler@via-donau.org)

### **Belgique :**

Flandres :

nv De Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt,  
ir Johan Torfs, Tel.: +32 496 578511, E-mail: [j.torfs@descheepvaart.be](mailto:j.torfs@descheepvaart.be)

Wallonie :

Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction générale des Voies hydrauliques, Direction de  
la Coordination, Boulevard du Nord 8, 5000 Namur,  
Pascal Moens, Tel: +32 817 73029, Fax: +32 817 73799, E-mail: [pmoens@met.wallonie.be](mailto:pmoens@met.wallonie.be)  
Gianni Ferrara, Tel: +32 817 73020, Fax: +32 817 73799, E-mail: [gferrara@met.wallonie.be](mailto:gferrara@met.wallonie.be)

### **France :**

Voies Navigables de France, 175 rue Ludovic Boutleux, 62400 Béthune,  
Catherine Leleu, Tel : +33 (0)321 612965, E-mail: [catherine.leleu@vnf.fr](mailto:catherine.leleu@vnf.fr)  
Rodolphe Bollengier, Tel: +33 (0)321 612956, E-mail: [rodolphe.bollengier@vnf.fr](mailto:rodolphe.bollengier@vnf.fr)

### **Allemagne :**

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, 55127 Mainz,  
Nils Braunroth, Tel: +49 (0)613 1979292, Fax:+49 (0)613 1979152,  
E-Mail: [n.braunroth@wsd-sw.wsv.de](mailto:n.braunroth@wsd-sw.wsv.de)

### **Pays-Bas :**

Rijkswaterstaat, Directie Scheepvaart management, Postbus 20906, 2500 EX The Hague,  
Jos van Splunder, Tel: +31 703 519539 /+31 655 195100,  
E-mail: [J.van.Splunder@cdr.rws.minvenw.nl](mailto:J.van.Splunder@cdr.rws.minvenw.nl)

### **Suisse :**

Rheinhäfen beider Basel, Rheinschifffahrtsdirektion Basel, Hochbergerstrasse 160, 4057 Basel,  
Peter Sauter, Tel: +41 616 314545, Fax: +41 616 314594,  
E-Mail: [p.sauter@portofbasel.ch](mailto:p.sauter@portofbasel.ch)