

**CENTRALE
COMMISSIE
VOOR DE
RIJNVAART**



VOORJAARSZITTING 2013

UITGAVE

VAN OMVANGRIJKE BIJLAGEN

VAN DE BESLUITEN

2013-I-23

Straatsburg, 29 mei 2013

Omvangrijke bijlagen

bij protocol 23:

Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten, van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

5.1 Rijnvaartpolitiereglement (Besluit 2003-I-22)

Guidelines and Recommendations for River Information Services, Edition 3.0

5.2 Comité politiereglement (Besluit 2006-I-21)

Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart, editie 1.2

5.3 Rijnvaartpolitiereglement (Besluit 2006-II-23)

Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie april 2013
– 23.4.2013



Guidelines and Recommendations

for

River Information Services

Edition 3.0

2011

**As elaborated by the Permanent Working Group 125
of the World Association for Waterborne Transport Infrastructure PIANC
and published by PIANC in its report of 2011**

Translated and edited text adopted by the CCNR Working Group on RIS on 30th August 2012

Edition	Date	Description
1.0	28.5.2003	Adoption by the CCNR
2.0	23.3.2004	Adoption by the CCNR
3.0	30.8.2012	Adoption by the CCNR

Guidelines and Recommendations for River Information Services

Edition 2011

Contents

SUMMARY	5
ABBREVIATIONS	7
1. INTRODUCTION	9
2. DEFINITIONS	11
3. RIS Objectives, Services and Stakeholders	14
3.1 General	14
3.2 RIS Objectives	14
3.3 RIS Services	15
3.4 RIS Stakeholders	15
4. RIS Key Technologies	20
4.1 General	20
4.2 Inland ECDIS	21
4.3 Inland AIS	22
4.4 Electronic Reporting	25
4.5 Notices to Skippers	27
4.6 Reference Data Needed for RIS Key Technologies	28
4.6.1 Hull Data	28
4.6.2 RIS Index	29
4.7 Basic Technologies Related to RIS	29
4.7.1 Radiotelephone Service on Inland Waterways	30
4.7.2 Radar	31
4.8 Open Standards	31
5. RIS Services and Recommendations on the Implementation of RIS Services	32
5.1 Relation between RIS Key Technologies and RIS Services	32
5.2 Information Categories and RIS Services	32
5.3 Fairway Information Service (FIS)	33
5.4 Traffic Information Service	34
5.4.1 General	34
5.4.2 Tactical Traffic Information (TTI) Service	34
5.4.3 Strategic Traffic Information (STI)	35
5.5 Traffic Management	35
5.5.1 Vessel Traffic Services (VTS)	35
5.5.2 Lock and Bridge Management	36
5.5.3 Traffic Planning	36
5.6 Calamity Abatement Support	36

5.7	Information for Transport Logistics	37
5.8	Information for Law Enforcement	38
5.9	Information for Statistics	38
5.10	Information for Waterway Charges and Port Dues	38
6.	Structured Approach of the Implementation of RIS Services	39
6.1	General	39
6.2	Mission Statement	39
6.3	Steps of a Structured Approach for the Implementation of RIS	40
6.3.1	Vision Statement	40
6.3.2	Implementation of the Mission Statement	41
6.4	Legal Considerations	42
6.5	Training	42
	Annex 1: Open Standards – Service Oriented Architecture Stack	45
	Annex 2: RIS Information Categories (2 Levels)	47
	Annex 3: Relevant Internet Sites	49

1 Summary

1. Traffic and transport services and systems for inland navigation should be harmonised by using the internationally approved approach for RIS.
2. Harmonised RIS should cover the rivers, canals, lakes and ports in a river basin over a wide area, often beyond national boundaries.
3. RIS is not about dealing with internal commercial activities between one or more of the involved companies, but it is open for interfacing with commercial activities.
4. Within the focus points of RIS coverage areas, vessel traffic services (VTS) may be established locally with the emphasis on traffic organisation. Reference is made to the Inland VTS Guidelines of IALA. However, RIS does not necessarily have to include a VTS.
5. These RIS Guidelines describe the principles and general requirements for planning, implementation and operation of RIS and related systems. These RIS Guidelines should be complemented by detailed guidelines and standards for applications in specific parts of the world.
6. In order to promote mutual understanding between all stakeholders in RIS, the terms and definitions given in these RIS Guidelines¹ should be used in further standardisation work and in application design (Chapter 2).
7. Achieving the objectives of RIS very much depends upon the role of the stakeholders in the RIS arena and on the interactions between the stakeholders in inland navigation across national and organisational borders (Chapter 3).
8. The individual services are supported by currently available RIS Key technologies like Inland ECDIS, Inland AIS, Electronic Reporting and Notices to Skippers and general supporting technical systems like radar and VHF radio (Chapter 4).
9. RIS references and code tables including hull data and RIS index are basic elements in the RIS key technologies and are an important link between the various RIS-services (Chapter 4).
10. Standards for the RIS key technologies should be maintained and be further developed in co-operation with the maritime world and the standardisation organisations (Chapter 4).
11. The development of RIS services as specified in these RIS Guidelines should be applied in transforming policy objectives into the development of services, systems and applications (Chapter 5).
12. Successful implementation of RIS requires a structured approach starting with a mission statement on objectives that should be achieved by the implementation of RIS (Chapter 6).
13. The rapid development of information and communication technology will pave the way to new applications for inland navigation and will make these RIS Guidelines a 'living' document.

¹ A separate document with a more extensive list of RIS related definitions is available as an annex to these guidelines.

Abbreviations

ADN	Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods)
AIS	Automatic Identification System (transponder)
AtoN	Aids to Navigation
BPMN	Business Process Modelling Notation
CAS	Calamity Abatement Support
CCNR	Central Commission for the Navigation of the Rhine
CFM	Cargo and Fleet Management
DGPS	Differential Global Positioning System
EC	European Commission
ECDIS	Electronic Chart and Display Information System
EDIFACT	Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UNECE Standard)
ENC	Electronic Navigational Chart
ERI	Electronic Reporting International
ETA	Estimated Time of Arrival
FAT	Factory Acceptance Test
FIS	Fairway Information Service
FOR	Functional and Operational Requirements
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System (USA)
GSM	Global System for Mobile Communication
IALA	International Organisation of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
ID	Identification Code
IEC	International Electrotechnical Commission
IHO	International Hydrographic Organisation
ILE	Information for Law Enforcement
IMO	International Maritime Organisation
ISO	International Standardisation Organisation
ISRS	Inland Ship Reporting Standard
ITL	Information for Transport Logistics
ITU	International Telecommunication Union
LBM	Lock and Bridge Management
MKD	Minimum Keyboard Display
NtS	Notices to Skippers
PIANC	The World Association for Waterborne Transport Infrastructure
PTM	Port and Terminal Management
RIS	River Information Services
RTA	Required Time of Arrival
SAT	Site Acceptance Test
SOA	Service Oriented Architecture
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea
SOTDMA	Self-Organised Time Division Multiple Access

STI	Strategic traffic information (image)
ST	Statistics
TI	Traffic Information
TM	Traffic Management
TP	Traffic Planning
TPM	TransPort Management
TTI	Tactical Traffic Information (image)
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UN/LOCODE	United Nations/Location Code
VDL	VHF Data Link
VHF	Very High Frequency
VP	Voyage Planning
VTS	Vessel Traffic Services
XML	XML is a simplified subset of the Standard Generalised Mark-up Language (SGML)
WCO	World Customs Organisation
WCD	Waterway Charges and Harbour Dues
WI-FI	Wireless Fidelity
WS	Web Services

1. Introduction

- 1.1 There is an increasing need for information exchange between parties in the world of inland navigation. In particular, the exchange of traffic related information, dealing with safety and transport related information mainly focused on efficiency, may be of benefit to stakeholders involved in both types of activities. During the last decade, a significant number of services and systems, dealing with vessel traffic and transport management, have been developed, implemented and put into operation. International guidelines, such as the RIS Guidelines, are needed to guarantee that the already existing standards for river information systems and services can be implemented in a harmonised way by means of a common framework.
- 1.2 These RIS Guidelines describe the principles and general requirements for planning, implementing and operational use of RIS and related systems.
- 1.3 These RIS Guidelines are equally applicable to the traffic of cargo vessels, passenger vessels and pleasure craft.
- 1.4 The implementation of RIS based on these RIS Guidelines requires the use of RIS key technologies as standardised by the European Commission and/or the Central Commission for the Navigation of the Rhine. These standards are a pre-condition for the implementation of RIS in the CCNR and EU member States. These standards are:
- Tracking and Tracing standard. Formalised as Commission Regulation (EC) No 415/2007 22 March 2007 concerning the technical specifications for Vessel Tracking and Tracing systems and as Vessel Tracking and Tracing Standard for Inland Navigation Edition 1.01, 10.10.2007, by the CCNR.
 - Inland AIS test standard. Formalised as Inland AIS Shipborne Equipment - According to the Vessel Tracking and Tracing Standard for Inland Navigation - Operational and Performance Requirements, Methods of Test and Required Test Results, Edition 1.01, 22.10.2008, by the CCNR.
 - Notices to Skippers standard. Formalised as Commission Regulation (EC) No 416/2007 of 22 March 2007 concerning the technical specifications for Notices to Skippers and as Notices to Skippers International Standard, Edition 3.0, 27.10.2009, by the CCNR.
 - Electronic Reporting standard. Formalised as Commission Regulation (EC) No 164/2010 of 25 January 2010 concerning the technical specifications for Electronic Reporting and as Standard for Electronic Ship Reporting in Inland Navigation, Edition 1.2, 19.10.2006, by the CCNR.
 - Standard for Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation, Inland ECDIS, Edition 2.0, 23.11.2006 as formalized by the CCNR as Protocol 2006-II-22. The transition from Edition 2.0 to Edition 2.1 of the Standard is in force and dated 22.10.2008.
 - Guidelines and Criteria for Vessel Traffic Services on Inland Waterways, 31.5.2006 (Enclosure to CCNR protocol 2006-I-20) and IALA recommendation V-120, June 2001.
 - UNECE Resolutions: Resolution No. 48 on Recommendation on electronic chart display and information system for inland navigation (Inland ECDIS) (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.1), Resolution No. 58 on Guidelines and Criteria for Vessel Traffic Services on Inland Waterways (TRANS/SC.3/166), Resolution No. 60 on International Standards for Notices to Skippers and for Electronic Ship Reporting in Inland Navigation (ECE/TRANS/SC.3/175 as amended) and Resolution No. 63, International Standard for Tracking and Tracing on Inland Waterways (VTT) (ECE/TRANS/SC.3/176).

1.5 These RIS Guidelines should be used in conjunction with international regulations, recommendations and guidelines, such as:

- Regional Arrangement Concerning the Radiotelephone Service on Inland Waterways (Europe), 2012
- Directive 2006/87/EC of the European Parliament and of the Council laying down technical requirements for inland waterway vessels, and Rhine Vessel Inspection Regulations (CCNR)
- Harmonised Commodity Description and Coding System of the WCO (worldwide)
- UN Code for Trade and Transport Locations UN/LOCODE (worldwide)
- EDIFACT Standard of the UN (worldwide)
- Standardised UNECE Vocabulary for Radio Connections in Inland Navigation (ECE/TRANS/SC.3/185).

1.6 An important aspect of the implementation of RIS is that the national and local authorities have the responsibility and the possibility for issuing regulations on how to implement and use the systems. Special issues in this field are the rules and regulations with respect to the protection of the confidentiality of personal and commercial information. For cross-border data exchange, it is recognised that regulations in the RIS context should be issued.

2. Definitions

The following terms are used in connection with RIS in these RIS Guidelines. Related to these PIANC RIS guidelines a separate PIANC document is published with a more extensive list of definitions. The consistent use of the RIS related definitions is seen as necessary, especially in the standardisation work and the related legislative activities in the RIS environment.

2.1 River Information Services (RIS)

RIS means the harmonised information services to support traffic and transport management in inland navigation, including interfaces to other transport modes. RIS aims at contributing to a safe and efficient transport process and utilising the inland waterways to its fullest extent. RIS is already in operation in manifold ways.

Explanatory notes:

- (1) RIS includes interfaces with other transport modes on sea, roads and railways.
- (2) *Rivers* in the context of RIS include all types of waterways used by inland navigation, e.g. inland waterways, canals, lakes, ports, etc.
- (3) RIS is also the generic term for all individual information services to support inland navigation in a harmonised way.
- (4) RIS collects, processes, assesses and disseminates fairway, traffic and transport information.
- (5) RIS is not dealing with internal commercial activities between one or more of the involved parties or companies, but RIS is open for interfacing with commercial activities.

2.2 RIS System

For the purpose of RIS, modern river information systems consist of one or more harmonised IT systems. An IT system (Information Technology system) is the totality of human resources, hardware, software, communication means and regulations in order to fulfil the task of processing information.

2.3 RIS Area

The RIS area is the formally described area, where RIS is active. A RIS area may comprise the waterways in a geographical river basin, including the territories of one or more countries (e.g. in a situation where a waterway forms the borderline between two countries). A RIS area may include a VTS area with a VTS centre.

2.4 RIS Centre

A RIS centre is the place, where the services are managed by operators. A RIS may exist without a RIS centre (e.g. an Internet service, a buoys' service). When ship/shore interaction in both ways (e.g. by VHF service) is intended, one or more RIS centres are needed. If a VTS centre or a lock exists in a RIS area, they may also be used as RIS centres. It is recommended to concentrate all services in a RIS area into one single RIS centre.

2.5 Inland Vessel Traffic Services (VTS)

Inland VTS are services implemented by a competent authority, designed to improve the safety and efficiency of vessel traffic and to protect the environment. The service should have the capability to interact with the traffic and to respond to traffic situations developing in the VTS area.

VTS should comprise at least an information service and may include others, such as navigational assistance service, or a traffic organisation service, or both, defined as below:

- An *Information Service* is a service to ensure that essential information becomes available in time for on-board navigational decision-making.
- A *Navigational Assistance Service* is a service to assist on-board navigational decision-making and to monitor its effects. Navigational assistance is especially of importance in reduced visibility, or difficult meteorological circumstances or in case of defects, or deficiencies affecting the radar, steering or propulsion. Navigational assistance is given in the form of positional information at the request of the traffic participants or in special circumstances when deemed necessary by the VTS operator.
- A *Traffic Organisation Service* is a service to prevent the development of dangerous vessel traffic situations by managing the traffic movements and to provide for the safe and efficient movement of vessel traffic within the VTS area.

Where present, Inland VTS is part of RIS. Within RIS, Inland VTS belongs to the group of traffic management services with the emphasis on information service and traffic organisation.

2.6 VTS Area

A VTS area is the delineated, formally declared service area of a VTS. A VTS area may be subdivided in sub-areas or sectors.

2.7 VTS Centre

A VTS centre is the centre from where the VTS is operated. Each sub-area of the VTS may have its own sub-centre.

2.8 Competent Authority

The competent authority is the authority made responsible for safety, in whole or in part, by the government, including the environmental benefit and efficiency of vessel traffic. The competent authority usually has the tasks of planning, arranging funding and of the commissioning of RIS.

2.9 RIS Authority

The RIS authority is the authority with the responsibility for the management, operation and co-ordination of RIS, the interaction with participating vessels and the safe and effective provision of the service.

2.10 RIS Operator

The RIS operator is a person performing one or more tasks contributing to the services of RIS.

2.11 RIS Provider

The RIS provider is the organisation or organisational unit assigned or contracted to operate the RIS-System and to provide RIS-Services.

2.12 RIS User

The user of the services can be described in a number of different groups: rescue and emergency service provider, law enforcement agency for cargo inspection, law enforcement agency for immigration control, law enforcement agency for traffic rules, accident and incident investigation body, organisation in charge of collecting statistical data, fleet manager, competent authority for traffic management, lock operator, bridge operator, terminal operator, port operator, skipper, ship owner, cargo owner, consignee, consignor, berth operator, fire brigade, forwarder, freight broker and shipping agent.

2.13 Explanatory Notes on Vessels Participating in RIS

- (1) All vessels, commercial inland vessels and seagoing vessels sailing on inland waterways, as well as recreational vessels, sailing in a RIS area can make use of RIS.
- (2) Vessels navigating in a RIS area shall make use of mandatory services and are recommended to make use as far as possible of the information provided by RIS.
- (3) Decisions concerning the actual navigation and the manoeuvring of the vessel remain within the responsibility of the skipper. Any information provided by the RIS cannot replace any decision made by the skipper.

2.14 Levels of RIS Information

River Information Services work on the basis of different information levels. Fairway information contains the data of the waterway only. Traffic information has the information on vessels in the RIS area. Traffic information can be divided in tactical traffic information and strategic traffic information. Traffic information is provided by traffic images. There are three levels of information:

- (1) *Fairway information (FI)* contains geographical, hydrological and administrative information regarding the waterway (fairway) in the RIS area that is required by the RIS users to plan, execute and monitor a voyage. Fairway information is one way information: shore to ship or shore to office (users' office).
- (2) *Tactical traffic information (TTI)* is the information affecting the skipper's or the VTS operator's immediate decisions with respect to navigation in the actual traffic situation and the close geographic surroundings. A tactical traffic image contains position information and specific vessel information of all targets detected by a radar and presented on an electronic navigational chart (Chapter 4.3) and enhanced by external traffic information, such as the information delivered by AIS (Chapter 4.4). TTI may be provided *on board* of a vessel or *on shore*, e.g. in a VTS centre.
- (3) *Strategic traffic information (STI)* is the information affecting the medium and long term decisions of RIS users. A strategic traffic image contributes to the planning decision capabilities regarding a safe and efficient voyage. A strategic traffic image contains all relevant vessels in the RIS area with their characteristics, cargoes and positions, stored in a database and presented in a table or on an electronic map. Strategic traffic information may be provided on board or in a RIS/VTS centre.

2.15 Vessel Tracking and Tracing

Vessel Tracking means the function of maintaining the status information of a vessel, such as the current position and characteristics and – if needed – combined with information on cargo and consignments.

Vessel Tracing means the retrieving of information concerning the whereabouts of the vessel and – if needed – information on cargo, consignments and equipment.

Part of this service can be fulfilled by Inland AIS as given in Chapter 4.3. Other parts can be fulfilled by a ship reporting system as given in Chapter 4.4.

2.16 RIS Key Technology

RIS Key Technologies are technologies that hold a central position in the services to be provided in the RIS arena. The RIS technologies are Inland ECDIS, Electronic Reporting, Inland AIS and Notices to Skippers.

3. RIS Objectives, Services and Stakeholders

3.1 General

The inland navigation sector includes many parties such as national authorities, port authorities, vessel owners, skippers, providers of nautical services, customs, etc. Achieving the objectives of RIS very much depends on interactions between these parties across national and organisational borders. Hence, the RIS Guidelines shall describe generic solutions.

The implementation guidelines will not consider how stakeholders are organised, as this may vary in different regions, countries and organisations. The RIS Guidelines must focus on the core responsibilities that, e.g. due to international agreements and regulations, have to be handled everywhere and consequently the guidelines will combine responsibilities into generic roles that can be performed by different stakeholders and organisations.

3.2 RIS objectives

RIS has three main objectives:

- (1) Transport should be safe:
 - Minimise injuries
 - Minimise fatalities
 - Minimise voyage incidents

- (2) Transport should be efficient:
 - Maximise the capacity of waterways
 - Maximise the carrying capacity of vessels
 - Reduce travel time
 - Reduce workload of RIS users
 - Reduce transport costs
 - Reduce fuel consumption
 - Provide efficient and economical link between transport modes
 - Provide efficient harbours and terminals

- (3) Transport should be environmentally friendly:
- Reduce environmental hazard
 - Reduce polluting emissions (in particular CO₂) and spills due to accidents, illegal actions or normal operations

These objectives should be met under the constraints that RIS is supplied in a manner that is **reliable, cost efficient and legally sound**.

3.3 RIS Services

A service provides and uses information. It supports the user in achieving an improvement in performance. Services are the means for the user to achieve the objectives. The services defined in the context of RIS are given in table 3.3.

RIVER INFORMATION SERVICES	
<i>Mainly traffic related</i>	
1	Fairway Information Services (FIS)
2	Traffic Information (TI)
	a) Tactical Traffic Information (TTI)
	b) Strategic Traffic Information (STI)
3	Traffic Management (TM)
	a) Local Traffic Management (Vessel Traffic Services - VTS)
	b) Lock and Bridge Management (LBM)
	c) Traffic Planning (TP)
4	Calamity Abatement Support (CAS)
<i>Mainly transport related</i>	
5	Information for Transport Logistics (ITL)
	a) Voyage Planning (VP)
	b) Transport Management (TPM)
	c) Intermodal Port and Terminal Management (PTM)
	d) Cargo and Fleet Management (CFM)
6	Information for Law Enforcement (ILE)
7	Statistics (ST)
8	Waterway Charges and Harbour Dues (WCHD)

Table 3.3

3.4 RIS Stakeholders

RIS will be realised and kept operational by co-operating stakeholders and the following categories can be differentiated:

3.4.1 Policymakers: want RIS to solve (or diminish) traffic and transport problems. One party of policymakers are the authorities responsible for safety on the waterways. Other policymakers, e.g. organisations of ship owners, want to provide transport/logistical information services to cargo shippers and terminal operators. The different groups of policymakers have their own policy *objectives, tasks* and requirements of the *services* to achieve the objectives. Once the services have been selected, the *functions and information needs* with their restrictions and interactions for providing these services should be determined.

The following authority stakeholder roles can be seen as relevant in the context of RIS:

Stakeholders	Definition/Tasks/Roles	Related RIS Services (most relevant)
Technical Certification Authority	Competent authority for the issuing of the Community Inland Navigation certificates.	Information for law enforcement
Law Enforcement Agency for Cargo Inspection	Performs cargo inspection (customs, veterinary, phytosanitary) and detects and fines/summons violations.	Information for law enforcement
Law Enforcement Agency for Immigration Control	Performs immigration control and detects and fines/summons violations.	Information for law enforcement
Law Enforcement Agency for Traffic Rules	Detects and fines/summons violations of traffic rules.	Information for law enforcement
Accident and Incident Investigation Body	Independent body or entity responsible for investigations on the causes and possible consequences of accidents and incidents within inland navigation with the purpose of elaborating recommendations for the prevention of similar accidents and incidents in the future. Next to the elaboration of investigation reports the creation of anonymous accident and incident statistics might be the task of this body or entity.	Statistics and Calamity Abatement Support
Agency in charge of collecting Statistical Data	Collects, processes and distributes statistical data.	Statistics
Competent Authority for Traffic Management	Controls the access to the control area, monitors the movements of specific vessels and their cargo (target groups) in this control area and supports Rescue and Emergency Service Providers with detailed information in case of emergencies and calamities.	Traffic Management and Calamity Abatement Support
Port Authority	Official Authority responsible for traffic safety and traffic management in the port.	Traffic Management and Calamity Abatement Support
Environmental Authority	Law Enforcement Agency for Pollution of the Environment: Observes pollution to the environment and detects and fines/summons violations.	Information for law enforcement

Table 3.4.1: Authority stakeholder roles

3.4.2 Managers: control the RIS applications, e.g. waterway managers of the competent authority, traffic control managers, managers of search and rescue services, ship owners, and cargo shippers. They define requirements for *applications* with more detailed and accurate descriptions of the services and the functions, regarding local interaction or aspects of man/machine interface.

The following managers can be seen as relevant in the context of RIS:

Stakeholders	Definition	Related RIS Services (most relevant)
Fleet Manager	Is the person planning and observing the actual (navigational) status of a number of vessels moving or working under one command or ownership.	Strategic Traffic Information and Information for transport logistics
Ship Owner	Is the (legal) person officially registered as such in the certificate of registry where the particulars of the ship are contained.	Strategic Traffic Information and Information for transport logistics
Cargo Owner	Is the legal owner of the goods as mentioned in the transport document. The party indicated as such has the right of control and is the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage.	Information for transport logistics
Waterway Manager	Supplies the fairway and therefore monitors the condition of the waterway infrastructure, collects dues for the use of the waterway infrastructure (for transport), plans and executes construction works and assists with calamity abatement.	Fairway Information Services
Water Manager	Supplies a certain water level and therefore monitors the water quality and quantity and balances the water level where possible.	Fairway Information Services

Table 3.4.2: Manager stakeholder roles

3.4.3 Service Providers: make and keep RIS operational and therefore they develop, maintain and operate the RIS applications. They control the autonomous applications and, where necessary, they provide the main input into the applications either by themselves or by RIS users.

Stakeholders	Definition	Related RIS Services (most relevant)
RIS Provider	Being the organisation or organisational unit assigned or contracted to operate the RIS-System and to provide RIS-Services.	Fairway Information Services, Tactical and Strategic Traffic Information Services
Rescue and Emergency Service Provider	Responsible for the search and rescue and emergency services (deals with a calamity and takes care of the people, animals, cargo and vessel involved).	Calamity Abatement Support

Table 3.4.3: Services provider stakeholder roles

3.4.4 RIS Users: can be described in a number of different groups.

Stakeholders	Definition	Related RIS Services (most relevant)
Rescue and Emergency Service Provider	Responsible for the search and rescue and emergency services (deals with a calamity and takes care of the people, animals, cargo and vessel involved).	Calamity Abatement Support
Law Enforcement Agency for Cargo Inspection	Performs cargo inspection (customs, veterinary, phytosanitary) and detects and fines/summons violations.	Information for law enforcement
Law Enforcement Agency for Immigration Control	Performs immigration control and detects and fines/summons violations.	Information for law enforcement
Law Enforcement Agency for Traffic Rules	Detects and fines/summons violations of traffic rules.	Information for law enforcement
Accident and Incident Investigation Body	Independent body or entity responsible for investigations on the causes and possible consequences of accidents and incidents within inland navigation with the purpose of elaborating recommendations for the prevention of similar accidents and incidents in the future.	Calamity Abatement Support and Statistics
Organisation in charge of collecting Statistical Data	Collects, processes and distributes statistical data.	Statistics
Fleet Manager	is the person planning and observing the actual (navigational) status of a number of vessels, moving or working under one command or ownership	Strategic traffic information and Information for transport logistics
Competent Authority for Traffic Management	Controls the access to the control area, monitors the movements of specific vessels and their cargo (target groups) in this control area and supports Rescue and Emergency Service Providers with detailed information in case of emergencies and calamities.	Traffic Management and Calamity Abatement Support
Lock Operator	Monitors and controls the smooth and safe progress of traffic around and through a lock and is responsible for the locking process in itself.	Traffic Management
Bridge Operator	Monitors and controls the fluent and safe progress of traffic around a moveable bridge and is responsible for the operation of a movable bridge.	Traffic Management
Terminal Operator	A party running a business of which the functions are loading, stowing and discharging of the cargo of a ship.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics

Stakeholders	Definition	Related RIS Services (most relevant)
Port Operator	Commercial user responsible for the commercial business within the port. Supplies the port and therefore monitors the condition of the port infrastructure, collects dues for the use of the port infrastructure (for transhipments and transport), plans and executes construction works and assists with calamity abatement.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Ship Master	(Synonym: Captain, Skipper, Boat Master) The person responsible for the overall safety of the vessel, cargo, passengers and crew and thereby for the voyage plan of the vessel and the condition of the vessel, the cargo, passengers and the quality and quantity of the crew.	Fairway information Services and Tactical and Strategic Traffic Information
Ship Owner	The (legal) person officially registered as such in the certificate of registry where the particulars of the ship are contained.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Cargo Owner	The legal owner of the goods as mentioned in the transport document. The party indicated as such has the right of control and is the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Consignee	The party such as mentioned in the transport document by which goods, cargo or containers are to be received.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Consignor	The merchant (person) by whom, in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods has been concluded with a carrier or any party by whom, in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Berth Operator	Monitors and controls the fluent and safe progress of traffic around a berth and who is responsible for the use of a berth.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Fire Brigade	Rescue and Emergency Service Providers: Responsible for the search & rescue and emergency services (deals with a calamity and takes care of the people, animals, cargo and vessels involved) Emergency Service/Salvage service: Assist search & rescue and emergency services.	Calamity Abatement Support

Stakeholders	Definition	Related RIS Services (most relevant)
Forwarder	(Synonym: Freight broker) The party arranging the carriage of goods including connecting services and/or associated formalities on behalf of shipper and consignee.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics
Shipping Agent	Person or organisation authorised to act for or on behalf of another person or organisation, such as the forwarding agent, the custom agent and the carrier agent.	Strategic Traffic Information and Information for Transport Logistics

Table 3.4.4: User Stakeholder roles

3.4.5 System Engineers: prepare system specifications and integrate hardware and software components into system components. RIS and VTS suppliers, system integrators and telecommunication operators will combine the system components into complete systems which enable RIS services to be provided.

4. RIS Key Technologies

4.1 General

- (1) The RIS key technologies have a central position in the services to be provided in the RIS arena. The RIS technologies are Inland ECDIS, Electronic Reporting, Inland AIS and Notices to Skippers.
- (2) The efficient and effective use of RIS key technologies is based upon the specification and coding, formalisation and harmonised use of reference data. Special elements of the reference data are 'hull data' and the RIS index.

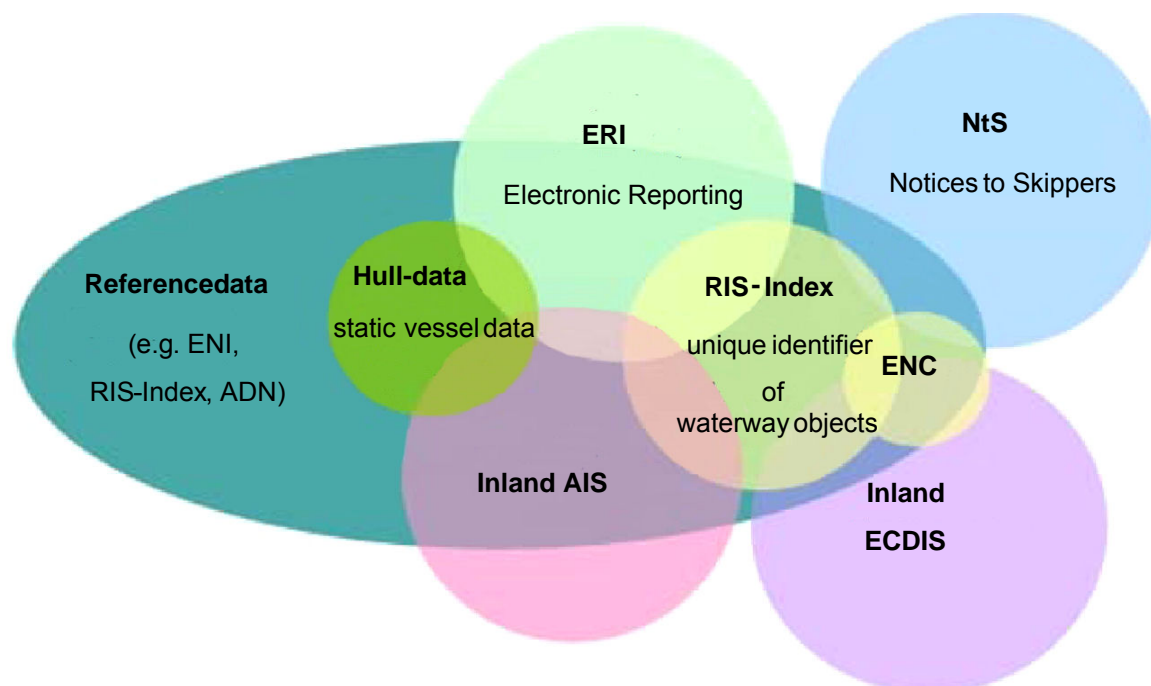


Figure 4.1: RIS key technologies and reference data

4.2 Inland ECDIS

- (1) Inland ECDIS means Electronic Chart Display and Information System for inland navigation. ECDIS is a navigation information system displaying selected information from a System Electronic Navigational Chart (SENC) with positional information from navigation sensors and, if required, additional navigation-related information.
- (2) Inland ECDIS is a system for the display of electronic inland navigation charts and additional geographic related information. Its purpose is to contribute to safety and efficiency of inland navigation and thus also to protection of the environment. Simultaneously, Inland ECDIS will reduce the workload when navigating the ship as compared to traditional navigation and information methods. Inland ECDIS provides as one of the key technologies the basis for other RIS, for the use of systems and applications like Inland AIS.
- (3) Legal basis for Inland ECDIS standard is:
 - EC Regulation defining the technical specifications for the electronic chart display and information system for inland navigation (Inland ECDIS) in accordance with Directive 2005/44/EC of the European Parliament and the Council, will be published in the fourth quarter of 2011.
 - Resolutions of the Central Commission for the Navigation of the Rhine of 2001 and 2006 for Inland ECDIS Edition 2.1 (protocol 2001-I-16 and protocol 2006-II-22).
 - Recommendation of the Danube Commission of 2008 for Inland ECDIS Edition 2.1, (DK 201/VII-2001).
 - Resolution No. 48 of the UNECE on Recommendation on electronic chart display and information system for inland navigation (Inland ECDIS) (ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.1).
- (4) The Inland ECDIS standard has six sections corresponding to the maritime ECDIS Standard:
 - 1 Performance standard (according to IMO A.817(19)).
 - 2 Data standard (additions to IHO S57).
 - 3 Codes for producers and waterways – complements IHO Standard S-62.
 - 4 Presentation standard (additions to IHO S52).
 - 5 Operational and performance requirements, methods of testing and required test results (according to IEC-1174).
 - 6 Glossary of terms.
- (5) Inland ECDIS is compatible with maritime ECDIS, that means:
 - a) Inland vessels sailing in maritime waters with Inland ECDIS equipment get all maritime ENC information.
 - b) Seagoing vessels sailing in inland waters with maritime ECDIS equipment get all information being equal to marine information (e.g. river banks), but they do not get the additional inland information (e.g. inland notice marks).
- (6) Sea-river vessels are recommended to use the additional Inland ECDIS software libraries in order to obtain full Inland ENC information.
- (7) Inland ECDIS shall use chart information (ENC) as specified by the IHO S57 Standard (edition 3.0) with the additions of the Inland ECDIS Standard.

- (8) The presentation shall be in accordance with the IHO S52 Standard (edition 3.0) and with the amendments of the Inland ECDIS Standard.
- (9) Inland ECDIS may be used in navigation mode or in information mode.
- (10) Navigation mode means the use of Inland ECDIS with traffic information by radar overlay. Inland ECDIS in navigation mode may be operated in three configurations:
 - a) Separate installation of Inland ECDIS and radar equipment; the latter sending the radar signal to the Inland ECDIS computer.
 - b) As before, but only one monitor used.
 - c) Radar equipment with integrated Inland ECDIS functionality. It is recommended to develop and use this configuration in the future.
- (11) Information Mode means the use of Inland ECDIS without traffic information by radar overlay. For an Inland ECDIS application designed for Information Mode only, the requirements of navigation mode are to be understood as recommendations.
- (12) In the navigation mode, an Inland ECDIS (operating system software, application software and hardware) shall have a high level of reliability and availability at least of the same level as other means of navigation.
- (13) Inland ECDIS equipment for navigation mode shall be certified by the competent authority.
- (14) In navigation mode Electronic Navigational Charts (ENC) shall be used which are certified by the waterway authorities.
- (15) It is recommended to include the water depths to the ENC (depths contours) for shallow river stretches that determine the draught of the vessels. The water depths may be related to a reference water level or to the actual water level.

4.3 Inland AIS

- (1) Inland AIS (AIS stands for Automatic Identification System) is a RIS key technology for the automatic exchange of identification and nautical data between ships and between ships and shore installations.
- (2) Inland AIS is an instrument for the tracking and tracing of inland navigation vessels with the goal to improve safety and efficiency of Inland Navigation supporting onboard decisions (TTI and STI), shore-based Traffic Management (TM) including Vessel Traffic Services (VTS, Lock and Bridge Management (LBM) and Traffic Planning (TP), Calamity Abatement Support (CAS), Information for Transport Logistics (ITL) and Information for Law Enforcement (ILE).
- (3) The Automatic Identification System (AIS) is a ship-borne radio data system, exchanging static, dynamic and voyage related vessel data between equipped vessels and between equipped vessels and shore stations. Ship-borne AIS stations broadcast the vessel's identity, position and other data in regular intervals. By receiving these transmissions, ship-borne or shore-based AIS stations within the radio range can automatically locate, identify and track AIS equipped vessels on an appropriate display like radar or Inland ECDIS.

- (4) AIS is a co-operative procedure. Therefore, everyone wishing to use and participate in the system must be equipped with an AIS device.
- (5) AIS is an additional source for navigation-related information. AIS does not replace navigation-related services such as tracking by radar and VTS, but in fact supports them. The strength of AIS lies in the detection and tracking of those craft fitted with it. AIS and radar complement one another due to their different characteristics.
- (6) The legal basis for Inland AIS is:
 - Resolution of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) of 2006: (Protocol 2006-I-21).
 - EC Regulation No 415/2007 of 2007 concerning the technical specifications for vessel tracking and tracing systems referred to in Article 5 of Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council on harmonised River Information Services (RIS) on inland waterways.
 - Resolutions of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) of 2007: "Vessel Tracking and Tracing Standard for Inland Navigation – Type approval, installation and operation of Inland AIS devices on inland navigation vessels" (Protocol 2007-I-15 and 2007-II-24).
- (7) The Inland AIS Standard defines:
 - a) Functional requirements for Inland AIS devices
 - b) Technical requirements for Inland AIS devices
 - c) Specification of AIS messages for the exchange of messages between Inland AIS devices via radio
 - d) Specification of AIS data sets for data exchange between Inland AIS devices and connected applications.
- (8) The information content of Inland AIS basically tallies with that of maritime AIS, while providing additional information specific to inland waterways. In view of their shared information content, Inland AIS and Maritime AIS are compatible. All data transmitted can be received by both maritime and Inland AIS devices to be visually displayed and analysed. However, the specific Inland AIS information is only transmitted and assessed by Inland AIS devices.
- (9) For seagoing vessels. For AIS there is a carriage requirement according to the SOLAS convention. In Austria there is a carriage requirement for Inland AIS.
- (10) In many RIS-related processes the implementation and use of Inland AIS on board as well as on shore is a pre-condition. The full scale benefit of Inland AIS for RIS services requires a carriage requirement for Inland AIS.
- (11) System regulations for maritime AIS are:
 - a) IMO Resolution MSC.74(69) annex 3: Recommendation on performance standards for AIS
 - b) ITU Recommendation ITU-R M1371: Technical characteristics for an universal ship-borne automatic identification system, using time division multiple access in the VHF maritime mobile band

- c) IALA Technical clarifications on recommendation ITU-R M.1371-1
 - d) IEC 61993-2 Automatic identification systems (AIS) part 2: class A ship-borne equipment of the universal ship-borne automatic identification system (AIS)
 - e) IALA Guidelines on the automatic identification system (AIS).
- (12) The following operating modes can be distinguished for AIS:
- a) Ship to ship: All vessels fitted with AIS are able to receive static and dynamic information from all other vessels equipped with AIS within the area of VHF coverage. Inland AIS may be used in combination with Inland ECDIS or radar to enhance a TTI and STI.
 - b) Ship to shore: Data from vessels equipped with AIS can also be picked up by AIS base stations and relayed to an RIS Centre where it can be used to display Tactical Traffic Information (TTI) and Strategic Traffic Information (STI).
 - c) Shore to ship: Safety-related data can be transmitted to vessels by shore installations.
- (13) Various kinds of AIS device types or AIS stations may be distinguished:
- a) AIS mobile stations of Class A on all seagoing vessels subject to the requirements of the International Maritime Organisation (IMO) SOLAS Chapter V
 - b) AIS mobile stations of Class B CS/SO with restricted functionality, i.e. on seagoing leisure craft
 - c) Inland AIS mobile stations, derivatives of AIS mobile stations of Class A with full Class A functionality at VDL level plus additional inland navigation functions
 - d) AIS base stations, including shore-based Simplex repeater stations
 - e) AIS nautical signal stations for use on signalling devices such as beacons and buoys. ('Aids to Navigation' – AtoN)
- (14) AIS operates on the internationally defined VHF frequencies AIS 1 (161,975 MHz) and AIS 2 (162,025 MHz) and may be switched to other channels in the VHF maritime band.
- (15) The information transmitted by Inland AIS can be divided into the following categories:
- a) Static information, such as vessel number, call-sign, vessel name and vessel type
 - b) Dynamic information, such as the position of the ship with data on accuracy and integrity status
 - c) Voyage-related information, such as the length and beam of combinations, dangerous cargo
 - d) Information specific to inland navigation such as Standard European Vessel Number, type of combination, number of blue cones/lights as per ADN/ADNR, estimated time of arrival (ETA) at locks, bridges, terminals, borders and presence of 'blue signs'
- (16) For transmitting messages Inland AIS uses the same parameters and the same structure as AIS mobile stations of Class A, which the IMO prescribes for maritime navigation (IMO AIS). Fields with unused parameters are defined as 'not available'. Elements marked with '*' must be dealt with differently from seagoing vessels.

- (17) The Inland AIS (mobile) device shall be in permanent operation whenever the ship is at anchor or en route. When in port, operation will take place in accordance with the local port regulations.
- (18) The shipmaster shall manually input the following data at the start of the voyage and whenever the data is amended:
 - a) Correct navigation status
 - b) Type of combination
 - c) Length/beam of combination
 - d) Category of dangerous cargo
 - e) Draught of the ship
 - f) Loaded/unloaded
 - g) Port of destination and ETA

The conning skipper must check data to ensure that the static ship data is correct and denotes the latest situation. This must be done at least once a month but preferably at the start of every voyage. At certain intervals the shipmaster must also check the dynamic data of his or her own AIS device.

- (19) A so-called minimum keyboard and display (MKD) for Inland AIS devices serves to input voyage-related ship data and other vessel-specific data such as status indication and alarm messages. The MKD may also show AIS messages received, such as ship name, distance and heading of the reporting ship, alpha-numerically. Other ship data can be displayed by selecting a given ship. This form of displaying AIS data is not suited for navigational support. When using AIS data for navigation a graphical display similar to Inland ECDIS is essential.
- (20) A peculiar trait of AIS is the autonomous mode which uses the SOTDMA (Self-Organised Time Division Multiple Access) procedure, thus dispensing with the need for a co-ordinating base station.

4.4 Electronic Reporting

- (1) Electronic (Ship) Reporting (ERI) is a RIS key technology that facilitates the RIS services: Strategic Traffic Information (STI), Traffic Management (TM), Calamity Abatement Support (CAS), Statistics (ST), Law Enforcement (ILE), Waterway Charges and Harbour Dues (CHD) as well as Transport Logistics (TL).
- (2) Electronic Reporting in Inland Navigation facilitates electronic data interchange (EDI) between partners in inland navigation, as well as partners in the multi-modal transport chain involving inland navigation and avoids the reporting of the same information related to a voyage several times to different authorities and/or commercial parties.
- (3) The legal basis for electronic reporting is:
 - a) EC Regulation No 164/2010 of 2010 on the technical specifications for electronic ship reporting in inland navigation referred to in article 5 of Directive 2005/44/EC of The European Parliament and of the Council of 2005 on harmonised River Information Services (RIS).

- b) Resolution of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) of 2003: (Resolution 2003-I-23).
 - c) United Nations recommendations regarding the interchange of trade data (UN CEFAC recommendation 25, 31 and 32, EDI and E-Commerce agreements).
 - d) UNECE Resolution No.60 on International Standards for Notices to Skippers and for Electronic Ship Reporting in Inland Navigation (ECE/TRANS/SC.3/175, as amended).
- (4) Electronic Reporting supports safety and calamity abatement services and as such it should be made mandatory.
- (5) Electronic Reporting includes the following messaging procedures:
- a) *Ship-to-authority* messaging dealing with:
 - Transport notification messages on the voyages of loaded or empty ships within the jurisdictional area of the authority where such is applicable.
 - Arrival notification and position reports at locks, bridges, reporting points of traffic centres.
 - b) *Authority-to-authority messaging* dealing with transport notifications for ships, carrying cargo or being empty, travelling from one jurisdictional area to the other.
 - c) *Authority-to-ship messaging* mainly consists of acknowledgements and responses to previously submitted notification messages and may also include the sending of fairway information, such as Notices to Skippers.
- (6) Transport notifications are to inform the competent authorities of the intention to make a defined voyage with a designated ship, either carrying a specified cargo or being empty. The transport notification can either originate from the skipper of the ship or from the shipper of the cargo on behalf of the skipper.
- (7) Transport notifications shall be sent before the start of a voyage initially before entering the jurisdictional area of a competent authority and subsequently after every significant change of the voyage data, e.g. number of crew on board or number of barges in the convoy.
- (8) When a ship requires a permit for the voyage or part thereof, the competent waterway authority shall acknowledge the message after processing the contents of the notification. The acknowledgement will include the permission together with a reference or where applicable a refusal for such a permit together with further details upon the action to be taken.
- (9) Arrival notification and position reports are to inform the local waterway operators – such as lock masters, bridge operators, traffic centre operators, ports and docking crew – of the impending arrival of a ship. Position reports shall be sent at certain reporting points at the waterway. Arrival notifications and position reports can be obtained by several means, either active or passive:
- a) Visual/manual
 - b) By VHF radio
 - c) By mobile Inland AIS station.

- (10) The competent authorities shall be able, as far as ship reporting is required by national or international regulations, to receive electronic ship reports of the required data from ships.
- (11) In cross-border transport, electronic reports shall be transmitted to the competent authorities of the neighbouring jurisdictional area and any such transmission shall be completed before arrival of the vessels at the border.
- (12) The competent authorities shall take the necessary measures to ensure the confidentiality, integrity and security of information sent to them pursuant this standard. They must use such information only for the purposes of the intended services, for example calamity abatement, border control, customs.
- (13) A request to forward information contained in a ship-to-authority-message to any other involved party will not be executed without explicit approval from the owner of the information being the skipper of the vessel or the shipper of the cargo.
- (14) An agreement on the protection of privacy between all involved public and private parties shall be concluded for new applications, based on UNECE Recommendation 26 that contains a 'Model Interchange Agreement'.

4.5 Notices to Skippers

- (1) Notices to Skippers (NtS) is a RIS key technology which provides in a standardised manner and which is language independent:
 - a) fairway and traffic related information, as well as
 - b) hydrographical information such as weather information, water level information and ice information

Notices to Skippers is supporting Fairway Information Services (FIS) and transport planning as part of the Information for Transport Logistic (ITL).

- (2) The legal basis for Notices to Skippers is:
 - a) EC Regulation 416/2007 concerning the technical specifications for Notices to Skippers as referred to in Article 5 of Directive 2005/44/EC of the European Parliament and of the Council on harmonised river information services (RIS).
 - b) Resolution of the Central Commission for the Navigation of the Rhine of 2004: (Resolution 2004-I-17).
 - c) UNECE Resolution No.60 on International Standards for Notices to Skippers and for Electronic Ship Reporting in Inland Navigation (ECE/TRANS/SC.3/175, as amended).
- (3) A standardised Notices to Skippers in XML-format contains therefore 5 different sections:
 - a) Identification
 - b) Fairway and traffic-related messages
 - c) Water level-related messages
 - d) Ice messages
 - e) Weather-related messages

- 4) The content of the messages is encoded in a machine readable XML-file. This file can be used by software applications like voyage planning or Inland ECDIS on board of a vessel or by internet sites. The encoded information can be used directly for calculations, as for example in voyage planning, or be translated to the language of the user and displayed. The reference tables of the standard contain 21 languages of the member countries of the European Union, and additional 3 languages, namely the Croatian, Serbian and Russian language.
- (5) The standard for Notices to Skippers provides a standardised data format, which can be used for publishing Notices to Skippers on the internet (pull-services) or for distribution by e-mail (push services).
- (6) The standardisation of Notices to Skippers is compatible with the data structure of Inland ECDIS to facilitate integration of Notices to Skippers in Inland ECDIS.
- (7) Fairway information should be provided at a national level or preferably on an (International) fairway network level by implementing one single dissemination point of contact.
- (8) A standardised method for exchanging Notices to Skippers by means of Web Service (WS) technology is currently in a trial phase. WS will enable an easier and more secure method for exchanging Notices to Skippers between authorities, as well as private companies and/or operators.

4.6. Reference Data Needed for RIS Key Technologies

- (1) RIS references and code tables are key elements in the RIS-standards and are an important link between the various RIS services. The exchange of computerised data without direct human interference between the RIS users and the RIS services is facilitated by the use of codes and references.
- (2) To ensure proper exchange of data there are a number of pre-conditions:
 - a) Reference and code tables are not static: they may change by international and or local rules and regulations. The need for harmonisation and standardisation, however, requires that the reference and codes tables are stable and consistent.
 - b) In order to ensure interoperability, throughout the whole transport and logistics chain, there is the general principle that the components of the RIS reference data shall be kept in line with international standards such as the ISO, UNECE recommendations, and other relevant standards.
- (3) In order to guarantee a solid basis for the use of reference data and code tables, special attention is required for data maintenance, maintenance procedures and distribution of the reference data and code tables.

4.6.1. Hull Data

- (1) To receive RIS services, the hull data of the vessels sailing through a RIS area shall be available.
- (2) Data of the ship's hull is an important basic input parameter for mainly traffic-related RIS services (e.g. the dimensions of the vessels will be required for the planning of the locking processes).

- (3) The unique identification (number) of a vessel should be treated as a unique identifier in RIS services.
- (4) Data of the ship's hull will include the following elements:
 - a) Unique identification of the ship
 - b) Name of the ship
 - c) Type of ship
 - d) Length of the vessel
 - e) Breadth of the vessel
 - f) Maximum draught of the vessel
 - g) Operator of the vessel
- (5) The hull data should be related to technical inspections as the inspection authorities also generate the data of the hull.

4.6.2. RIS Index

- (1) A special group of reference data is covered by the RIS Index. Inland ECDIS and Notices to Skippers require unambiguous coding of locations of geographic objects. This is however also relevant for Electronic reporting and tracking and tracing activities.
- (2) A location code is the only machine readable link between Electronic Reporting, Inland ECDIS and Notices to Skippers. The location code is a unique ID for each piece of infrastructure, which is of importance for RIS.
- (3) The location code used in the RIS environment is a 20 digit alpha-numerical code – the ISRS code – which consists of the following data elements:
 - a) UN Country code (2 letters)
 - b) UN Location code (3 letters)
 - c) Fairway section code (5 digits, alpha-numerical)
 - d) Terminal code or passage point code (5 digits, alpha-numerical)
 - e) Fairway section hectometre (5 digits, numerical)
- (4) The RIS Index is a list of location codes with additional information on the objects like their characteristics (name, fairway, etc.), restrictions (available depth, clearance, etc.), operating times, etc.
- (5) In an international fairway network the introduction of a harmonised fairway ID is seen as a positive contribution to the need for linking the RIS index of different countries.
- (6) Each object in the RIS index shall have only one ISRS code, even when those objects are located on common stretches of a waterway for two or more countries.

4.7 Basic Technologies Related to RIS

Apart from the RIS key technologies, the basic technologies – like radar and radiotelephone services via VHF, which for many decades have been important navigation supporting technologies will not be replaced by RIS key technologies but are supporting the use of RIS services.

4.7.1 Radiotelephone Service on Inland Waterways

- (1) The radiotelephone service on inland waterways enables the establishment of radio communications for specific purposes by using agreed channels and an agreed operational procedure (service categories). The radiotelephone service comprises five service categories:
 - a) Ship-to-ship
 - b) Nautical information
 - c) Ship-to-port authorities
 - d) On-board communications
 - e) Public correspondence (service on a non-mandatory basis)

Of these five categories, only the first three are important for RIS. The radiotelephone service enables direct and fast communication between skippers, waterway authorities and port authorities. It is best suited for urgently needed information on a real time basis.

- (2) The radiotelephone service is based on the following rules and regulations:
 - a) Radio Regulations of the International Telecommunication Union ITU (worldwide)
 - b) Regional Arrangement Concerning the Radiotelephone Service on Inland Waterways (Europe, 06.04.2000)
 - c) Standardised UNECE Vocabulary for Radio Connections in Inland Navigation (UN Economic Commission for Europe No. 35, 1997 ECE/TRANS/SC.3/185)
 - d) National inland waterway rules for navigation
- (3) In the service categories ship-to-ship, nautical information and ship-to-port authorities, the transmission of messages should deal exclusively with the safety of human life and with the movement and the safety of vessels.
- (4) Fairway information provision by voice in the nautical information (shore/ship) service category is recommended to be implemented:
 - a) For urgent information needing to be updated frequently and having to be communicated on a real time basis
 - b) For dynamic information having to be communicated on a daily basis
- (5) The urgent and dynamic information to be communicated by VHF radio concerns for example:
 - a) Incidents and calamities
 - b) Temporary obstructions in the fairway, malfunctions of aids to navigation
 - c) Short-term changes of lock and bridge operation times
 - d) Restrictions in navigation caused by weather conditions, flood and ice
- (6) The RIS area shall be fully covered by the range of the VHF base stations for nautical information.

- (7) In the nautical information service category, Notices to Skippers may be transmitted 'to all users' as:
 - a) Scheduled reports on the state of the waterways incl. water level reports at the gauges at fixed times of the day
 - b) Urgent reports at special events (e.g. traffic regulations after accidents)
- (8) It shall be possible for the operator in a RIS centre to answer specific questions of skippers on demand and to receive reports from skippers.

4.7.2 Radar

- (1) Radar should be used as the primary navigation tool and is the basis for tactical traffic images on board of a vessel.
- (2) The use of ECDIS in Navigation Mode the traffic image shall be overlaid with radar and preferable Inland AIS.
- (3) In Navigation Mode the radar image shall have the highest display priority.
- (4) Shore-based radar should be the primary information for a tactical traffic image in a VTS.

4.8 Open Standards

The implementation of RIS will depend on the functionalities that are already available in an organisation(s). The approach will be very different if it can be started with a green field situation on one hand or, for example, when RIS has to be integrated into an existing VTS environment.

RIS can be implemented by a RIS organisation(s) or another organisation that is responsible for the provision of the RIS services. Nevertheless, communication and data exchange with different organisations will be necessary.

As mentioned in Chapter 6.1, RIS services can be seen as a stack of services that can be implemented via different projects in time depending on the needs of an organisation. Many partners can be involved in this process.

It is, therefore, very important that the applications that are developed for the implementation of RIS are built on open standards to make them compatible with applications of other RIS organisations, e.g. machine-to-machine data exchange should be based on web-services. New technologies like Service Oriented Architecture (SOA), which are specially developed for environments where the business rules continuously can and shall change, should be taken into account for the implementation. The use of open standards, at least for data exchange with other parties, should be recommended. Annex 1 gives an example of how a SOA application could be build on the basis of SOA where technologies like BPMN (Business Process Modelling Notation) are used.

5. RIS Services and Recommendations on the Implementation of RIS Services

5.1 Relation between RIS Key Technologies and RIS Services

The relationship between the RIS services and RIS key technologies as depicted in Chapter 4 and based on experience in previous research and implementation experience is shown in figure 5.1.

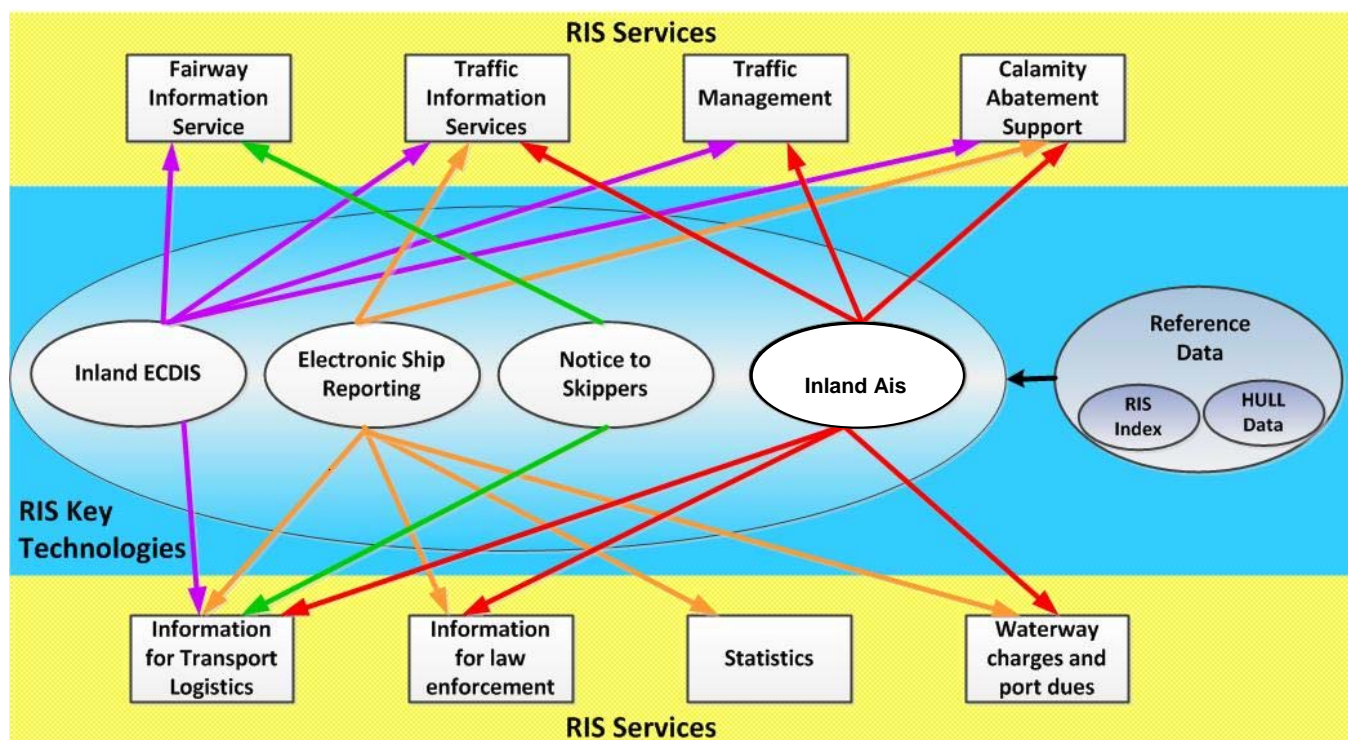


Figure 5.1: Relation RIS Key Technologies and RIS Services

5.2 Information Categories and RIS Services

The functional structure of RIS allows the allocation of information provision to user demands. Table 5.2 shows connections between information categories, the RIS services and the RIS reference data. The reference data are seen as essential for different information categories and as such separately depicted in the following table. Table 5.2 gives an example as a guide to the user of the guidelines and may assist the user in making his/her own list.

In the paragraphs 5.3 and further the different services are specified in detail.

In annex 3 a second level of information details is added to the table as additional information to the table 5.2.

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

2 Table 5.2: RIS information categories and RIS services

5.3 Fairway Information Service (FIS)

- (1) Fairway information contains static and dynamic as well as urgent information regarding the fairway. Static and dynamic information should be communicated on a scheduled basis.
- (2) Fairway information should be provided at a national level or preferably at a (International) fairway network level by creating and implementing one single dissemination point of contact.
- (3) Safety-related data as provided should be certified by the competent authority.

- (4) Fairway Information Services should be given with an indication of the quality of the information. Depending on the type of data, this quality can be expressed in terms of accuracy, reliability, age, completeness, conformity to standards, etc. The user should be informed at least on:
 - a) Reliability of the information
 - b) Accuracy and age of the information
 - c) Completeness of the information
- (5) The *urgent* information needs to be updated very frequently and/or should be communicated on a real time basis by VHF radio or Inland AIS.

5.4 Traffic Information Service

5.4.1 General

Information concerning the traffic situation may be provided in two ways:

- a) As tactical traffic information (TTI) using radar and – if available – an Inland AIS system with underlying Inland Electronic Navigational Charts (Inland ENC)
- b) As strategic traffic information (STI) using an Inland AIS network and/or an electronic ship reporting system

5.4.2 Tactical Traffic Information (TTI) Service

- (1) Vessels should be equipped with radar in order to monitor all other ships in the close navigational area to the vessel.
- (2) A tactical traffic image on board should be enhanced at least by displaying the radar information and AIS vessel information on an Inland Electronic Navigational Chart (Inland ENC).
- (3) The integrated display should be in accordance with the requirements for the navigation mode of the Inland ECDIS standard.
- (4) If a vessel is using the navigation mode of Inland ECDIS, the vessel's position should be derived from a continuous positioning system of which the accuracy is consistent with the requirements of safe navigation.
- (5) If a vessel is using the navigation mode of Inland ECDIS, at least the safety relevant geo-objects should be included into the ENC. The competent authority should verify the safety relevant information in the ENC.
- (6) The use of Inland AIS on board a vessel as an additional position sensor for detection of surrounding vessels should fulfil the requirements of the relevant standard. The vessel information should be identified on the tactical traffic image and other additional information on these vessels should be available.
- (7) Tactical traffic information on shore is used in local traffic management (e.g. VTS centres).

5.4.3 Strategic Traffic Information (STI)

- (1) Strategic Traffic Information should be implemented when a permanent monitoring of the traffic situation in the RIS area is needed for medium-term and long-term decisions.
- (2) STI can be helpful to the following services:
 - a) Lock and bridge management (calculation of Estimated Time of Arrival (ETA) and Required Time of Arrival (RTA))
 - b) Voyage planning
 - c) Calamity Abatement Support (vessel and cargo data)
 - d) Terminal Management (calculation of ETA and RTA)
- (3) For strategic traffic and transport management supporting services a ship reporting system should be established by the competent authority. The system has the task of collecting, processing and verifying and disseminating the reported information on vessel position, voyage and cargo.
- (4) Special attention is needed for privacy regulations when strategic traffic and transport services are implemented.
- (5) For transport management services data exchange with private parties should be supported but requires strict authorisation rules and a legal basis for the exchange of this information. A single point of contact on (inter-)national network level for the provision of this strategic information is recommended.
- (6) Data interchange should be established between authorities within the waterway network. For this data exchange standards are to be developed.²

5.5 Traffic Management

5.5.1 Vessel Traffic Services (VTS)

- (1) Reference is made to the Inland VTS Guidelines of IALA, the CCNR Guidelines and the UNECE Guidelines on inland VTS (Chapter 1, no. 4).
- (2) VTS by means of a tactical traffic image on shore should be established for the safety of navigation in critical local situations, the efficiency of traffic and the protection of the environment from potential dangers of shipping. It emphasises on traffic monitoring. The difficult local situations may be:
 - a) Complex traffic patterns
 - b) High amount of accidents
 - c) High traffic density
 - d) Narrow fairway and/or shoals
 - e) Narrow bends
 - f) Narrow and/or many bridges
 - g) Fast water currents and/or cross currents
 - h) Fairway with traffic regulations, e.g. one-way-traffic
 - i) Conjunction of waterways

² In the project IRIS Europe a project standard is developed and available for implementation.

- (3) The Tactical Traffic Image (TTI) is produced by collecting shore-based radar and vessel tracking and tracing information and displaying the vessel information on an Inland ECDIS. The standards for Inland ECDIS and inland vessel tracking and tracing should be used. For a long river stretch and heavy traffic, the TTI may be enhanced by target tracking.

5.5.2 Lock and Bridge Management

- (1) RIS should optimise the traffic flow by:
 - a) Support of the lock/bridge master in short-term decisions for planning of the lock and bridge cycle by presentation of an electronic lock diary, by a database and by registration of waiting times.
 - b) Support of the lock/bridge master in medium-term decisions by data exchange with the neighbouring locks.
 - c) Support of the skipper by providing information on waiting times and/or expected time of passing.
 - d) Optimisation of lock cycles by the calculation of ETA/RTA for a chain of locks, providing information on RTA to skippers.
- (2) An electronic ship reporting system, an Inland AIS network and appropriate means of communication are recommended to be established in order to enhance lock and bridge planning.

5.5.3 Traffic Planning

- (1) Traffic planning should improve the passage time on a fairway or transport corridor by providing information on the state of the fairway and passing times at locks and bridges on a fairway or corridor in an integrated approach.
- (2) Through electronic reporting and availability of tactical and strategic traffic information RIS authorities can better anticipate the demand for use of facilities in the RIS area and provide enhanced Traffic Management Services.
- (3) Based on an ETA at the final destination, the RIS authority can advise a ship to adapt its ETA and so optimise not only the resources but also the arrival of the ship. This allows for better use of infrastructure and reduced waiting times leading to improved efficiency.
- (4) RIS traffic planning (TP) optimises the voyage planning of vessels.

5.6 Calamity Abatement Support

- (1) Calamity Abatement Support means the supporting actions necessary to limit the consequences of a calamity.
- (2) Calamity Abatement Support is facilitated by reporting of the vessel's position, voyage and transport data at the beginning of a voyage. This information should be continuously updated during the voyage. In case of an accident, the RIS centre delivers the data without delay to the emergency services.
- (3) It is the responsibility of the skipper to report the required data.

- (4) A ship reporting system with a database and appropriate means of communication should be established.
- (5) Position and sailing direction of the vessel should be reported by VHF or automatically via Inland AIS:
 - a) When entering or leaving a RIS area
 - b) At specified reporting points within the RIS area
 - c) When the data has been changed
 - d) Before and after stops of longer than a specific period
- (6) In case of accidents responsible RIS authorities of a neighbouring RIS area should be informed on the type, status and possible consequences of an accident.

5.7 Information for Transport Logistics

- (1) Logistic Services of RIS comprise:
 - a) Voyage Planning
 - b) Transport Management
 - c) Intermodal Port and Terminal Management
 - d) Cargo and Fleet Management
- (2) Voyage planning is the task of the skipper and the vessel owner. Voyage planning comprises the planning of the loading and the draught of the vessel, as well as the planning of the ETA and of possible loadings or unloading during the voyage. RIS should support voyage planning by:
 - a) Fairway Information Service
 - b) Strategic Traffic Information
 - c) Traffic Planning
 - d) Lock and Bridge Management
- (3) Transport management means the management of the transport chain beyond the scope of navigation driven by freight brokers and transport service quality managers. It is aimed at:
 - a) Controlling the overall performance of the contracted fleet managers/skippers and terminal operators
 - b) Controlling the progress in the contracted transport systems
 - c) Monitoring unexpected events which might lead to a conflict with the transport pre-conditions
 - d) Finalising the transport (delivery and invoice)
- (4) The competent authorities should design their information systems in a way that the information exchange between public and private partners is possible.
- (5) Communication and information exchange between private and public partners in RIS for logistic applications should be carried out according to the procedures and standards that are agreed for RIS.

- (6) The competent authorities should provide ample room for logistic services within the bounds of their possibilities, such as:
 - a) The exchange of information between users and customers relating to vessels and terminals
 - b) Fleet planning support
 - c) ETA/RTA negotiations between vessels and terminals
 - d) Vessel tracking and tracing
 - e) Electronic market places
- (7) Confidentiality of data exchange in a RIS needs to be ensured. In cases where logistic information is provided by systems operated by a competent authority, this authority should take the necessary steps to ensure the protection of confidentiality of commercial information. When confidential data is provided to third parties, privacy regulations have to be taken into account.

5.8 Information for Law Enforcement

- (1) Law enforcement ensures that people within a given jurisdiction adhere to the laws of that jurisdiction. RIS supports law enforcement in inland navigation in the fields of:
 - a) Cross-border management (e.g. the movement of people controlled by the immigration service, customs)
 - b) Compliance with the requirements for traffic safety
 - c) Compliance with environmental requirements

5.9 Information for Statistics

- (1) The RIS Services for Statistics is mainly based up the other RIS services, in particular on Fairway Information Services, Traffic Information and Traffic Management. By means of storing this data over a defined period of time, statistical analysis can be made.
- (2) The type of analysis and the storage time of the data will also be determined by privacy regulations.
- (3) Statistical analysis might include the following:
 - a) Number of days per year during which a waterway is not available due to flood or low water periods
 - b) Number of vessels on a specific stretch of the fairway
 - c) Traffic volume
 - d) Cargo transported
 - e) Number of lock operations

5.10 Information for Waterway Charges and Port Dues

- (1) The RIS Services for waterway charges and port dues are mainly based on the RIS key technologies like Electronic Reporting and Tracking and Tracing systems.
- (2) Privacy regulations are essential pre-conditions to this service.

6. Structured Approach of the Implementation of RIS Services

6.1 General

The need for RIS should be carefully assessed, based on a benefit/cost analysis and a consultation of the user groups.

In those cases where RIS are deemed to be necessary for the safety of traffic flow, the protection of the environment, the efficiency of transport and to augment the traffic on the waterways while keeping the safety at least on the same level, the competent authority should provide the necessary expertise and arrange funding to provide the desired levels of technology and expertise to meet the objectives.

The RIS services, as defined in Chapter 5 and their relation with the RIS key technologies (see Figure 5.1), can be seen as a layered model similar to that presented in Figure 6.1. The implementation of RIS should contain a least Fairway Information Services and in the next step it can be extended with traffic information, then with traffic management as the primary services. Based on these three primary services the other services can be implemented.



Figure 6.1: RIS services

6.2 Mission Statement

The first step in the approach for a structured approach for the implementation of RIS is the definition of a mission statement.

A mission statement is a formal, written statement of the organisation or RIS authority on objectives that should be achieved by the implementation of River Information Services. The mission statement should guide the actions of the organisation, spell out its overall goal, provide a sense of direction, and guide decision-making. It provides "the framework or context within which the company's strategies are formulated".

6.3 Steps of a Structured Approach for the Implementation of RIS

The mission statement has to be translated into a Vision Statement, i.e. define what the organisation wants to realise without specifying how it will be done. Before the Vision Statement can be defined training is necessary for the involved partners in existing directives and the technical specifications on RIS and other relevant documents.

6.3.1 Vision Statement

A Structured Approach for the content of the Vision Statement contains at least the following items:

- (1) Definition of the Primary Stakeholders. They have the capabilities, funding and authority (legal basis) to make decisions for the realisation of RIS. They contain at least the authorities that will be responsible for the RIS centre(s) and the organisation of it. To get a clear view on this it is important to define the working area for which RIS services will be provided.
- (2) Definition of Secondary Stakeholders. These stakeholders are involved in the realisation for RIS but don't have the authority to take decisions, e.g. the skippers, providers of hydrographical, hydrological and meteorological data.
- (3) RIS Key actors. The Primary and Secondary Stakeholders should form the RIS Key Actors.
- (4) Definition of the RIS Services. Figure 6.1 gives an overview of the stack of the RIS services which are described in more detail in Chapter 5. Chapter 4 gives an overview of the four RIS key technologies and Figure 5.1 gives an overview of the relation between RIS key technologies – RIS Services and Reference data (RIS Index and Hull data). The Primary Stakeholders will have to decide which RIS services they need and to what level of detail each service will be provided. It is recommended to implement at least FIS, TI and TM. The Primary Stakeholders should also decide which organisation will implement a certain service.
- (5) The RIS key technologies. The type of RIS services define which RIS key technologies are necessary to be implemented as can be seen from table 5.2.
- (6) Definition of the RIS Index. The four RIS key technologies heavily depend upon the RIS Index. The realisation of the RIS Index is necessary and experience shows that this is not an easy task to create and to keep it updated. Special attention should be given to objects in a cross border situation where the entries in the RIS Index should be aligned with the neighbouring countries.
- (7) Evaluation existing systems. The Primary Stakeholders should decide if they want to realise RIS on the basis of new systems or existing systems. The decision to use new systems or existing systems should be evaluated on basis of cost, availability, reliability and training of personnel.
- (8) Demands on the level of availability and reliability (down time) and other requirements with respect to the Quality of Information Services. The availability of each RIS service has to be defined, will it be available between office hours or does it need to be 24/7/365 availability. The reliability (redundancy) of the used system for the implementation of the RIS services has to be defined. What level of reliability is required, e.g. 99.5 % or 99.9 %?

- (9) Definition of data exchange. The definition of data exchange can be defined on two levels:
 - a) Internal: This contains the data exchange with organisations that feed the different systems used for the implementation of RIS, e.g. hydro-meteo organisations that provide water levels for NtS.
 - b) External: What information, and how, will be exchanged with neighbouring RIS organisations. A lot of effort on this level has already been done and defined by the IRIS Europe I and II projects. There can be also other organisations that need information, e.g. the government in case of CAS.
- (10) Training of the personnel. The selection of RIS services that will be implemented procedures has to be defined by how these RIS services will be used and maintained. A function of these procedures is the knowledge (capacity) of the RIS operators that has to be defined together with the necessary training.
- (11) General Planning. For the implementation of the RIS services a time schedule should be made on the basis of the services that will be implemented taking into account the layered structure, as shown in Figure 6.1. It is important to take into account that different partners, organisations and international regulations can be involved in the realisation of RIS. This can be a very important factor for the definition of the critical path within any planning framework.
- (12) Estimation of Cost. The estimation of the cost should contain different items:
 - a) A calculation of the total cost for the implementation of the RIS services
 - b) The cost for the management and maintenance of the systems and infrastructure, e.g. FIS portal, Inland AIS network, etc.
 - c) Estimation of costs for updates like Inland ENC
 - d) Estimation of costs due to updates and amendments of regulations, software, etc.
 - e) Costs for initial training of the personnel and update of the training depending on the adjustments in the procedures of the use of the RIS services

6.3.2 Implementation of the Mission Statement

The Vision Statement forms the basis for the realisation of the RIS implementation. It forms the blueprint of the project which should contain at least the following steps:

- (1) Definition of the functional and operational requirements (FOR). This is the translation of the objectives, defined in the vision statement, into requirements that can be implemented. This should be user-driven. It defines what should be realised without being concerned on how the solution should be made. An important task in this phase is also the definition of the non-functional requirements like, for example, availability of the solution, does it need for example 24/7/365 availability, scalability of the solution, etc.
- (2) Prototyping: a prototype should be developed and evaluated by the users. Mostly this will result in an update/change of the FOR. It is very important that the users get a feeling of the functionality that will be provided before the developments starts.

- (3) Technical design: This will translate the FOR in the description on how the system has to be developed. The FOR will be extended with a number of technical issues and an important driving force will be the non-functional requirements.
- (4) Implementation: on the basis of the FOR and technical design the solution will be developed.
- (5) FAT (Factory Acceptance Test): the implementer proves in a simulated environment that the implementation fulfils the FOR.
- (6) SAT (Site Acceptance Test): the implementer shows that the implementation fulfils the FOR and non-FOR in the real environment.
- (7) Training: the users get training in the use of the implemented systems.
- (8) System test: the implementer proves that the implementation works without any problems during a number of days when it is used in a real time situation.
- (9) Documentation: is provided on how the implementation is built. A user guide is provided. The necessary information to maintain the installed equipment and systems is set out and planned.

The above is a minimum list of the steps that are necessary for the planning and realisation of the implementation of a RIS project. There are different methods to define the execution of the project, for example the waterfall or Agile methodology. The chosen methodology will depend on the implementer, the type of the project, the way an organisation works, etc. But it should be taken into account that the FOR and prototyping can take an essential and significant part of the total time foreseen for the project. Experience shows that these are the basis for a successful project.

6.4 Legal Considerations

The liability element of compliance with RIS guidance is an important consideration which can only be decided on a case-by-case basis in accordance with national law. Consequently, a RIS authority should take into account the legal implications in the event of a shipping accident, where RIS operators may have failed to carry out their duty competently.

Other legal considerations should include at least the following aspects:

- Definition of the tasks and the responsibilities of the responsible RIS authority
- Provisions for regulating data exchange at national and (if applicable) at international level
- Rules and regulation for the data storage, especially taking into account data privacy regulations

The legal considerations should be outlined upfront to be able to identify the relevant actions (e.g. amendment of the inland shipping legislation, preparation and conclusion of administrative agreements).

6.5 Training

The successful delivery of RIS depends upon competent and experienced personnel to fulfil the responsibilities of a RIS authority. The recruitment, selection and training of suitable personnel are a pre-requisite to the provision of professionally qualified personnel capable of contributing to safe and efficient vessel operations. Such personnel will help to ensure that full regard is given to the diverse tasks inherent in RIS activities.

Training will depend on the RIS services that the organisation wants to implement, the existing organisation (is it starting with a green field situation or will RIS be integrated in already existing situation like a VTS centre?), is there already trained VTS personnel, are there operational procedures in the organisation, etc.?

The following recommendations on training can be defined:

- (1) First the organisation, responsible for the implementation of RIS, has to define the capabilities that are needed from the personnel, depending on the RIS services that shall be implemented. This should answer the question '**What to train?**'.
- (2) Then the organisation should make a matrix based on the needed capabilities and the capabilities of the available personnel that could be taken into account to fulfil the required needs after the necessary training. This should answer the question '**Who to train?**', i.e. if the organisation can fulfil the implementation of RIS with the existing personnel or if there is a need for new personnel.
- (3) The result of the above steps result in a schema that defines '**Who has to be trained in what?**'.
- (4) Training means that there is a training environment. This is a very important element during the definition of the functional and operational requirements. The implementation of RIS should make it possible that the provided solution can work in a simulated mode and that previously situations can be replayed for purpose of training.
- (5) The above steps define the need of a separate environment for training. This solves the answer to the question '**Where to train?**'.
- (6) Due to the evolution in the RIS environment a continuously update programme of training has to be foreseen and implemented.

Annex 1: Open Standards – Service Oriented Architecture Stack



Figure 6.6: Service Oriented Architecture stack

The most important open standards that can be recommended for this model are:

- Hyper Text Transfer Protocol (HTTP) – W3C: <http://www.w3.org/Protocols/>
- File Transfer Protocol (FTP) – W3C: <http://www.w3.org/Protocols/rfc959/>
- HyperText Markup Language (HTML) – W3C: <http://www.w3.org/TR/REC-html32>
- Cascading Style Sheets (CSS) – W3C: <http://www.w3.org/TR/REC-CSS1>
- eXtensible Markup Language (XML) – W3C: <http://www.w3.org/XML/>
- XML Schema Definition Language (XSD) – W3C: <http://www.w3.org/XML/Schema>.
- Extensible Stylesheet Language Transformations (XSLT) – W3C: <http://www.w3.org/TR/xslt>
- XML Query (Xquery) – W3C: <http://www.w3.org/TR/xquery/>
- XML Path Language (XPath) – W3C: <http://www.w3.org/TR/xpath>
- Simple Object Access Protocol (SOAP) – W3C: <http://www.w3.org/TR/soap/>
- Web Service Description Language (WSDL) – W3C: <http://www.w3.org/TR/wsdl>
- Web Ontology Language (OWL) – W3C: <http://www.w3.org/TR/owl-features>.
- Universal Description, Discovery and Integration (UDDI) – oasis-open.org:
http://www.uddi.org/pubs/uddi_v3.htm

- Web Services Inspection Language (WSIL) – IBM
<http://www.ibm.com/developerworks/library/specification/ws-wsilspec/>.
- Web Services Reliable Messaging – oasis-open.org:
http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=wsm
- Web Services Transaction Management – oasis-open.org:
http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=ws-tx
- XML Encryption Syntax and Processing - W3C: <http://www.w3.org/TR/xmlenc-core/>
- Security Services (SAML) – oasis-open.org:
http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=security
- XML Signature Syntax and Processing - W3C: <http://www.w3.org/TR/xmlsig-core/>
- WS-Policy – W3C: <http://www.w3.org/Submission/WS-Policy/>
- WS-PolicyAssertions – oasis:
<http://docs.oasis-open.org/ws-rx/wsrmp/200702/wsrmp-1.1-spec-os-01.html>
- WS-SecurityPolicy – oasis: <http://docs.oasis-open.org/ws-sx/ws-securitypolicy/200702>
- WS-PolicyAttachment – W3C: <http://www.w3.org/Submission/WS-PolicyAttachment/>
- Web Services Business Process Execution Language (BPEL4WS) – oasis-open.org:
http://www.oasis-open.org/committees/tc_home.php?wg_abbrev=wsbpel

Annex 2: RIS Information Categories (2 Levels)

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

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

Annex 3: Relevant Internet Sites

International Organisations and International RIS Sites

Central Commission for the Navigation of the Rhine	www.ccr-zkr.org
Danube Commission	www.danube-intern.org
European Commission	www.ec.europa.eu
NAIADES (EU Policy for the Promotion of Inland Waterway Transport)	www.naiades.info
IALA	www.ialathree.org
IMO	www.imo.org
IHO	www.iho.int
PIANC	www.pianc.org
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	www.unece.org

National RIS Authorities and RIS Providers

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

RIS Operational Systems

DORIS Austria:	www.doris.bmvit.gv.at
BULRIS – Bulgaria	www.bulris.bg
RIS Croatia	www.crup.hr
LAVDIS Czech Republic	www.lavdis.cz
RIS Flanders	www.risflanders.be
Elwis Germany	www.elwis.de
Hungary Pannon RIS	www.pannonris.hu
FIS server The Netherlands	www.risserver.nl
Romania RORIS	www.roris.ro
Slovakia NtS Vudba	http://nts.vudba.sk
RIS Wallonie	http://voies-hydrauliques.wallonie.be
Switzerland	www.port-of-switzerland.ch

International Projects

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

Standaard voor Tracking en Tracing van schepen in de binnenvaart

Editie 1.2
23.4.2013

Editie	Datum	Omschrijving
1.0	31.5.2006	Aangenomen door de CCR
1.01	10.10.2007	Aangenomen door de CCR
1.2	23.4.2013	Aangenomen door de CCR

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	5
Verwijzingen	7
Afkortingen	9
1. Het gebruik van tracking en tracing in de binnenvaart	11
1.1 Inleiding	11
1.2 Reikwijdte	12
1.3 Navigatie	13
1.3.1 Navigatie, op middellange termijn	13
1.3.2 Navigatie, op korte termijn	14
1.3.3 Navigatie, op zeer korte termijn	14
1.4 Scheepvaartverkeersmanagement	15
1.4.1 Scheepvaartverkeersbegeleiding	15
1.4.1.1 Informatiedienst	15
1.4.1.2 Dienst voor navigatieassistentie	16
1.4.1.3 Dienst voor verkeersbegeleiding	16
1.4.2 Sluisplanning en -bediening	17
1.4.2.1 Sluisplanning, lange termijn.....	17
1.4.2.2 Sluisplanning, op middellange termijn.....	17
1.4.2.3 Sluisbediening	18
1.4.3 Brugplanning en -bediening	18
1.4.3.1 Brugplanning op middellange termijn.....	19
1.4.3.2 Brugplanning op korte termijn	19
1.4.3.3 Brugbediening	20
1.5 Calamiteitenbestrijding	20
1.6 Transportmanagement	21
1.6.1 Reisplanning	21
1.6.2 Transportlogistiek	21
1.6.3 Intermodaal haven- en terminalmanagement	22
1.6.4 Lading- en vlootmanagement	22
1.7 Handhaving	23
1.8 Kosten voor gebruik van waterwegen en haveninfrastructuur	23
1.9 Vaarweginformatiediensten	24
1.9.1 Weerswaarschuwingen (EMMA).....	24
1.9.2 Signaalstatus.....	25
1.9.3 Waterstanden	25
1.10 Conclusie.....	25
2. AIS-standaard voor de Binnenvaart	27
2.1 Inleiding	27
2.2 Aandachtsgebied	28
2.3 Functionele eisen	29
2.3.1 Algemene eisen aan het AIS voor de binnenvaart	29
2.3.2 Informatie-inhoud	29
2.3.2.1 Statische scheepsinformatie	30
2.3.2.2 Dynamische scheepsinformatie	30

2.3.2.3	Reisgerelateerde scheepsinformatie	31
2.3.2.4	Verkeersmanagementinformatie	31
2.3.2.4.1	ETA bij sluis/brug/terminal	31
2.3.2.4.2	RTA bij sluis/brug/terminal	31
2.3.2.4.3	Aantal personen aan boord	32
2.3.2.4.4	Signaalstatus	32
2.3.2.4.5	EMMA-waarschuwingen	32
2.3.2.4.6	Waterstanden	32
2.3.2.4.7	Op de veiligheid betrekking hebbende berichten	32
2.3.3	Rapportagefrequenties van de informatietransmissies	32
2.3.4	Technisch kader	33
2.3.5	Compatibiliteit met IMO klasse A transponders	34
2.3.6	Unieke identificatie	34
2.3.7	Applicatie-identificatie voor specifieke berichten bij AIS voor de binnenvaart	34
2.3.8	Applicatievereisten	34
2.3.9	Typegoedkeuring	35
2.4	Protocolaanpassingen voor het AIS voor de binnenvaart	35
2.4.1	Message 1, 2, 3: position reports (ITU-R 1371)	35
2.4.2	Message 5: Ship static and voyage related data (ITU-R 1371)	37
2.4.3	Message 23, Group Assignment Command (ITU-R M. 1371)	39
2.4.4	Application of specific messages (ITU-R 1371)	40
2.4.4.1	Allocation of Function Identifiers (FI) within the Inland AIS branch	40
2.4.4.2	Definition of Inland specific messages	42
2.4.4.2.1	Inland specific message FI 10: Inland ship static and voyage related data	42
2.4.4.2.2	Inland specific message FI 21: ETA at lock/bridge/terminal	43
2.4.4.2.3	Inland specific message FI 22: RTA at lock/bridge/terminal	44
2.4.4.2.4	Inland specific message FI 55: number of persons on board	45
2.4.4.2.5	Inland specific message FI 23: EMMA warning	45
2.4.4.2.6	Inland specific message 24: water levels	47
2.4.4.2.7	Inland specific message 40: signal status	49
Bijlage A:	Definities	51
A.1	Diensten	51
A.2	Deelnemers	52
Bijlage B:	Emma Codes	55
Bijlage C:	Example of signal status	57
C.1	Light status	57
C.2	Signal forms	57
Bijlage D:	Proposed digital interface sentences for Inland AIS	61
D.1	Input sentences	61
D.2	Inland waterway static ship data	61
D.3	Inland waterway voyage ship data	62
Bijlage E:	ERI ship types	65
Bijlage F:	Overview of information required by the user and the data fields, which are available in the defined inland AIS messages	67

VOORWOORD

Het concept van de River Information Services (RIS) heeft zich via diverse Europese onderzoeksprojecten ontwikkeld en is gericht op de verhoging van de veiligheid en de efficiency van het transport per binnenvaart.

De Europese Commissie, de CCR en de Donaucommissie hebben onderkend dat het noodzakelijk is dat er een mogelijkheid wordt geschapen voor de automatische uitwisseling van navigatiegegevens tussen schepen onderling en tussen schepen en de wal om op die manier te komen tot oplossingen voor automatische identificatie en tracking en tracing in de binnenvaart.

In de zeescheepvaart heeft de IMO het Automatic Identification System (AIS) ingevoerd. Alle zeegaande schepen op internationale routes die onder het SOLAS-verdrag, hoofdstuk 5, vallen, dienden vóór eind 2004 van AIS te zijn voorzien. De richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services van PIANC, EU en CCR omschrijven de Inland AIS als een belangrijke technologie.

Het Europese RIS platform heeft in 2003 de Expertgroep Vessel Tracking en Tracing ingesteld. De belangrijkste taak van deze expertgroep is gelegen in de ontwikkeling en het onderhoud van een Europees brede en geharmoniseerde standaard voor de tracking en tracing van de binnenvaart. Vanwege de gebieden, waar gemengde verkeersbewegingen plaatsvinden is het van belang dat de standaarden en procedures voor de binnenvaart compatibel zijn met de al gedefinieerde standaarden en procedures voor de zeevaart.

Om te voldoen aan de specifieke behoeften van de binnenvaart, is AIS verder ontwikkeld tot de zogeheten Inland AIS-standaard, waarbij de volledige compatibiliteit met het maritieme IMO AIS en de al bestaande standaarden in de binnenvaart behouden blijft.

Toekomstige ontwikkelingen kunnen leiden tot alternatieve systemen voor tracking en tracing van schepen, echter deze systemen moeten wel compatibel zijn met de maritieme AIS.

In dit document beschrijft hoofdstuk 1 de functionele specificaties die betrekking hebben op de tracking en tracing in de binnenvaart. In hoofdstuk 2 wordt de AIS-standaard voor de binnenvaart beschreven, inclusief de standaardberichten voor de tracking en tracing. Een overzicht van de definities van de diensten en gebruikers is te vinden in BIJLAGE A: DEFINITIES.

In deze standaard worden de begrippen “schip” en “samenstel” gebruikt om coherent met het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) te zijn. In hoofdstuk 2 en in sommige bijlagen van de standaard wordt op plaatsen waar het informatie betreft, die is weergegeven op de apparatuur, die wordt ingevoerd of die nodig is voor het bedienen van de apparatuur, de algemene Engelse term “ship” gebruikt conform aan Aanbeveling UIT-R M. 1371.

VERWIJZINGEN

De inhoud van dit document is gebaseerd op:

Titel document	Organisatie	Datum van publicatie
Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap	EU	7.9.2005
Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap	EU	13.3.2007
Uitvoeringsverordening (EU) nr. 689/2012 van de Commissie van 27 juli 2012 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap	EU	27.7.2012
Richtlijnen en aanbevelingen voor River Information Services, editie 3.0	CCR	30.8.2012
Richtlijnen en criteria voor verkeersbegeleiding (VTS) op binnenwateren	CCR	2006
Standaard voor Berichten aan de Scheepvaart, editie 3.0	CCR	27.10.2009
Standaard systeem voor elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie, Inland ECDIS, editie 2.3	CCR	16.10.2012
Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie 1.2	CCR	19.10.2006
IMO MSC.74(69) bijlage 3, Aanbeveling inzake prestatienormen van een automatisch identificatiesysteem (AIS) aan boord van schepen	IMO	1998
IMO Resolutie nr. A.915 (22), Herziened maritieme beleidsmaatregelen en vereisten voor een toekomstig wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS)	IMO	Januari 2002
Definitief verslag en ondersteunende definitieve „work package“-documenten van COMPRIS	COMPRIS	April 2006
Aanbeveling ITU-R M.1371 Technische kenmerken van een universeel automatisch identificatiesysteem aan boord van schepen waarbij gebruik wordt gemaakt van time division multiple access via de maritieme mobiele VHF-band	ITU	April 2010
Internationale IEC-norm 61993-2, editie 2 Maritieme navigatie- en radiocommunicatieapparatuur en -systemen — Automatisch Identificatiesysteem, deel 2: klasse A scheepsapparatuur voor het universele automatische identificatiesysteem (AIS)	IEC	Oktober 2012
International Standard IEC 61162-Serie, "Maritime navigation and radio communication equipment and systems - Digital interfaces"		
"Part 1: Single talker and multiple listeners"	IEC	Nov. 2010
"Part 2: Single talker and multiple listeners, high speed transmission"		Sept. 1998

Titel document	Organisatie	Datum van publicatie
UN-ECE Location code	UN-ECE	
UN-ECE Ship type code	UN-ECE	
CCR Technische verduidelijkingen voor Inland AIS	CCR	2008

AFKORTINGEN

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

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

1. Het gebruik van tracking en tracing in de binnenvaart

1.1 Inleiding

De IMO heeft voor de zeevaart het automatisch identificatiesysteem (AIS) ingevoerd. Alle zeegaande schepen op internationale routes die onder hoofdstuk 5 van het SOLAS-verdrag vallen, dienen sinds eind 2004 uitgerust te zijn met het AIS. In de richtsnoeren voor planning, toepassing en operationeel gebruik van de River information Services (RIS) wordt Inland AIS als een belangrijke technologie aangemerkt. Vanwege de gemengde verkeerszones is het belangrijk dat de normen, technische specificaties en procedures voor de binnenvaart compatibel zijn met de reeds vastgelegde normen, technische specificaties en procedures voor de zeevaart.

Met het oog op de specifieke vereisten die de binnenvaart stelt, zijn de technische specificaties voor het AIS verder ontwikkeld tot de zogeheten „AIS-standaard voor de binnenvaart” waarbij de volledige compatibiliteit met het maritieme AIS van de IMO en met de reeds bestaande normen voor de binnenvaart behouden is gebleven.

In hoofdstuk 1 van dit document worden de functionele specificaties beschreven die verband houden met de tracking en tracing van schepen in de binnenvaart. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de AIS-standaard voor de binnenvaart, met inbegrip van de standaardberichten voor tracking en tracing in die binnenvaart. In BIJLAGE A ("Definities") wordt een overzicht gegeven van de definities van diensten en betrokken partijen.

Het doel van dit inleidende hoofdstuk is om alle noodzakelijke functionele vereisten met betrekking tot de tracking en tracing van binnenvaartschepen vast te leggen.

Er wordt een overzicht gegeven van aandachtsgebieden en gebruikers en met name van de informatiebehoeften voor elk aandachtsgebied. De functionele specificaties zijn gebaseerd op regels en regelgeving voor de scheepvaart, op gesprekken met deskundigen en op bestaande ervaringen.

Er worden drie soorten informatie onderscheiden:

- dynamische informatie, informatie die vaak binnen een kwestie van seconden of minuten verandert;
- semidynamische informatie, informatie die tijdens een reis slechts een paar keer verandert;
- statische informatie, informatie die hooguit een paar keer per jaar verandert.

Voor elke informatiesoort kunnen verschillende manieren van informatie-uitwisseling worden onderscheiden:

- tracking- en tracingsystemen voor schepen zijn met name bedoeld om dynamische informatie uit te wisselen;
- elektronische meldsystemen, zoals e-mail, zijn bedoeld voor het uitwisselen van semidynamische informatie;
- statische informatie is afkomstig uit databestanden die toegankelijk zijn via internet of andere informatiedragers. In de onderstaande paragrafen wordt in het bijzonder de informatie, die via tracking- en tracingsystemen tussen schepen onderling en tussen schepen en de wal kan worden uitgewisseld, nader beschreven. De informatiebehoeften zijn beschreven tegen de achtergrond van de tracking en tracing van schepen in de binnenvaart. Voor de meeste taken is echter ook aanvullende informatie nodig, zoals geografische informatie, gedetailleerde informatie over de lading en adresinformatie. Dergelijke informatie zal via andere systemen worden verstrekt.

1.2 Reikwijdte

De onderstaande tabel biedt een overzicht van de aandachtsgebieden die in dit document nader worden toegelicht. Elk aandachtsgebied is onderverdeeld in taken en voor elke taak worden de gebruikers aangegeven.

Tabel 1.1: overzicht van aandachtsgebieden, taken en gebruikers

Aandachtsgebied	Taak	Gebruiker
Navigatie	Middellange termijn: Minuten tot uren vooruitkijkend, Buiten het bereik van de radar aan boord	Schipper
	Korte termijn: minuten vooruitkijkend, binnen het bereik van de radar aan boord	Schipper
	Zeer korte termijn: Seconden tot 1 minuut vooruitkijkend	Schipper
Scheepvaartverkeers- management	VTS	VTS operator, schipper op de brug
	Sluisbediening	Sluiswachter, schipper op de brug
	Sluisplanning	Sluiswachter, schipper, vlootmanager
	Brugbediening	Brugwachter, schipper
	Brugplanning	Brugwachter, schipper, vlootmanager
Calamiteitenbestrijding		Operator in calamiteitencentrum, VTS operator, sluiswachter, brugwachter, schipper, kapitein, bevoegde autoriteit
Transportmanagement	Reisplanning	Schipper, expediteur, vlootmanager, terminaloperator, schipper, VTS operator, sluiswachter, brugwachter, RIS operator
	Transport & logistiek	Vlootmanager, schipper, afzender, ontvanger, expediteur
	Haven- terminalmanagement en	Terminalexploitant, schipper, expediteur, havenautoriteit, bevoegde autoriteit
	Lading- vlootmanagement en	Vlootmanager, afzender, ontvanger, expediteur, schipper
Handhaving	Grensoverschrijdend	Douane, bevoegde autoriteit, schipper
	Verkeersveiligheid	Bevoegde autoriteit, schipper (politiediensten)
Kosten voor waterwegen en haveninfrastructuur		Bevoegde autoriteit, schipper, vlootmanager, vaarwegbeheerder
Vaarweginformatie- diensten	Meteo-informatie	Schipper
	Signaalstatus	Bevoegde autoriteit, schipper, vlootmanager
	Waterstand	Bevoegde autoriteit, schipper, vlootmanager, schipper

In de volgende paragrafen wordt voor elk aandachtsgebied, de taken en de gebruikers de informatie die nodig is gedetailleerd beschreven.

Opgemerkt wordt hierbij dat de volgorde van de informatiebehoeften voor elke taak geen indicatie geeft over het belang van deze informatie. De nauwkeurigheid van de informatie is samengevat in een tabel in de laatste paragraaf.

1.3 Navigatie

Tracking en tracing van de scheepvaart kan gebruikt worden om de actieve navigatie aan boord te ondersteunen.

Het proces van de navigatie kan worden opgesplitst in drie fases:

- Navigatie, op middellange termijn
- Navigatie, op de korte termijn
- Navigatie, op de zeer korte termijn

Voor elke fase zijn de behoeften van de gebruikers verschillend.

1.3.1 Navigatie, op middellange termijn

Navigatie op de middellange termijn is de navigatiefase, waarin de schipper de verkeerssituatie observeert en analyseert en daarbij enkele minuten tot een uur vooruitkijkt. Hij overweegt daarbij de mogelijkheden waar hij andere schepen kan tegenkomen, passeren of inhalen.

Het daarvoor noodzakelijke verkeersbeeld wordt gekenmerkt door de mogelijkheid van het "om de bocht te kunnen kijken" en valt voornamelijk buiten het bereik van de radar aan boord.

De verkeersinformatie die uitgewisseld wordt bestaat uit:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- Bestemming/beoogde route
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & breedte)
- Aantal blauwe kegels
- Beladen/onbeladen
- Status van het schip (geankerd, gemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De updatefrequentie is afhankelijk van de taak en verschilt ook afhankelijk van de omstandigheden waarin het schip zich bevindt (de maximale updatefrequentie is 2 seconden).

1.3.2 Navigatie, op korte termijn

De navigatie op de korte termijn betreft de beslissingsfase in het navigatieproces. In deze fase is de verkeersinformatie relevant voor het navigatieproces inclusief maatregelen om aanvaringen te voorkomen indien nodig..

Deze functie heeft met de observatie van andere schepen in de onmiddellijke omgeving van het schip te doen. De verkeersinformatie die uitgewisseld wordt bestaat uit:

- Identificatie
- naam
- Positie (actueel)
- Snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- Koers
- Intentie (blauw bord)
- Bestemming/beoogde route
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Aantal blauwe kegels
- Beladen/onbeladen
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De actuele verkeersinformatie over positie, identificatie, naam, richting, snelheid over de grond, koers, en intentie (blauw bord) wordt ononderbroken ten minste eens per 10 seconden uitgewisseld. Voor sommige routes zullen de autoriteiten een vooraf gedefinieerde updatefrequentie bepalen. (maximaal 2 seconden)

1.3.3 Navigatie, op zeer korte termijn

Navigatie op de zeer korte termijn is het operationele navigatieproces. Dit omvat de uitvoering van beslissingen die al eerder of ter plaatse zijn genomen en de bewaking van de effecten daarvan. De behoefte aan verkeersinformatie van ander schepen die men met name in deze situatie heeft, is gerelateerd aan de toestand van het eigen schip, zoals de relatieve positie, de relatieve snelheid etc.

In deze fase heeft men hoogst nauwkeurige informatie nodig.

- Relatieve positie
- Relatieve koers
- Relatieve snelheid
- Relatieve drift
- Relatieve draaisnelheid

Kijkend naar de hiervoor gestelde vereisten, wordt het duidelijk dat op dit moment het voor navigatie op zeer korte termijn niet mogelijk is om gebruik te maken van informatie uit tracking en tracing.

1.4 Scheepvaartverkeersmanagement

Scheepvaartverkeersmanagement bestaat op zijn minst uit de onderstaande elementen:

- Scheepvaartverkeersbegeleiding (VTS)
- Sluisplanning en -bediening
- Brugplanning en -bediening

1.4.1 Scheepvaartverkeersbegeleiding

Binnen scheepvaartverkeersbegeleiding kan er een onderscheid worden gemaakt tussen:

- Een informatiedienst
- Een dienst voor navigatieassistentie
- Een dienst voor verkeersbegeleiding

In de volgende paragrafen worden de gebruikersbehoeften ten aanzien van de verkeersinformatie beschreven.

1.4.1.1 Informatiedienst

Een *informatiedienst* wordt geboden door het uitzenden van informatie op vaste tijden en met vaste tussenpozen of wanneer dat door een VTS nodig geacht wordt of op verzoek van een schip en kan bijvoorbeeld positierapporten, identiteit en intenties van andere verkeersdeelnemers; de toestand van de vaarweg; weer, gevaren of andere factoren die de vaart van het schip kunnen beïnvloeden.

Voor de informatiediensten heeft men een overzicht van het verkeer in een netwerk of vaartraject nodig. De verkeersinformatie omvat informatie over de scheepvaart zoals:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Koers over de grond/richting
- Beperkingen ten aanzien van de bevaarbare ruimte
- Bestemming/beoogde route
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Aantal blauwe kegels
- Beladen/onbeladen
- Aantal personen aan boord (in geval van een incident)
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varende, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De bevoegde autoriteit zal de updatefrequentie van tevoren vast stellen.

1.4.1.2 Dienst voor navigatieassistentie

Een *dienst voor navigatieassistentie* informeert de schipper over moeilijke navigatie en meteorologische omstandigheden en assisteert hem in geval van storingen of problemen. Deze dienst wordt normaal gegeven op verzoek van een schip of wanneer een VTS dit noodzakelijk acht.

Om een schipper individuele informatie te kunnen bieden, heeft de VTS operator een gedetailleerd actueel verkeersbeeld nodig.

De bijdrage van tracking en tracing van de scheepvaart is:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel) Snelheid over de grond
- Koers over de grond
- Intentie (blauw bord)
- Bestemming/beoogde route
- Scheeps- of samenstelttype
- Diepgang
- Doorvaarthoogte(in geval van obstakels)
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Aantal blauwe kegels
- Beladen/onbeladen
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

Alle overige benodigde informatie heeft betrekking op het milieu, geografische informatie en berichten voor de scheepvaart.

De actuele verkeersinformatie over de identificatie, positie, richting, snelheid, koers en intentie (blauw bord) moet continu worden uitgewisseld (eens per 3 seconden, bijna in realtime of met een andere updatefrequentie die door de bevoegde autoriteit vooraf is vastgesteld).

Alle overige informatie moet beschikbaar worden gesteld op verzoek van de VTS operator of in speciale gevallen (bij een gebeurtenis).

1.4.1.3 Dienst voor verkeersbegeleiding

Een *dienst voor verkeersbegeleiding* houdt zich bezig met het operationeel regelen van het verkeer en de planning van het scheepvaartverkeer om congesties en gevaarlijke situaties te voorkomen en is in het bijzonder van belang gedurende periodes met hoge verkeersintensiteit en wanneer speciale transporten de doorstroming van het overige verkeer kunnen beïnvloeden. De dienst kan ook de instelling en de uitvoering van een systeem voor toestemming tot doorvaart of VTS-vaarplannen in houden, of beiden, in relatie tot de prioriteit van scheepvaartbewegingen, toewijzing van ruimte, verplichte melding van scheepsbewegingen in het VTS-gebied, te volgen routes, in acht te nemen snelheidsbeperkingen en andere maatregelen welke de VTS-autoriteit nodig acht. De eisen aan het verkeersbeeld voor de dienst voor verkeersbegeleiding zijn dezelfde als beschreven in paragraaf 1.4.1.2 Diensten voor de navigatieassistentie.

1.4.2 Sluisplanning en -bediening

In de volgende paragrafen worden het planningsproces voor sluisen (op lange en middellange termijn) en het proces van de sluisbediening beschreven.

1.4.2.1 Sluisplanning, lange termijn

Sluisplanning op lange termijn is de planning van een sluis, waarbij enkele uren tot maximaal één dag vooruit wordt gekeken.

In dit geval wordt de verkeersinformatie gebruikt om de informatie over de wacht- en passagetijden bij sluisen te verbeteren, die oorspronkelijk gebaseerd is op statistische informatie.

De verkeersinformatie die men voor de sluisplanning op lange termijn nodig heeft omvat:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Koers over de grond/richting
- ETA bij de sluis
- RTA bij de sluis
- Scheeps- of samensteltypes
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Diepgang
- Doorvaarthoogte
- Aantal blauwe kegels
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varende, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

ETA dient op verzoek beschikbaar te zijn of dienen te worden uitgewisseld, wanneer een door de bevoegde autoriteit vooraf vastgestelde afwijking van de oorspronkelijke ETA wordt overschreden.

RTA is het antwoord op een ETA-rapport.

1.4.2.2 Sluisplanning op middellange termijn

De sluisplanning op middellange termijn houdt zich bezig met de planning voor een sluis, waarbij 2 of 4 sluiscycli vooruit wordt gekeken.

In dit geval wordt de verkeersinformatie gebruikt om de aankomende schepen in te plannen in de beschikbare sluiscycli. Op grond van de planning worden de schippers geïnformeerd over de RTA (gewenste aankomsttijd)

Verkeersinformatie nodig voor de sluisplanning op middellange termijn is:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- ETA bij de sluis
- RTA bij de sluis

- Scheeps- of samenstelttype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Aantal sleepboten nodig voor assistentie
- Diepgang
- Doorvaarthoogte
- Aantal blauwe kegels
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De ETA moet op verzoek beschikbaar zijn of dienen te worden uitgewisseld, wanneer een door de bevoegde autoriteit vooraf vastgestelde afwijking van de oorspronkelijke ETA overschreden wordt. Alle overige informatie dient één keer beschikbaar te zijn bij het eerste contact of op verzoek. RTA ia het antwoord op een ETA-rapport.

1.4.2.3 Sluisbediening

In deze fase vindt het feitelijke schutproces plaats.

Om het operationele proces van de sluis te ondersteunen, is de volgende verkeersinformatie nodig:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- Scheeps- of samenstelttype
- Aantal sleepboten nodig voor assistentie
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Diepgang
- Doorvaarthoogte
- Aantal blauwe kegels
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De actuele verkeersinformatie over identificatie, positie, richting, snelheid en koers moet continu worden uitgewisseld.of met een door de bevoegde autoriteit van tevoren vastgestelde updatefrequentie.

1.4.3 Brugplanning en -bediening

In de volgende paragrafen worden het proces voor de brugplanning op middellange en korte termijn en het proces van de brugbediening beschreven.

1.4.3.1 Brugplanning op middellange termijn

Het planningproces voor een brug op middellange termijn streeft ernaar om de verkeersdoorstroming op een zodanige manier te optimaliseren, dat de bruggen op tijd open zijn om schepen door te laten (groene golf). De tijdsduur waarover vooruit wordt gekeken, varieert van 15 minuten tot 2 uur. Deze tijdsduur is afhankelijk van de plaatselijke situatie.

De benodigde verkeersinformatie voor de brugplanning op middellange termijn is:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- ETA bij de brug
- RTA bij de brug
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Doorvaarthoogte
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De ETA moet op verzoek beschikbaar zijn of dienen te worden uitgewisseld, wanneer een door de bevoegde autoriteit vooraf vastgestelde afwijking van de oorspronkelijke ETA wordt overschreden. Alle overige informatie dient één keer beschikbaar te worden gesteld bij het eerste contact of op verzoek. RTA is het antwoord op een ETA-rapport.

1.4.3.2 Brugplanning op korte termijn

In geval van brugplanning op de korte termijn worden beslissingen genomen over de strategie voor het openen van de brug.

De benodigde verkeersinformatie voor de brugplanning op korte termijn is:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- ETA bij de brug
- RTA bij de brug
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Doorvaarthoogte
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

Actuele verkeersinformatie over de positie, snelheid en richting dient op verzoek beschikbaar te worden gesteld of met een door de bevoegde autoriteit van tevoren vastgestelde updatefrequentie, bijvoorbeeld eens per 5 minuten. De ETA moet op verzoek beschikbaar zijn of dienen te worden uitgewisseld, wanneer een door de bevoegde autoriteit vooraf vastgestelde afwijking van de oorspronkelijke ETA wordt overschreden. Alle overige informatie dient één keer beschikbaar te worden gesteld bij het eerste contact of op verzoek. RTA is het antwoord op een ETA-rapport.

1.4.3.3 Brugbediening

In deze fase vindt de daadwerkelijk opening van de brug en de passage van de schepen plaats.

Om dit proces te ondersteunen is de volgende verkeersinformatie nodig:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Snelheid over de grond
- Koers over de grond/richting
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Doorvaarthoogte

De actuele verkeersinformatie over identificatie, positie, richting, snelheid en koers moet continu worden uitgewisseld of met een door de bevoegde autoriteit van tevoren vastgestelde updatefrequentie.

1.5 Calamiteitenbestrijding

Calamiteitenbestrijding in deze context legt de focus op repressieve maatregelen: die van doen hebben met echte incidenten en het verlenen van assistentie tijdens noodgevallen.

Om dit proces te ondersteunen is de volgende verkeersinformatie nodig:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Koers over de grond/richting
- Bestemming
- Scheeps- of samensteltype
- Aantal blauwe kegels
- beladen/onbeladen

In geval van een ongeval kan de verkeersinformatie automatisch worden verstrekt, of de calamiteitenbestrijder zal de informatie opvragen.

1.6 Transportmanagement

Deze dienst is onderverdeeld in vier activiteiten:

- Reisplanning
- Transportlogistiek
- Haven- en terminalmanagement
- Lading- en vlootmanagement

1.6.1 Reisplanning

Reisplanning legt in deze context de focus op de planning tijdens de reis. Tijdens de reis zal de schipper zijn oorspronkelijke reisplanning controleren.

Voor dit proces heeft hij de volgende verkeersinformatie nodig:

- Positie (actueel, eigen schip),
- Snelheid over de grond (eigen schip)
- Bestemming/beoogde route
- ETA bij sluis/brug/volgende sector/terminal
- RTA bij sluis/brug/volgende sector/terminal
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Diepgang
- Doorvaarthoogte
- Beladen/onbeladen

De verkeersinformatie is nodig op verzoek of in geval van een speciale gebeurtenis zoals een relevante verandering in de ETA of RTA.

1.6.2 Transportlogistiek

Transportlogistiek bestaat uit de organisatie, planning, uitvoering en aansturing van het transport.

Voor deze processen heeft men de volgende verkeersinformatie nodig:

- Identificatie
- Naam
- Actuele (positie)
- Koers over de grond/richting
- ETA bij de bestemming

Alle verkeersinformatie is nodig op verzoek van de scheepseigenaar of van logistieke spelers.

1.6.3 Intermodaal haven- en terminalmanagement

Intermodaal haven- en terminalmanagement houdt zich bezig met de inplanning van de middelen in havens en terminals.

De verkeersinformatie die nodig is voor deze processen wordt onderstaand beschreven:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Koers over de grond/richting
- ETA bij haven/terminal
- RTA bij haven/terminal
- Scheeps- of samenstelttype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Aantal blauwe kegels
- Beladen/onbeladen
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De terminal- en havenmanager zal verkeersinformatie verzoeken of zal er mee in stemmen dat de verkeersinformatie automatisch wordt toegestuurd bij vooraf vastgestelde gebeurtenissen.

1.6.4 Lading- en vlootmanagement

In het lading- en vlootmanagement houdt men zich bezig met de planning en de optimalisatie van het gebruik van schepen, het regelen van de ladingen en het transport.

De informatie die nodig is voor deze processen wordt onderstaand beschreven:

- Identificatie
- Naam
- Positie (actueel)
- Koers over de grond/richting (stroomopwaarts/stroomafwaarts)
- Bestemming
- ETA bij sluis/brug/bestemming/terminal
- RTA bij sluis/brug/bestemming/terminal
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Beladen/onbeladen
- Status van het schip (geankerd, afgemeerd, varend beperkt door bijzondere omstandigheden, ...)

De schipper of rederij zal de verkeersinformatie opvragen of de verkeersinformatie zal worden toegezonden onder vooraf vastgestelde omstandigheden.

1.7 Handhaving

De omvang van de hierna beschreven taken op het gebied van de handhaving blijft beperkt tot diensten op het gebied van gevaarlijke stoffen, vreemdelingenwetgeving en douane.

Om deze taken te vervullen heeft men de volgende informatie nodig:

- Identificatie
- Naam
- Positie
- Koers over de grond/richting
- Bestemming/beoogde route
- ETA bij sluis/brug/terminal/bestemming
- Scheeps- of samensteltype
- Aantal blauwe kegels
- Aantal personen aan boord
- Vaarstatus (voor anker, aangemeerd, varend, beperkt door bijzondere omstandigheden ...)

De verkeersinformatie wordt uitgewisseld met de daartoe bevoegde autoriteiten. De uitwisseling van verkeersinformatie zal op verzoek plaatsvinden of op vaste, vooraf vastliggende punten of onder speciale omstandigheden, zoals vooraf vastgesteld door de bevoegde autoriteit.

1.8 Kosten voor gebruik van waterwegen en haveninfrastructuur

Op diverse plaatsen in Europa moet er worden betaald voor het gebruik van waterwegen en havens.

Om deze taken te vervullen heeft men de volgende informatie nodig:

- Identificatie
- Naam
- Positie
- Bestemming/beoogde route
- Scheeps- of samensteltype
- Afmetingen (lengte & grootste breedte)
- Diepgang

De verkeersinformatie wordt op verzoek uitgewisseld of op vaste punten die door de vaarwegbeheerder of de havenbeheerder worden aangewezen.

1.9 Vaarweginformatiediensten

Met betrekking tot de vaarweginformatiediensten worden drie diensten beschreven:

- Weerswaarschuwingen in geval van extreme weersomstandigheden
- Signaalstatus
- Waterstanden

In de volgende paragrafen wordt de verstrekte informatie beschreven.

1.9.1 Weerswaarschuwingen (EMMA)

In het actuele Europese “EMMA” (European Multiservice Meteorological Awareness System) programma wordt gewerkt aan de standaardisatie van weerswaarschuwingen. Binnen het EMMA project zijn er gestandaardiseerde symbolen voor meteorologische waarschuwingen ontwikkeld en deze kunnen worden gebruikt voor de weergave van berichten in de ECDIS-scherm voor de binnenvaart.

EMMA verschaft geen continue weersinformatie, maar alleen waarschuwingen in geval van speciale meteorologische situaties. De waarschuwingen worden afgegeven voor regio's.

Voor weerswaarschuwingen mogen alleen km/h (wind), °C (temperatuur), cm/h (sneeuw), l/m²h (regen) en m (zicht bij mist)

Het gaat dan om de volgende weersinformatie

- Het begin van de geldigheidsperiode
- Het einde van de geldigheidsperiode (oneindig: 99999999)
- Starttijd van de geldigheid
- Eindtijd van de geldigheid
- Begin- en eindcoördinaten van het vaarweggedeelte (2x)
- Soort van weerswaarschuwing (zie BIJLAGE B)
- Minimale waarde
- Maximale waarde
- Classificatie van de waarschuwing
- Windrichting (zie BIJLAGE B)

Deze informatie wordt alleen uitgewisseld onder speciale omstandigheden, in geval van extreme weersomstandigheden.

1.9.2 Signaalstatus

Tracking- en tracingsystemen van schepen kunnen worden gebruikt voor het uitwisselen van de statusinformatie van verkeerssignalen langs de vaarweg. De uit te wisselen informatie bestaat uit:

- De positie van het signaal
- Een identificatie van het soort signaal (enkele lamp, twee lampen, "Warschau" etc.)
- De richting waarvoor het signaal geldt
- De actuele status van het signaal

Voorbeelden van signalen zijn te vinden in BIJLAGE C.

De verstrekking van de informatie moet beperkt blijven tot een specifiek gebied.

1.9.3 Waterstanden

Tracking- en tracingsystemen van schepen kunnen worden gebruikt voor het uitwisselen van (actuele) waterstandinformatie.

De uit te wisselen informatie bestaat uit;

- Peilstation
- Waarde van de waterstand

De informatie zal regelmatig of op verzoek worden verzonden.

1.10 Conclusie

De functionele specificaties beschrijven de behoeften van de gebruikers en de databehoeften voor elk van de aandachtsgebieden. Tracking- en tracingsystemen zullen met name de dynamische informatie uitwisselen.

In tabel 1.2 wordt een overzicht gegeven van de vereiste nauwkeurigheid van de dynamische informatie zoals die in dit hoofdstuk is beschreven.

Tabel 1.2 Overzicht van de vereiste nauwkeurigheid van dynamische gegevens

Vereiste nauwkeurigheid	Positie	Snelheid over de grond	Koers over de grond	Koers
Navigatie op middellange termijn	15 m – 100 m	1 - 5 km/h	-	-
Navigatie op korte termijn vooruitkijkend	10 m ¹	1 km/h	5°	5°
VTS informatiedienst	100 m – 1 km	-	-	-
VTS dienst voor navigatieassistentie	10 m ¹	1 km/h	5°	5°
VTS verkeersbegeleiding	10 m ¹	1 km/h	5°	5°
Sluisplanning lange termijn	100 m – 1 km	1 km/h	-	-
Sluisplanning korte termijn	100 m	0,5 km/h	-	-
Sluisbediening	1 m	0,5 km/h	3°	-
Brugplanning middellange termijn	100 m – 1 km	1 km/h	-	-
Brugplanning korte termijn	100 m	0,5 km/h	-	-
Brugbediening	1 m	0,5 km/h	3°	-
Reisplanning	15 – 100 m	-	-	-
Transportlogistiek	100 m – 1 km	-	-	-
Haven- en terminal-management	100 m – 1 km	-	-	-
Lading- en vloot-management	100 m – 1 km	-	-	-
Calamiteitenbestrijding	100 m	-	-	-
Handhaving	100 m - 1 km	-	-	-
Kosten voor gebruik waterwegen- en haveninfrastructuur	100 m – 1 km	-	-	-

¹ Aanvullend zal aan de eisen uit de IMO-resolutie A.915(22) met betrekking tot de volledigheid, beschikbaarheid en continuïteit van de positienuwkeurigheid op de binnenwateren moeten worden voldaan

2. AIS-standaard voor de binnenvaart

2.1 Inleiding

In de zeescheepvaart heeft de IMO het Automatic Identification System (AIS) geïntroduceerd. Eind 2004 moesten alle zeegaande schepen op internationale routes die onder het SOLAS-verdrag, hoofdstuk 5, vallen, voorzien zijn van het AIS.

Het Europese Parlement en de Raad hebben Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart aangenomen voor zeegaande schepen met gevaarlijke of verontreinigende stoffen, waarbij gebruik wordt gemaakt van het AIS voor de scheepsrapportage en -bewaking.

De AIS-technologie wordt beschouwd als een geschikte mogelijkheid voor automatische identificatie en de tracking en tracing van binnenvaartschepen. Met name de realtime werking van het AIS en de beschikbaarheid van wereldwijde normen en richtlijnen zijn gunstig voor op veiligheid gerichte toepassingen.

Om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van de binnenvaart moet het AIS verder worden ontwikkeld tot de zogenaamde Inland AIS-standaard, waarbij de volledige compatibiliteit met het maritieme AIS van de IMO en de reeds bestaande standaarden in de binnenvaart gehandhaafd moet blijven.

Omdat Inland AIS compatibel is met het IMO SOLAS AIS, kan er directe uitwisseling van gegevens plaatsvinden tussen zeegaande schepen en binnenvaartschepen die in gebieden met gemengd verkeer varen.

Het gebruik van het AIS voor de automatisch identificatie en de tracking en tracing van binnenvaartschepen biedt de volgende eigenschappen.

AIS is:

- een al ingevoerd en door de IMO verplicht gesteld maritiem navigatiesysteem voor alle SOLAS-schepen;
- een systeem dat werkt in rechtstreekse schip-schip gebruik en ook in schip-wal en wal-schip gebruik;
- een veiligheidssysteem dat voldoet aan hoge eisen op het gebied van beschikbaarheid, continuïteit en betrouwbaarheid;
- een realtime systeem door de directe data-uitwisseling van schip naar schip;
- een autonoom, zelforganiserend operationeel systeem zonder masterstation. Er is geen noodzaak voor een centrale aansturende intelligentie;
- gebaseerd op internationale standaarden en procedures volgens de regelgeving in IMO SOLAS, hoofdstuk V;
- een volgens een certificatieprocedure goedgekeurd systeem om de veiligheid in de scheepvaart te verhogen;
- compatibel met het maritieme AIS.

Dit document heeft ten doel om alle functionele vereisten en de aanpassingen en uitbreidingen ten opzichte van het bestaande maritieme AIS te definiëren, welke noodzakelijk zijn om te komen tot een Inland AIS voor de binnenvaart.

2.2 Aandachtsgebied

Het Automatic Identification System (AIS) is een op schepen geïnstalleerd radiografisch datasysteem dat statische, dynamische en op de reis betrekking hebbende scheepsgegevens uitwisselt tussen schepen uitgerust met het systeem en tussen schepen uitgerust met het systeem en walstations. Op schepen geïnstalleerde AIS-stations verzenden met regelmatige tussenpozen de identiteit, positie en andere informatie over het schip. Op schepen of de wal geïnstalleerde AIS-stations binnen het bereik van de radio die deze uitzendingen ontvangen, kunnen schepen met het AIS identificeren, lokaliseren en volgen via een geschikt display zoals een radarscherm of een ECDIS-scherm. De AIS-systemen zijn gericht op een verhoging van de veiligheid in de scheepvaart en worden gebruikt tussen schepen onderling, voor bewaking (VTS), tracking en tracing van schepen en ondersteuning bij calamiteitenbestrijding.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen diverse types AIS-stations:

- a) Klasse A mobiele stations die worden gebruikt op alle zeegaande schepen die onder de eisen van IMO SOLAS, hoofdstuk V, vallen,
- b) Klasse B SO/CS mobiele stations met een beperkte functionaliteit die bijv. bedoeld zijn voor gebruik door pleziervaartuigen,
- c) Van klasse A afgeleide stations die op VDL-niveau de volledige klasse A functionaliteit hebben, maar daarvan kunnen afwijken in de supplementaire functies en kunnen worden gebruikt door alle schepen die niet onder de ladingvereisten van de IMO vallen (bijv. sleepboten, loodsvaartuigen, binnenschepen (in dit document Inland AIS genoemd)),
- d) Basisstations, waaronder op de wal geplaatste simplex- en duplex-repeaterstations.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de volgende wijzen van exploitatie:

- a) Schip–schip: alle met het AIS uitgeruste schepen zijn in staat om statische en dynamische informatie te ontvangen van alle schepen met AIS binnen het radiobereik.
- b) Schip – wal: Data van schepen met het AIS kunnen ook worden ontvangen door AIS-walstations die zijn verbonden met het RIS-centrum waar een verkeersbeeld (TTI en/of STI) kan worden samengesteld.
- c) Wal – schip: er kunnen gegevens die relevant zijn voor de veiligheid van de wal naar de schepen worden verzonden.

Een karakteristiek van het AIS is de autonome werking met gebruikmaking van SOTDMA zonder enige noodzaak voor een “organiserend” masterstation. Het radioprotocol is zodanig ontworpen dat de stations op schepen op een autonome, zelforganiserende manier kunnen werken door de toegangsparemeters voor de links uit te wisselen. De tijd wordt onderverdeeld in tijdblokken van 1 minuut met 2250 tijdslots per radiokanaal die worden gesynchroniseerd via de GNSS UTC tijd. Elke deelnemer organiseert zijn toegang tot het radiokanaal door vrije tijdslots te kiezen en daarbij rekening te houden met het toekomstige gebruik van tijdslots door andere stations. Er bestaat geen noodzaak voor een gecentraliseerde intelligente aansturing van de slottoewijzing.

Een AIS-station voor de binnenvaart bestaat over het algemeen uit de volgende componenten:

- a) VHF transceiver (1 zender/2 ontvangers)
- b) GNSS ontvanger
- c) Dataprocessor

Het universele, op schepen geïnstalleerde AIS – zoals gedefinieerd door IMO, ITU en IEC en aanbevolen voor gebruik in de binnenvaart – maakt gebruik van een “self-organized time division multiple access” (SOTDMA) in de mobiele maritieme VHF-band. Het AIS werkt op de internationaal toegewezen VHF-frequenties AIS 1 (161,975 MHz) en AIS 2 (162,025 MHz) en kan overschakelen naar andere VHF-frequenties.

Om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van de binnenvaart moet het AIS verder worden ontwikkeld tot het zogeheten Inland AIS, waarbij de compatibiliteit met het maritieme AIS van de IMO behouden blijft.

De tracking- en tracingsystemen van binnenvaartschepen dienen compatibel te zijn met het maritieme AIS zoals gedefinieerd door de IMO. Daarom dienen AIS-berichten het volgende te bevatten:

- a) statische informatie, zoals het officiële scheepsnummer, de roepnaam van het schip, de naam van het schip en het scheepstype;
- b) dynamische informatie, zoals de positie van het schip met een indicatie van de nauwkeurigheid en de integriteitsstatus;
- c) op de reis betrekking hebbende informatie, zoals lengte en grootste breedte van de samenstellen en de gevaarlijke lading aan boord;
- d) specifieke binnenvaartinformatie zoals het aantalblauwe kegels/lampen volgens de ADN of de geschatte tijd van aankomst (ETA) bij een brug/sluis/terminal/haven.

Bij varende schepen kan voor de updatefrequentie van dynamische informatie op tactisch niveau geschakeld worden tussen de SOLAS-modus en de binnenvaartmodus. Bij gebruik in de binnenvaart kan de updatefrequentie verhoogd worden tot 2 seconden. Voor schepen die voor anker liggen, wordt een updatefrequentie van een aantal minuten aanbevolen of telkens als zich een wijziging van de informatie voordoet.

Het AIS is een additionele bron voor navigatie-informatie. Het AIS is niet bedoeld als vervanging, maar als ondersteuning voor navigatiediensten zoals radardoelvolgingen VTS. Het sterke punt van het AIS is gelegen in het feit dat het een middel is om schepen, die ervan voorzien zijn, te bewaken en te volgen. Door hun verschillende karakteristieken vullen AIS en radar elkaar aan.

2.3 Functionele eisen

2.3.1 Algemene eisen aan het AIS voor de binnenvaart

Het AIS voor de binnenvaart is gebaseerd op het maritieme AIS volgens de IMO SOLAS-regelgeving.

Het AIS voor de binnenvaart dient de hoofdfunctionaliteit van het IMO SOLAS AIS te omvatten, terwijl er ook rekening wordt gehouden met de specifieke eisen die de binnenvaart stelt.

AIS voor de binnenvaart dient compatibel te zijn met het IMO SOLAS AIS en moet een directe uitwisseling van gegevens mogelijk maken tussen zeegaande schepen en binnenvaartschepen die in gebieden met gemengd verkeer varen.

De navolgende eisen zijn complementaire of additionele eisen aan het AIS voor de binnenvaart, dat daarin verschilt van het IMO SOLAS AIS.

Bij het ontwerp van AIS voor de binnenvaart dient rekening te worden gehouden met de technische richtlijnen inzake AIS voor de binnenvaart als voorbereid en gehandhaafd door de CCR.

2.3.2 Informatie-inhoud

Over het algemeen wordt er via het AIS voor de binnenvaart alleen tracking- en tracinginformatie en veiligheidsgerelateerde informatie verzonden. Deze vereisten in overweging nemend dienen AIS-berichten in de binnenvaart de volgende informatie te bevatten:

Items die gemarkeerd zijn met een ‘*’ moeten anders afgehandeld worden dan bij zeegaande schepen.

2.3.2.1 Statische scheepsinformatie

Voor zover van toepassing dient de statische informatie voor binnenvaartschepen dezelfde parameters en dezelfde structuur te hebben als in het IMO AIS. Niet gebruikte parameterelden moeten worden ingesteld op 'niet beschikbaar'.

Specifieke statische informatie voor de binnenvaart moet worden toegevoegd.

Statische scheepsinformatie wordt autonoom of op verzoek vanaf het schip verzonden.

- Gebruikersidentificatie (MMSI) (Standaard IMO AIS)
- Naam van het schip (Standaard IMO AIS)
- Roepnaam (Standaard IMO AIS)
- IMO-nummer* (Standaard IMO AIS/niet beschikbaar)
- Type schip en lading* (Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
- Totale lengte (nauwkeurigheid: 0,1 m)* (Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
- Totale breedte (nauwkeurigheid: 0,1 m)* (Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
- Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) (Inland AIS uitbreiding)
- Scheeps- of samensteltipe (ERI) (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.2 Dynamische scheepsinformatie

Voor zover van toepassing dient de dynamische informatie voor binnenvaartschepen dezelfde parameters en dezelfde structuur te hebben als in het IMO AIS. Niet gebruikte parameterelden moeten worden ingesteld op 'niet beschikbaar'.

Specifieke dynamische informatie voor de binnenvaart moet worden toegevoegd.

Dynamische scheepsinformatie wordt autonoom of op verzoek vanaf het schip verzonden.

- Positie (WGS 84) (Standaard IMO AIS)
- Snelheid (SOG) (info over de kwaliteit)* (Standaard IMO AIS)
- Koers (COG) (info over de kwaliteit)* (Standaard IMO AIS)
- Koers (HDG) (info over de kwaliteit)* (Standaard IMO AIS)
- Bochtaanwijzer (ROT) (Standaard IMO AIS)
- Positienauwkeurigheid (GNSS/DGNSS) (Standaard IMO AIS)
- Tijd van de nauwkeurige positiebepaling (Standaard IMO AIS)
- Vaarstatus (Standaard IMO AIS)
- Blauw bord geplaatst (Inland AIS uitbreiding/regionale Bits in Standaard IMO AIS)
- Kwaliteit snelheidsinformatie (Inland AIS uitbreiding/afgeleid van scheepssensor of GNSS)

- Kwaliteit koersinformatie (Inland AIS uitbreiding/afgeleid van scheepssensor of GNSS)
- Kwaliteit informatie koers (Inland AIS uitbreiding/afgeleid van gecertif. sensor (bijv. gyro) of niet gecertif. sensor)

2.3.2.3 Reisgerelateerde scheepsinformatie

Voor zover van toepassing dient de reisgerelateerde informatie voor binnenvaartschepen dezelfde parameters en dezelfde structuur te hebben als in het IMO AIS. Niet gebruikte parameterelden moeten worden ingesteld op 'niet beschikbaar'.

Specifieke reisgerelateerde informatie voor de binnenvaart moet worden toegevoegd.

Reisgerelateerde scheepsinformatie wordt autonoom of op verzoek vanaf het schip verzonden.

- Bestemming (ERI locatiecodes) (Standaard IMO AIS)
- Categorie van de gevaarlijke lading (Standaard IMO AIS)
- ETA (Standaard IMO AIS)
- Maximale actuele statische diepgang* (Standaard IMO AIS/aangepast voor Inland AIS)
- Classificatie van de gevaarlijke stoffen (Inland AIS uitbreiding)
- Schip beladen/onbeladen (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4 Verkeersmanagementinformatie

Verkeersmanagementinformatie is specifiek bedoeld voor gebruik in de binnenvaart. Deze informatie wordt bij behoefte of op verzoek alleen van/naar binnenvaartschepen verzonden.

2.3.2.4.1 ETA bij sluis/brug/terminal

De ETA bij sluis/brug/terminal wordt als geadresseerd bericht van het schip naar de wal verzonden.

- Sluis/brug/terminal ID (UN/LOCODE) (Inland AIS uitbreiding)
- ETA bij sluis/brug/terminal (Inland AIS uitbreiding)
- Aantal assisterende sleepboten (Inland AIS uitbreiding)
- Doorvaarthoogte (Inland AIS uitbreiding)
- Maximale actuele statische doorvaarthoogte (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4.2 RTA bij sluis/brug/terminal

De RTA bij sluis/brug/terminal wordt als geadresseerd bericht van de wal naar het schip verzonden.

- Sluis/brug/terminal ID (UN/LOCODE) (Inland AIS uitbreiding)
- RTA bij sluis/brug/terminal (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4.3 Aantal personen aan boord

Het aantal personen aan boord wordt op verzoek of naar aanleiding van een gebeurtenis bij voorkeur als geadresseerd bericht van het schip naar de wal verzonden.

- Totaal aantal personen aan boord (Standaard IMO AIS)
- Aantal bemanningsleden aan boord (Inland AIS uitbreiding)
- Aantal passagiers aan boord (Inland AIS uitbreiding)
- Aantal ondersteunend personeel aan boord (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4.4 Signaalstatus

Informatie over de signaalstatus wordt verzonden als een radioboodschap van de wal naar het schip

- Signaalpositie (WGS84) (Inland AIS uitbreiding)
- Soort signaal (Inland AIS uitbreiding)
- Status van het licht (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4.5 EMMA-waarschuwingen

Informatie over de EMMA-waarschuwingen wordt verzonden als een radioboodschap van de wal naar het schip

- Lokale weerswaarschuwingen (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4.6 Waterstanden

Informatie over waterstanden wordt verzonden als een radioboodschap van de wal naar het schip

- Lokale waterstands informatie (Inland AIS uitbreiding)

2.3.2.4.7 Op de veiligheid betrekking hebbende berichten

Op de veiligheid betrekking hebbende berichten worden zo nodig als algemene radioberichten of als geadresseerde berichten verzonden.

2.3.3 Rapportagefrequenties van de informatietransmissies

De verschillende informatietypes voor het AIS voor de binnenvaart zouden met verschillende frequenties moeten worden verzonden.

Bij varende schepen op de binnenwateren kan voor de updatefrequentie van dynamische informatie op tactisch niveau geschakeld worden tussen de SOLAS- en de binnenvaartmodus. Bij gebruik in de binnenvaart kan de updatefrequentie verhoogd worden tot 2 seconden. In gebieden met gemengd verkeer zoals zeehavens moeten de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid hebben om de meldfrequentie voor dynamische informatie te verlagen om het meldgedrag van binnenvaartschepen en SOLAS-schepen op elkaar te kunnen afstemmen. Het meldgedrag moet vanuit een walstation via TDMA-commando's omgeschakeld kunnen worden (automatische schakeling met een TDMA-commando op afstand via bericht 23). Die omschakeling moet ook middels een opdracht van een scheepssysteem kunnen plaatsvinden (bv. via MKD of ECDIS) of via een boordcomputerinterface zoals IEC 61162 (automatische schakeling door een commando van een scheepssysteem). Voor statische en reisgerelateerde informatie wordt een meldfrequentie van een aantal minuten aanbevolen. De melding kan op verzoek worden verzonden of telkens als de informatie veranderd is.

De volgende frequenties voor meldingen zijn van toepassing:

Statische scheepsinformatie	Elke 6 minuten, bij aanpassing van de gegevens of op verzoek
Dynamische scheepsinformatie	Afhankelijk van de status van het schip en de wijze van gebruik ofwel gebruik in binnenvaart of SOLAS-gebruik (standaard), zie tabel 2.1
Reisgerelateerde scheepsinformatie	Elke 6 minuten, bij aanpassing van de gegevens of op verzoek
Verkeersmanagementinformatie	Naar behoefte (wordt vooraf bepaald door de bevoegde autoriteit)
Veiligheidsgerelateerde berichten	Naar behoefte

Tabel 2.1 Updatefrequentie van de dynamische scheepsinformatie

Dynamische scheepscondities	Nominaal rapportage-interval
Scheepsstatus "voor anker" en niet sneller bewegend dan 3 knopen	3 minuten ¹
Scheepsstatus "voor anker" en sneller bewegend dan 3 knopen	10 seconden ¹
Schip is actief in de SOLAS-modus, varend met 0-14 knopen	10 seconden ¹
Schip is actief in de SOLAS-modus, varend met 0-14 knopen en verandert van koers	3 1/3 seconde ¹
Schip is actief in de SOLAS-modus, varend met 14-23 knopen	6 seconden ¹
Schip is actief in de SOLAS-modus, varend met 14-23 knopen en verandert van koers	2 seconden
Schip is actief in de SOLAS-modus, vaart sneller dan 23 knopen	2 seconden
Schip actief in de SOLAS-modus, vaart sneller dan 23 knopen en verandert van koers	2 seconden
Schip is actief in binnenvaart-modus bewegend ²	toegewezen tussen 2 seconden en 10 seconden

1 Wanneer een mobiel station bepaalt dat het de semafoor is (zie ITU-R M.1371, annex 2, § 3.1.1.4), moet de rapportagefrequentie worden verhoogd naar eens per 2 seconden (zie ITU-R M.1371, Annex 2, § 3.1.3.3.2).

2 Zal met bericht 23 worden overgeschakeld door de bevoegde autoriteit, wanneer het schip de binnenwateren binnengaat.

Opmerking: Een mobiel station met Inland AIS is ofwel actief in binnenvaartmodus (groepsindeling via bericht 23), ofwel in SOLAS-modus (autonome modus, geen groepsindeling).

2.3.4 Technisch kader

De technische oplossing voor AIS voor de binnenvaart is gebaseerd op dezelfde technische normen als het SOLAS AIS van de IMO (Rec. ITU-R M.1371, IEC 61993-2 editie 2).

Het gebruik van apparaten die afgeleid zijn van klasse A mobiele stations of afgeleid van klasse B mobiele stations en gebruik makend van SOTDMA-technieken wordt aanbevolen als kader voor het AIS voor de binnenvaart. Het gebruik van de klasse B "CS" met gebruikmaking van de CSTDMA technologie is niet mogelijk, omdat dit niet de garantie biedt dat de performance hetzelfde zal zijn als bij de klasse A of klasse B "SO"-uitrusting. De succesvolle transmissie via de radioverbinding kan niet worden gegarandeerd en het biedt geen mogelijkheid om de in deze standaard specifieke AIS-berichten voor de binnenvaart te verzenden.

Zolang er geen klasse B "SO"-apparaten beschikbaar zijn, is de mobiele apparatuur voor de Inland AIS afgeleid van de maritieme klasse A AIS-apparatuur volgens de IMO SOLAS-regelgeving.

2.3.5 Compatibiliteit met IMO klasse A transponders

AIS-transponders voor de binnenvaart moeten voldoen aan de eisen voor IMO klasse A transponders en moeten daarom in staat zijn om alle IMO-AIS-berichten te ontvangen en te verwerken (in overeenstemming met ITU-R M.1371 en de technische IALA-toelichtingen bij ITU-R M.1371). Daarnaast moeten zij in staat zijn om de berichten te verzenden die in hoofdstuk 2.4 van deze technische specificaties gedefinieerd zijn.

Voor AIS-transponders voor de binnenvaart is een DSC-transmissie (tx) niet vereist en zij hoeven ook niet over een MKD te beschikken, maar de MKD-functie en de DSC-kanaalbeheerfunctie zijn wel vereist. Het staat de fabrikanten van de betreffende apparatuur dan ook vrij om die hard- en software te verwijderen uit de klasse A-transponders.

2.3.6 Unieke identificatie

Om de compatibiliteit met maritieme schepen te garanderen, moet het nummer van de Maritime Mobile Service Identifier (MMSI) worden gebruikt als unieke stationsidentificatie (identificatie van de radioapparatuur) voor de AIS-transponders in de binnenvaart.

2.3.7 Applicatie-identificatie voor specifieke berichten bij AIS voor de binnenvaart

Om te voorzien in de behoefte aan informatie voor de binnenvaart, worden applicatiegerichte berichten gebruikt.

De applicatiegerichte berichten bestaan uit het standaard AIS-raamwerk (bericht ID, herhalingsindicator, bron ID, bestemming ID) de applicatie-identificatie (AI = DAC+FI) en de inhoud (met een variabele lengte tot een gegeven maximum).

De 16-bits applicatie identificatie (AI=DAC+FI) bestaat uit:

Een 10 bits Vastgestelde gebiedscode (DAC): internationaal (DAC=1) of regionaal (DAC >1)

Een 6-bits functie identificatie (FI) toegestaan voor 64 unieke applicatiegerichte berichten

Voor specifieke AIS-berichten voor de binnenvaart wordt de DAC "200" gebruikt.

2.3.8 Applicatievereisten

Het is noodzakelijk om de Inland AIS-berichten (in binaire code) in te voeren en weer te geven. Dit moet gebeuren met behulp van een applicatie (bijv. met een GUI die in staat is om via een interface met de AIS-transponder te werken) op de presentatie-interface (PI) of in de transponder zelf. Mogelijke dataconversies (bijv. knopen naar km per uur) of informatie over alle ERI codes (locatie, scheepstype) dienen daarmee te worden afgehandeld.

Bovendien moet de transponders van de relevante toepassing in staat zijn om de binnenvaartspecifieke statische gegevens in het interne geheugen op te slaan, zodat de informatie behouden blijft, wanneer de voeding van de unit uitvalt.

Om de binnenvaartspecifieke data te programmeren in de transponder, wordt de input uit BIJLAGE D: Proposed digital interface sentences for Inland AIS voorgesteld.

De uitrusting voor AIS in de binnenvaart zal minimaal voorzien in een externe RTCM SC 104 interface voor de invoer van DGNSS correctie- en betrouwbaarheidsinformatie.

2.3.9 Typegoedkeuring

Inland AIS-apparatuur moeten over een typegoedkeuring overeenkomstig het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn beschikken, voor de naleving van de bedrijfs- en vermogensvereisten, testmethoden en vereiste testresultaten (Teststandaard voor Inland AIS).

2.4 Protocolaanpassingen voor het AIS voor de binnenvaart

De tekst van dit hoofdstuk 2.4 is geheel in het Engels gelaten aangezien dit met name door leveranciers gebruikt zal worden.

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

Table 2.2: Position report

Parameter	Number of bits	Description
Message ID	6	Identifier for this message 1, 2 or 3
Repeat Indicator	2	Used by the repeater to indicate how many times a message has been repeated. 0-3; Default = 0; 3 = do not repeat any more
User ID (MMSI)	30	MMSI number
Navigational Status	4	0 = under way using engine; 1 = at anchor; 2 = not under command; 3 = restricted manoeuvrability; 4 = constrained by her draught; 5 = moored; 6 = aground; 7 = engaged in fishing; 8 = under way sailing; 9 = reserved for future amendment of Navigational Status for HSC; 10 = reserved for future amendment of Navigational Status for WIG; 11 - 13 = reserved for future use; 14 = AIS-SART (active); 15 = not defined = default (also used by AIS-SART under test)
Rate of Turn ROT_{AIS}	8	0 to +126 = turning right at up to 708° per min or higher 0 to -126 = turning left at up to 708° per min or higher Values between 0 and 708° per min coded by $ROT_{AIS} = 4.733 \text{ SQRT}(ROT_{sensor})$ degrees per min where ROT_{sensor} is the Rate of Turn as input by an external Rate of Turn Indicator (TI). ROT_{AIS} is rounded to the nearest integer value. +127 = turning right at more than 5° per 30 s (No TI available) -127 = turning left at more than 5° per 30 s (No TI available) -128 (80 hex) indicates no turn information available (default). ROT data should not be derived from COG information ± 127 (-128 (80 hex) indicates not available, which should be the default). Coded by $ROTAIS = 4.733 \text{ SQRT}(ROT_{INDICATED})$ degrees/min $ROT_{INDICATED}$ is the Rate of Turn (720 degrees per minute), as indicated by an external sensor
Speed over Ground	10	Speed over ground in 1/10 knot steps (0-102.2 knots) 1023 = not available; 1022 = 102.2 knots or higher *1
Position Accuracy	1	The position accuracy (PA) flag should be determined in accordance with ITU-R M. 1371 1 = high (≤ 10 m) 0 = low (>10 m)

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

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

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

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

Table 2.3: Ship static and dynamic data report

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

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

*1 should be set to 0 for inland vessels

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

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

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

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

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

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

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

Table 2.4: Group Assignment Command

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

Table 2.5: Reporting Interval Settings for use with Message 23

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

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

2.4.4 Application of specific messages (ITU-R 1371)

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

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

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

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

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

Table 2.6: FI within the Inland AIS branch

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

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

2.4.4.2 Definition of Inland specific messages

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

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

Table 2.7: Inland vessel data report

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

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

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

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

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

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

Table 2.8: ETA report

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

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

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

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

Table 2.9: RTA report

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

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

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

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

Table 2.10: Persons on board report

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

The following messages need further discussion:

2.4.4.2.5 Inland specific message FI23: EMMA warning

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

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

Table 2.11: EMMA warning report

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

Table 2.12: Weather type code

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

Table 2.13: Weather category type code

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

Table 2.14: Wind direction code

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

2.4.4.2.6 Inland specific message 24: water levels

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

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

Table 2.15: Water level report

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

*1 should be defined by ERI for each country

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

2.4.4.2.7 Inland specific message 40: signal status

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

Table 2.16: Signal status report

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

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

BIJLAGE A: DEFINITIES

A.1: Diensten

River Information Services (RIS)

Een Europees concept voor geharmoniseerde informatiediensten om het verkeersmanagement en het transportmanagement in de binnenvaart te ondersteunen. Het omvat interfaces met andere transportmodi.

Vessel Traffic Management

Vessel traffic Management levert mondelinge en elektronische informatie en geeft aanwijzingen voor de interactie tussen de schepen in een verkeersstroom om de soepele (efficiënte) en veilige doorstroming van het transport te bevorderen.

Vessel Traffic Management dient op zijn minst één van de onderstaande elementen te omvatten:

- Scheepvaartbegeleidingsdiensten
- Informatiediensten
- Navigatieassistentiediensten
- Vekeersbegeleidingsdienst
- Sluisplanning (lange en middellange termijn)
- Sluisbediening
- Brugplanning (middellange en korte termijn)
- Brugbediening
- Navigatieinformatie

Vessel Traffic Services (VTS)

Vessel Traffic Service is een dienst ingesteld door een bevoegde autoriteit om de veiligheid en efficiency van het scheepvaartverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen.

De dienst dient een mogelijkheid voor een interactie met het verkeer te hebben en te kunnen reageren op de verkeerssituaties die zich in het gebied ontwikkelen.

VTS diensten – VTS dient op zijn minst een informatiedienst te omvatten en kan ook andere diensten omvatten zoals een navigatieassistentiedienst of een verkeersbegeleidingsdienst - of beide - zoals onderstaand gedefinieerd:

- Een informatiedienst is een dienst die ervoor zorgt dat essentiële informatie op tijd beschikbaar is om aan boord beslissingen te kunnen nemen over de navigatie
- Een assistentiedienst voor de navigatie is een dienst die de navigatiebeslissingen aan boord van de schepen ondersteunt en de effecten daarvan bewaakt. Navigatieassistentie is vooral van belang bij slechts zicht, onder moeilijke meteorologische omstandigheden en in geval van defecten of tekortkomingen in de radar, de besturing of de voortstuwing. Navigatieassistentie wordt verleend in de vorm van positie-informatie op verzoek van de verkeersdeelnemer of - onder speciale omstandigheden - wanneer dit door de VTS-operator noodzakelijk wordt geacht.
- Een verkeersbegeleidingsdienst is een dienst die ten doel heeft gevaarlijke nautische verkeerssituaties te voorkomen door het plannen en regelen van verkeersbewegingen, en de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer in een VTS-gebied te verzekeren.

(Bron: IALA VTS richtlijnen)

VTS-gebied - het afgebakende, formeel omschreven werkgebied van een VTS. Een VTS-gebied kan in deelgebieden of sectoren zijn onderverdeeld (bron: IALA VTS-richtlijnen)

Navigatie-informatie is informatie die wordt verstrekt aan de schipper om de besluitvorming aan boord te ondersteunen. (bron: IALA VTS-richtlijnen)

Tactische verkeersinformatie (TTI) is de informatie die van invloed is op de directe navigatiebeslissingen van de schipper of de VTS-medewerker in de feitelijke verkeerssituatie en de directe geografische omgeving. Een tactisch verkeersbeeld bevat positie-informatie en specifieke scheepsinformatie over alle door een radar waargenomen doelen. Die doelen worden op een elektronische navigatiekaart weergegeven en – indien beschikbaar – aangevuld met externe verkeersinformatie, zoals de informatie die door een AIS wordt aangereikt. TTI kan worden verstrekt als TTI aan boord van het schip of als TTI aan wal in een VTS-centrum. (Bron: RIS-richtlijnen)

Strategische Verkeersinformatie (Strategic Traffic Information (STI)) is de informatie die de beslissingen van de RIS-gebruikers op middellange en lange termijn beïnvloedt. Een strategisch verkeersbeeld ondersteunt de besluitvorming met betrekking tot een veilige en efficiënte reisplanning. Een strategisch verkeersbeeld wordt in een RIS-centrum opgesteld en op verzoek doorgegeven aan de gebruikers. Een strategisch verkeersbeeld omvat alle relevante schepen in het RIS-gebied met de bijbehorende kenmerken, ladingen en posities. Deze informatie wordt doorgegeven via mondelinge VHF-meldingen of via elektronische scheepsmeldingen en wordt vervolgens opgeslagen in een gegevensbank en weergegeven in een tabel of op een elektronische kaart. Strategische verkeersinformatie kan worden verstrekt door een RIS/VTS-centrum of door een kantoor. (Bron: RIS-richtlijnen)

Tracking en tracing (van schepen)

- **Tracking (van schepen)** slaat op de functie waarmee statusinformatie van het schip wordt bijgehouden. Deze informatie omvat de actuele positie en karakteristieken en wordt zo nodig gecombineerd met informatie over de lading en zendingen.
- **Tracing (van schepen)** slaat op het verzamelen van informatie over de locaties van het schip en zo nodig ook van informatie over lading, zendingen en uitrusting. (bron: RIS richtlijnen)

De monitoring van het scheepsverkeer levert belangrijke informatie op over de bewegingen van relevante schepen in het RIS-gebied. Dit betreft o.a. informatie over de identiteit van schepen, de posities, (aard van de lading) en de havens van bestemming.

Logistiek

De planning, uitvoering en aansturing van de verplaatsing en positionering van mensen en/of goederen en de ondersteunende activiteiten die betrekking hebben op dergelijke verplaatsingen en positioneringen binnen een systeem dat georganiseerd is om bepaalde specifieke doelen te bereiken. (bron: COMPRIS WP8 Standaardisatie)

A.2 Deelnemers

Schipper

De persoon die verantwoordelijk is voor de algehele veiligheid van het schip, de lading, de passagiers en de bemanning en dus ook voor het reisplan van het schip en de toestand van het schip, de lading en de passagiers en voor de kwaliteit en omvang van de bemanning.

Roerganger

De persoon die het schip navigeert volgens de instructies in het reisplan van de schipper. (bron: COMPRIS WP2, Architectuur)

VTS operator

Een persoon, voldoende gekwalificeerd door het bevoegd gezag, die een of meer taken uitvoert van een VTS (bron: IALA VTS-richtlijnen voor binnenwateren).

De persoon die de soepele en veilige doorstroming van het verkeer binnen het gebied van het VTS-centrum bewaakt en aanstuurt. (bron: COMPRIS WP2, Architectuur)

Bevoegde autoriteit (Competent Authority)

De bevoegde autoriteit is de autoriteit die door de overheid geheel of ten dele de verantwoordelijk is gesteld voor de veiligheid, met inbegrip van milieuvriendelijkheid en efficiency van het scheepvaartverkeer. De bevoegde autoriteit is gewoonlijk belast met de planning, budgettering en inbedrijfstelling van RIS. (Bron: RIS richtlijnen)

RIS-autoriteit

De RIS-autoriteit is de autoriteit met verantwoordelijkheid is voor het management, de exploitatie en de coördinatie van het RIS, de wisselwerking met deelnemende schepen en voor een veilige en effectieve verlening van de dienst. (Bron: RIS-richtlijnen)

RIS-operator

Een persoon die één of meer taken verricht die de RIS-diensten ondersteunen.

Sluiswachter

De persoon die de soepele en veilige verkeersdoorstroming rond en door een sluis bewaakt en aanstuurt en die verantwoordelijk is voor het schutproces zelf. (bron: COMPRIS WP2, Architectuur)

Brugwachter

De persoon die de soepele en veilige verkeersdoorstroming rond een beweegbare brug bewaakt en aanstuurt en die verantwoordelijk is voor de bediening van de beweegbare brug. (bron: COMPRIS WP2, Architectuur)

Terminal operator (Synoniem: stuwadoor)

Een persoon die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de belading, het stuwen en lossen (ontladen) van schepen. (bron: COMPRIS WP8 Standaardisatie)

Vlootmanager

Een persoon die de actuele (navigatie)status van een aantal schepen die onder één commando of eigenaar varen inplant en volgt.

Operator in calamiteitencentrale of noodhulpdiensten

De persoon die de veilige en soepele afhandeling van de reactie op ongelukken, incidenten en calamiteiten bewaakt, aanstuurt en organiseert.

Verzender (synoniem: verlader of afzender)

De koopman (persoon) door wie of in wiens naam een transportovereenkomst gesloten is met een reder of met elke partij die de goederen daadwerkelijk aflevert of in haar naam of namens haarzelf laat afleveren bij de reder waarmee de transportovereenkomst gesloten is. (bron: COMPRIS WP8 Standaardisatie)

Ontvanger

De partij die als zodanig aangemerkt is in het transportdocument en door wie de goederen, de lading of de containers in ontvangst zullen worden genomen. (bron: Transport and Logistics Glossary (P&O Nedlloyd) en COMPRIS WP8 Standaardisatie)

Cargadoor (Freight broker) (synoniem: bevrachter)

De persoon die namens de aanbieder van transportcapaciteit verantwoordelijk is voor het te verrichten fysieke transport van de goederen. De cargadoor biedt transportcapaciteit aan verladers aan namens de aanbieders van deze transportcapaciteit en is op die manier een bemiddelaar tussen de expediteur en de kapitein. (bron: COMPRIS WP2, Architectuur)

Expediteur

De persoon die namens de verlader verantwoordelijk is voor de organisatie van het fysieke transport van de goederen die worden verzonden. De expediteur biedt de lading namens de verlader aan de vervoerders aan. (bron: COMPRIS WP2, Architectuur)

Douane

De overheidsinstantie die belast is met het innen van heffingen en belastingen over geïmporteerde goederen van buitenlandse oorsprong en met het toezicht op de export en import van goederen waarvoor bijv. quotabeperkingen gelden. (bron: Transport and Logistics Glossary (P&O Nedlloyd))

Bijlage B: EMMA CODES

Tabel B.1 Weather_type_code

Code	Description (EN)	Description (NL)
WI	Wind	Wind
RA	Rain	Regen
SN	Snow and ice	Sneeuw en hagel
TH	Thunderstorm	Onweer
FO	Fog	Mist
LT	Low temperature	Lage temperaturen
HT	High temperature	Hoge temperaturen
FL	Flood	Hoog water
FI	Fire in the forests	Bosbrand

Tabel B.2 Weather_category_code

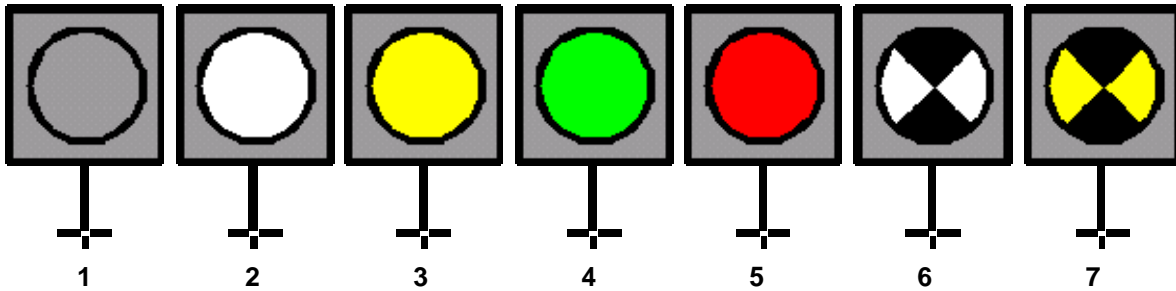
Code	Description (EN)	Description (NL)
1	Slight	Zwak
2	Medium	Gemiddeld
3	Strong, heavy	Sterk

Tabel B.3 Wind_direction_code

Code	Description (EN)	Description (NL)
N	North	Noord
NE	North East	Noordoost
E	East	Oost
SE	South East	Zuidoost
S	South	Zuid
SW	South West	Zuidwest
W	West	West
NW	North West	Noordwest

BIJLAGE C: EXAMPLE OF SIGNAL STATUS

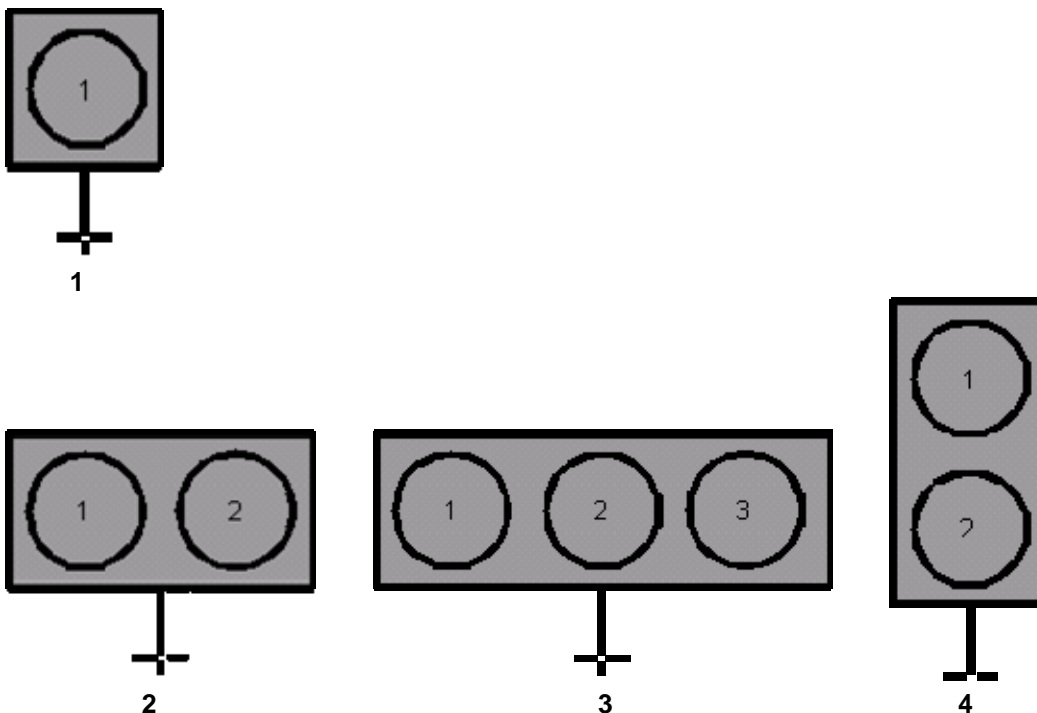
C.1 Status van lichten

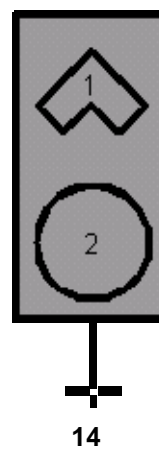
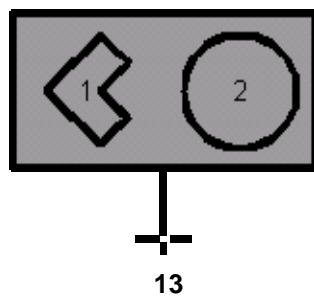
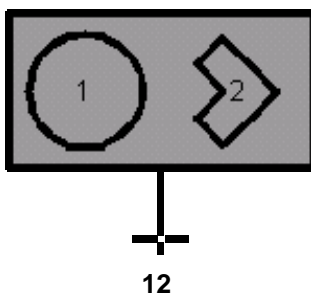
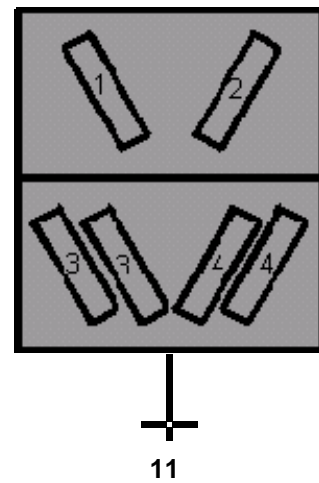
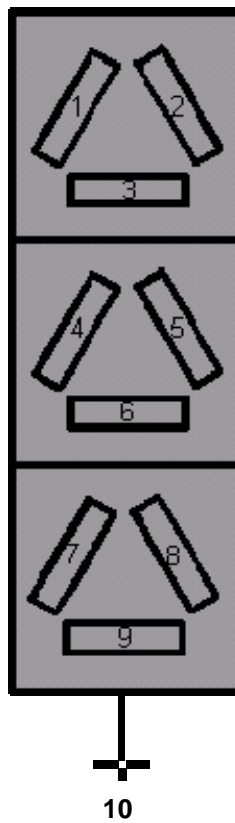
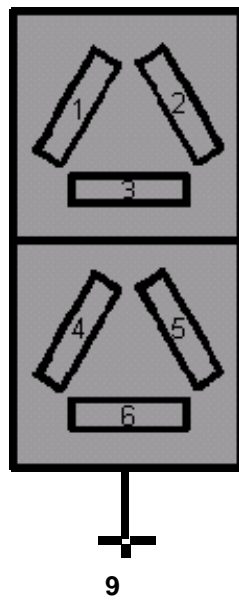
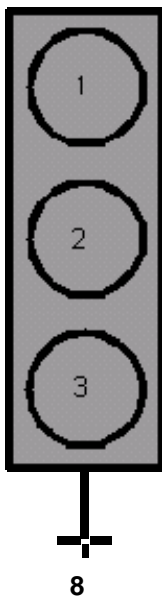
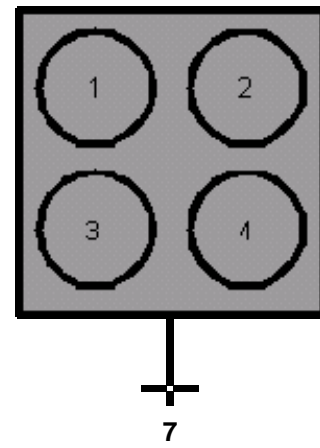
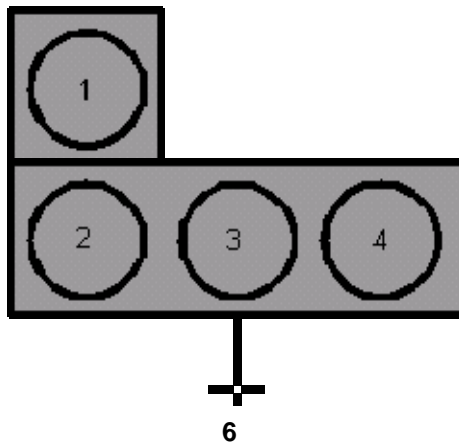
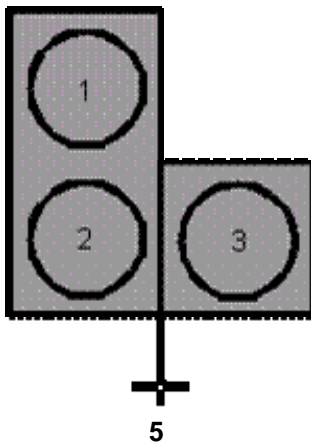


De voorbeelden tonen een grijze achtergrond in een vierkant met vaste afmetingen van ongeveer 3 mm x 3 mm in alle displays met een “paal” zoals die voor het huidige statische signaal in de presentatiebibliotheek is gebruikt. Het witte punt in het midden van de “paal” duidt de positie aan en de paal zelf stelt de gebruiker in staat te bepalen voor welke richting het teken van belang is. (bijvoorbeeld bij een sluis zijn er vaak tekens, voor vaartuigen die de sluis kolk verlaten dan wel binnenvaren, aan de binnen- en de buitenzijde van de deurconstructie) Echter de leverancier van de displaysoftware kan de vorm en de achtergrond van het symbool vast stellen.

De status van een signaal kan zijn “Geen licht”, “wit”, “geel”, “groen”, “rood”, “wit flinkerend” en “geel flinkerend” volgens CEVNI.

C.2 Vorm van de tekens





Voor elk van deze signalen zijn er een veelheid van combinaties van lichten. Het is verplicht te gebruiken.

Een nummer om het soort signaal aan te duiden en

Een nummer voor elk licht in een signaal om de status aan te geven

1 = geen licht,

2 = wit,

3 = geel,

4 = groen,

5 = rood,

6 = wit flinkerend en

7 = geel flinkerend.

BIJLAGE D: DIGITAL INTERFACE SENTENCES FOR INLAND AIS

D.1 Input sentences

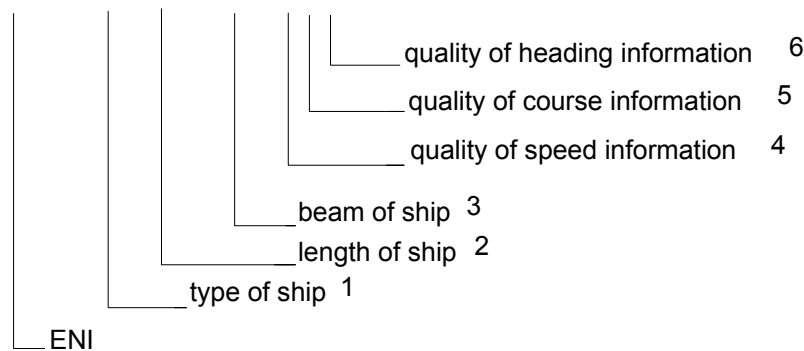
The serial digital interface of the AIS is supported by existing IEC 61162 sentences and new IEC 61162 like sentences. The detailed descriptions for the digital interface sentences are found in IEC 61162.

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

D.2 Inland waterway static ship data

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

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

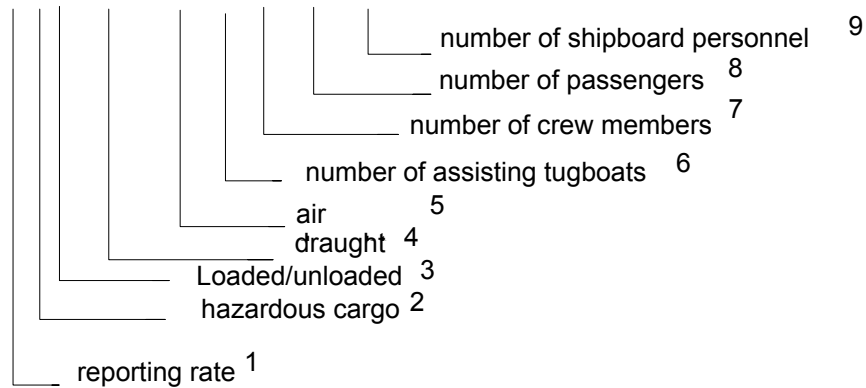


- NOTE 1 ERI ship type according to ERI classification (see Annex E)
 NOTE 2 length of ship 0 to 800,0 meter
 NOTE 3 beam of ship 0 to 100,0 meter
 NOTE 4 quality of speed information 1=high or 0=low
 NOTE 5 quality of course information 1=high or 0=low
 NOTE 6 quality of heading information 1=high or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

D.3 Inland Waterway voyage data

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

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

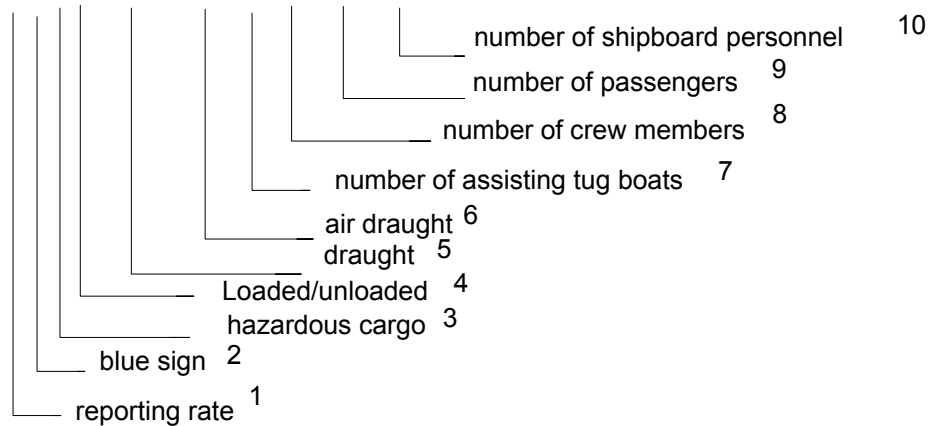


- NOTE 1 See Table 2.5 Reporting rate settings, default setting: 0
- NOTE 2 number of blue cones: 0-3, 4=B-Flag, 5=default=unknown
- NOTE 3 0=not available=default, 1=loaded, 2=unloaded, rest not used
- NOTE 4 static draught of ship 0 to 20,00 meters, 0=unknown=default, rest not used
- NOTE 5 air draught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

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

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

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



- NOTE 1 0=not available=default=factory settings, 1=SOLAS settings, 2=Inland Waterway settings (2 sec), rest not used
- NOTE 2 0=not available=default, 1=not set, 2=set, rest not used
- NOTE 3 number of blue cones: 0-3, 4=B-Flag, 5=default=unknown
- NOTE 4 0=not available=default, 1=loaded, 2=unloaded, rest not used
- NOTE 5 static draught of ship 0 to 20,00 metres, 0=unknown=default, rest not used
- NOTE 6 air draught of ship 0 to 40,00 metres, 0=unknown=default, rest not used
- NOTE 7 number of assisting tugboat 0-6, 7=default=unknown, rest not used
- NOTE 8 number of crew members on board 0 to 254, 255=unknown=default, rest not used
- NOTE 9 number of passengers on board 0 to 8190, 8191=unknown=default, rest not used
- NOTE 10 number of shipboard personnel on board 0 to 254, 255=unknown=default, rest not used

BIJLAGE E: ERI SHIP TYPES

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

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

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

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

Omvangrijke bijlagen

bij protocol 23:

Kennisnemingen van de inwerkingtreding in de lidstaten, van door comités en werkgroepen genomen beslissingen, evenals kennisnemingen van het niet-verlengen van tijdelijke voorschriften

5.3 Comité politiereglement (Besluit 2006-II-23)

Standaard voor het elektronisch melden van schepen in de binnenvaart, editie april 2013
– 23.4.2013

Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
Bijlage bij protocol 2006-II-23

Editie april 2013
23.4.2013

Standaard voor
het elektronisch melden
van schepen in de binnenvaart

BIJLAGE

INHOUDSOPGAVE

1.	Conventie voor de handleiding voor de toepassing van berichten	5
1.1.	Inleiding	5
1.2.	Structuur UN/EDIFACT-bericht	5
1.2.1.	Beschrijving van de segmenten en data-elementen	6
1.2.2.	Syntaxis	6
1.2.2.1.	Tekenreeksen	6
1.2.2.2.	Uitwisselingsstructuren	8
1.2.2.3.	Uitwisseling	8
1.2.2.4.	Volgorde van segmenten en groepen van segmenten binnen een bericht	8
1.2.2.5.	Segmentstructuur	8
1.2.2.6.	Structuur van data-elementen	9
1.2.2.7.	Comprimeren	9
1.2.2.8.	Weergave van de waarde van numerieke data-elementen	10
1.3.	Berichten	13
1.3.1.	ERINOT	13
1.3.2.	PAXLST	14
1.3.3.	ERIRSP	14
1.3.4.	BERMAN	14
1.4.	Wijzigingsprocedures	15
2.	Codes en referenties	15
2.1.	Inleiding	15
2.2.	Verklaringen	16
2.2.1.	Terminologie	16
2.2.2.	WDO en het GS	17
2.3.	Definities	18
2.4.	Classificaties en beschrijvingen van codes	22
2.4.1.	Bijwerking van codes en referentietabellen	23
2.4.2.	Beschrijvingen van de codetabellen	25
2.4.2.1.	Type schip en samenstel	25

2.4.2.2.	Officieel scheepsnummer (OFS)	26
2.4.2.3.	IMO-scheepsidentificatienummer	27
2.4.2.4.	Elektronisch rapporteringsnummer (voor de identificatie van schepen) <i>ERN</i>	28
2.4.2.5.	Uniek Europees scheepsidentificatienummer	29
2.4.2.6.	Code geharmoniseerd systeem (GS)	30
2.4.2.7.	Gecombineerde Nomenclatuur (GN)	32
2.4.2.8.	Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien (NST) 2007	33
2.4.2.9.	VN-code gevaarlijke goederen (UNDG)	38
2.4.2.10.	Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (<i>IMDG</i>)	39
2.4.2.11.	ADN	40
2.4.2.12.	VN-landcode	42
2.4.2.13.	VN-locatiecode — UN/LOCODE	43
2.4.2.14.	Code vaarwegsecties	44
2.4.2.15.	Terminalcode	45
2.4.2.16.	Code voor containerafmetingen en containertypes	47
2.4.2.17.	Containeridentificatiecode	48
2.4.2.18.	Verpakkingstype	49
2.4.2.19.	Overslaginstructies	50
2.4.2.20.	Doel van aanroep	51
2.4.2.21.	Aard van de lading	52
2.5.	Uniek Europees scheepsidentificatienummer	53
2.6.	Definitie van de ERI-scheepstypes	54
2.7.	Locatiecodes	59
2.7.1.	Data-elementen	59
2.7.2.	Voorbeeld	60
Afkortingen	61
Aanhangsels	Handleidingen voor de toepassing van berichten	
Aanhangsel 1	Rapportering over (gevaarlijke) goederen (IFTDGN) — ERINOT	63
Aanhangsel 2	Lijst van passagiers en bemanningsleden (PAXLST)	113
Aanhangsel 3	ERINOT-antwoord- en -ontvangstbericht (APERAK) — ERIRSP	135
Aanhangsel 4	Kadebeheer en havenaanmelding (BERMAN)	159

1. CONVENTIE VOOR DE HANDLEIDING VOOR DE TOEPASSING VAN BERICHTEN

1.1. Inleiding

De technische specificaties definiëren de structuur van vier berichten voor elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart op basis van de UN/EDIFACT-berichtstructuur (zie ook hoofdstuk 1.2) en indien nodig aangepast aan de binnenscheepvaart.

Wanneer de nationale of internationale wetgeving elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart eist, dienen deze technische specificaties te worden toegepast.

De berichten zijn:

1. Rapportering over (gevaarlijke) goederen (IFTDGN) — ERINOT
2. Lijst van passagiers en bemanningsleden (PAXLST)
3. ERINOT-antwoord- en -ontvangstbericht (APERAK) — ERIRSP
4. Kadebeheer en havenaanmelding (BERMAN)

In de aanhangsels (Praktische handleidingen voor berichten) wordt het precieze gebruik van de berichten, de data-elementen en de codes vastgelegd om te garanderen dat deze berichten door iedereen op dezelfde wijze worden geïnterpreteerd en gebruikt.

Het gebruik van XML-technologie is een andere mogelijkheid. De normalisatie van de definitie van XML-berichten voor de elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart wordt behandeld door de relevante werkgroep die het comité bijstaat en die is opgericht als gevolg van artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren.

1.2. Structuur UN/EDIFACT-bericht

De volgende details zijn gebaseerd op ISO 9735.

De UN/EDIFACT-berichten zijn samengesteld uit verschillende segmenten. De structuur van een bericht wordt beschreven in een boomdiagram dat de positie en de onderlinge relatie van segmenten en segmentgroepen aangeeft.

Voor elk segment worden de data-elementen gedefinieerd die in een bericht zullen worden gebruikt. Sommige data-elementen worden gecombineerd tot samengestelde data-elementen. De berichten worden opgesteld volgens vaste syntactische regels zoals gedefinieerd in ISO 9735.

Een segment en een data-element in een segment zijn ofwel verplicht ofwel facultatief. De verplichte segmenten en/of data-elementen bevatten belangrijke gegevens voor de ontvangende applicatie en dienen te worden ingevuld met zinvolle, met andere woorden, geldige gegevens. De facultatieve elementen hoeven niet noodzakelijk aanwezig te zijn in een bericht.

Elk bericht start met twee of drie segmenten, de „uitwisselkop” of „interchange header” (UNB) en de „berichtenkop” of „message header” (UNH). Indien noodzakelijk wordt ook het „service string advice” (UNA) gebruikt als eerste segment om te definiëren welke tekenreeksen in het bericht gebruikt worden. Elk bericht eindigt met de segmenten “kenmerk einde bericht” ('message trailer' (UNT)) en “kenmerk einde uitwisseling” ('interchange trailer' (UNZ)). Zo maakt elk bericht deel uit van één uitwisseling en bevat een uitwisseling slechts één bericht.

1.2.1. *Beschrijving van de segmenten en data-elementen*

In de beschrijvingen van het bericht worden de volgende indicatoren gebruikt:

Kolom 1 bevat de naam in de vorm van een acroniem (TAG) van de *segmentgroep*, zoals weergegeven in de hiërarchie van segmentnamen op hogere niveaus. Deze indicatie is afgeleid van het boomdiagram.

Kolom 2 bevat de naam in de vorm van het acroniem (TAG) van het *segment*, het nummer van het *samengestelde data-element* en het nummer van het *data-element*.

Kolom 3 geeft het *niveau* aan waarop het segment zich bevindt in het boomdiagram.

Kolom 4 geeft aan of het segment of data-element *verplicht* (M) is of *facultatief* (C).

Kolom 5 definieert het *formaat* van het data-element.

Kolom 6 geeft de UN/EDIFACT-*naam* van het data-element. De namen van de segmenten worden in vetgedrukte hoofdletters geschreven, de namen van de samengestelde data-elementen worden in gewone hoofdletters geschreven en de namen van data-elementen worden in gewone kleine letters geschreven.

Kolom 7 geeft een *beschrijving* van de data-elementen (velden). Wanneer u een vaste waarde dient te gebruiken, wordt die waarde tussen aanhalingstekens vermeld.

1.2.2. *Syntaxis*

De volledige beschrijving van de data-elementen in de servicesegmenten maakt deel uit van ISO 7372 (TDED) Overzicht van data-elementen voor de handel.

1.2.2.1. *Tekenreeksen*

Voor de tekens in de onderstaande reeksen dienen de 7-bitscodes in de basis codetabellen in ISO 646 gebruikt te worden, tenzij de uitwisselende partners in een UNA-segment specifieke afspraken hebben gemaakt over de overeenstemmende 8-bitscodes in ISO 6937 en ISO 8859 of andere bitscodes.

Tekenreeks van niveau A:

Omschrijving	Code	Opmerkingen
Letters	Hoofdletters A tot Z	
Cijfers	0 tot 9	
Spatie		
Punt	.	
Komma	,	
Koppelteken/ minteken	—	
Openend haakje	(
Sluitend haakje)	
Schuine streep (slash)	/	
Gelijkheidsteken	=	
Apostrof	'	Vorbehouden voor gebruik als afsluitingskenmerk
Plusteken	+	Vorbehouden voor gebruik als segmenttag en scheidingsteken voor data-elementen
Dubbele punt	:	Vorbehouden voor gebruik als scheidingsteken tussen component data-elementen
Vraagteken	?	Vorbehouden voor gebruik als herstelteken ? wanneer dit onmiddellijk voorafgaat aan een van de tekens ' + : ? herstelt de normale betekenis ervan. Bijvoorbeeld, 10? + 10 = 20 betekent 10 + 10 = 20. Het vraagteken wordt weergegeven door??.

De volgende tekens maken ook deel uit van de tekenreeks van niveau A.

Omschrijving	Code
Uitroepteken	!
Aanhalingsteken	"
Procentteken	%
Ampersand	&
Asterisk	*
Kommapunt	;
„Is kleiner dan”-teken	<
„Is groter dan”-teken	>

1.2.2.2. Uitwisselingsstructuren

Het segment UNA, service string advice, en de servicesegmenten UNB tot UNZ dienen voor te komen in de volgorde die vermeld is in een uitwisseling. Zie hoofdstuk 1.2.2.3.

Binnen een uitwisseling kunnen verscheidene functionele groepen bestaan.

Een bericht bestaat uit segmenten. De structuren van segmenten en van data-elementen daarin worden getoond in hoofdstuk 1.2.2.5.

1.2.2.3. Uitwisseling

Een uitwisseling bestaat uit:

Service String Advice UNA facultatief

----- Uitwisselkop UNB verplicht

|----- Berichtkop UNH verplicht

|| Te gebruiken data segmenten beschreven in de bijlage praktische handleiding

|----- Kenmerk einde bericht UNT verplicht

----- Kenmerk einde uitwisseling UNZ verplicht

1.2.2.4. Volgorde van segmenten en groepen van segmenten binnen een bericht

De berichtstructuurdiagrammen en de volgorde van de segmenten volgens de verwerkingsregels vindt u in de aanhangsels.

1.2.2.5. Segmentstructuur

Segmenttag: verplicht

Segmentcode: verplicht component data-element

Scheidingsteken component D.E.: facultatief

Indicatie voor nesting en herhaling: facultatief/ve component data-element(en)

Scheidingsteken tussen data-elementen: verplicht

Enkelvoudige of samengestelde data-elementen: verplicht of facultatief zoals gespecificeerd in de relevante segmentendirectory en de toepassingshandleiding

Afsluitingskenmerk van segment: verplicht

1.2.2.6. Structuur van data-elementen

Enkelvoudig data-element:

verplicht of facultatief zoals gespecificeerd in de relevante circulaire.

Samengesteld data-element:

conform de segmentendirectory en zoals beschreven in de toepassingshandleiding.

Componentdata-elementen en scheidingstekens tussen componentdata-elementen:

verplicht (zie beperking hierna)

Scheidingsteken tussen data-elementen: verplicht (zie beperking hierna)

Beperking:

Er mag geen scheidingsteken tussen componentdata-elementen staan na het laatste componentdata-element in een samengesteld data-element en geen scheidingsteken na het laatste data-element in een segment.

1.2.2.7. Comprimeren

In data-elementen waarvoor de directory van data-elementen een variabele lengte bepaalt, zullen onbelangrijke tekenposities weggelaten worden wanneer er geen andere beperkingen zijn. Bij onbelangrijke tekens worden nullen vooraan en spaties achteraan weggelaten.

Een enkele nul voor een decimaalteken is echter van belang en een nul kan belangrijk zijn (bv. om een temperatuur aan te duiden) wanneer dat vermeld wordt in de specificatie van de data-elementen in de toepassingshandleidingen.

Wanneer berichten worden gecomprimeerd, dienen de volgende regels te worden gevolgd.

(a) Uitsluiting van segmenten

Facultatieve segmenten die geen data bevatten, dienen weggelaten te worden (met inbegrip van hun segmenttags).

(b) Uitsluiting van data-elementen door weglating

Data-elementen worden geïdentificeerd aan de hand van hun positie in de opeenvolging binnen het segment zoals vermeld in de segmentendirectory. Wanneer een facultatief data-element wordt weggelaten dat gevolgd wordt door een ander data-element, dan dient u de positie ervan aan te duiden door het scheidingsteken tussen de data-elementen te behouden.

Tag+DE+DE+++DE+DE+DE'
|_____ Deze twee data-elementen worden weggelaten.

(c) Uitsluiting van data-elementen door inkorten

Wanneer één of meer facultatieve data-elementen op het einde van het segment worden weggelaten, kan het segment worden ingekort met behulp van het beëindigingsteken van het segment, d.w.z. opeenvolgende scheidingstekens tussen data-elementen aan het einde ervan hoeft u niet door te zenden.

Tag+DE+DE+++DE' _____ In het voorbeeld uit 2.2.7 b zijn de laatste twee data-elementen weggelaten en met behulp van ' is het segment ingekort.

(d) Uitsluiting van componentdata-elementen door weglating

Componentdata-elementen worden geïdentificeerd aan de hand van hun opgegeven positie in de opeenvolging binnen een samengesteld data-element. Wanneer een facultatief componentdata-element wordt weggelaten en wordt gevolgd door een ander componentdata-element, dient de opgegeven positie te worden weergegeven door het scheidingsteken tussen de componentdata-elementen te behouden.

Tag+DE+CE:CE+CE:::CE'
____ Twee component data-elementen weggelaten in het laatste samengesteld data.

(e) Uitsluiting van componentdata-elementen door inkorten

Een of meer facultatieve componentdata-elementen mogen op het einde van een samengesteld data-element worden uitgesloten door inkorting met behulp van het scheidingsteken tussen de data-elementen of, op het einde van een segment, het beëindigingsteken van het segment.

Tag+DE+CE+CE'
____ Het laatste component data-element in het eerste samengesteld data-element is weggelaten, evenals drie component data-elementen in het laatste samengesteld data-element. In beide gevallen zijn de samengestelde data-elementen ingekort; in het eerste geval is dat aangegeven met behulp van het scheidingsteken tussen data-elementen en in het tweede geval met behulp van het beëindigingsteken van segmenten.

1.2.2.8. Weergave van de waarde van numerieke data-elementen

(a) Decimaalteken

De ISO-weergave van een decimaalteken is de komma (,), maar een punt op de lijn (.) is toegelaten (zie ISO 31-0: 1981). Deze beide tekens maken deel uit van de reeksen van niveau A en B. Bij gebruik van UNA (service string advice) bepaalt het derde teken van dat segment het teken dat in de uitwisseling wordt gebruikt. Er wordt echter ten sterkste aangeraden om standaard in alle omstandigheden de (,) te gebruiken om een decimaalteken weer te geven. Het decimaalteken mag niet meegeteld worden als een teken van de waarde voor de berekening van de maximale veldlengte van een data-element. Men dient echter wel rekening te houden met dit teken voor de transmissie en ontvangst. Wanneer een decimaalteken wordt doorgezonden, dient er ten minste een cijfer voor en na het decimaalteken te staan. Voor waarden die alleen worden weergegeven met gehele getallen, worden er noch een decimaalteken, noch decimale nullen gebruikt, behalve wanneer dat nodig is om de nauwkeurigheid aan te duiden.

Bij voorkeur: 0,5 en 2 en 2,0 Niet toegelaten: ,5 of .5 of 2, of 2.

(b) Scheidingstekens tussen groepen van drie cijfers

Voor de uitwisseling worden geen scheidingstekens gebruikt tussen groepen van drie cijfers.

Toegelaten: 2500000 Niet toegelaten: 2,500,000 of 2.500.000 of 2500000

(c) Tekens

De waarde van numerieke data-elementen dient als positief te worden beschouwd. Hoewel een aftrekking in principe negatief is, wordt deze weergegeven met behulp van een positieve waarde en dienen dergelijke gevallen aangeduid te worden in de directory van data-elementen. Wanneer aangeduid moet worden dat een waarde negatief is, wordt die waarde voor de transmissie onmiddellijk voorafgegaan door een minteken, bv. -112. Het minteken dient niet te worden meegeteld als een teken van de waarde voor de berekening van de maximale veldlengte van een data-element. Men dient echter wel rekening te houden met dit teken voor de transmissie en ontvangst.

Legende:

Ref.

De numerieke referentietag voor het data-element die vermeld wordt in ISO 7372 UNTDED en, wanneer die wordt voorafgegaan door S, referentie voor een samengesteld data-element dat wordt gebruikt in servicesegmenten.

Naam

Naam van SAMENGESTELD DATA-ELEMENT in hoofdletters

Naam van DATA-ELEMENT in hoofdletters

Naam van componentdata-element in kleine letters

Weerg.

Weergave datawaarde:

a - alfabetische tekens

n - numerieke tekens

an - alfanumerieke tekens

a3 - 3 alfabetische tekens, vaste lengte

n3 - 3 numerieke tekens, vaste lengte

an3 - 3 alfanumerieke tekens, vaste lengte

a..3 - maximaal 3 alfabetische tekens

n..3 - maximaal 3 numerieke tekens

an..3 - maximaal 3 alfanumerieke tekens

M - verplicht element

C - facultatief element.

Wanneer er gebruik gemaakt wordt van een samengesteld data-element, dient er een verplicht component data-element voor te komen in een facultatief samengesteld data-element.

Wanneer in de toepassingshandleidingen voor berichten een kleiner aantal tekens wordt gebruikt dan de ISO-norm vereist, dan zal dat tussen haakjes vermeld worden. De resterende ruimte in een data-element dient te worden opgevuld met spaties.

De gebruiksindicatoren in de toepassingshandleidingen voor berichten zijn als volgt:

Gebruik in UNSM	Gebruik	Indicator in deze toepassingshandleiding voor berichten
Verplicht (M)	Verplicht (M)	Verplicht (M)
Facultatief (C)	Vereist (R)	Altijd vereist (M)
Facultatief (C)	Aanbevolen (A)	Het gebruik van bv. een bepaalde codereeks wordt sterk aanbevolen.
Facultatief (C)	Afhankelijk (D)	Het gebruik van de eenheid gebeurt slechts onder welomschreven voorwaarden.
Facultatief (C)	Optioneel (O)	Wordt gebruikt naargelang de behoefte of het goeddunken van de afzender van het bericht.
Facultatief (C)	Niet gebruikt (X).	Wordt niet gebruikt (n.v.t.).

In de toepassingshandleidingen voor berichten wordt expliciet gebruik gemaakt van de gebruiksindicatoren om een eenduidig gebruik te garanderen binnen de elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart. In het hele document wordt verwezen naar indicatoren (M, R, A, D, O en X) die worden getoond naast data-items en die de afgesproken gebruikswijze van de eenheden voor het bericht voorschrijven.

In de volgende tabel worden de indicatoren en hun respectievelijke gebruik beschreven:

Status (S) waarde	Omschrijving	Opmerking
M	verplicht	Geeft aan dat dit item verplicht voorkomt in een standaardbericht.
R	Vereist	Geeft aan dat dit item dient te worden verzonden in deze berichtenapplicatie en dat het gebruik ervan hier verplicht is.
A	Aanbevolen	Geeft aan dat sterk wordt aanbevolen om in deze toepassing gebruik te maken van een internationaal erkende codereeks, d.w.z. een codereeks van de VN of een ISO- of ERI-codereeks in plaats van een lokale code.
D	Conditioneel	Geeft aan dat het gebruik van het item afhangt van een welomschreven voorwaarde of reeks van voorwaarden. Deze voorwaarden dienen duidelijk te worden omschreven in de betreffende circulaire.
O	Optioneel	Geeft aan dat deze eenheid wordt gebruikt naar behoefte of eigen goeddunken van de afzender van het bericht.
X		Mag niet worden gebruikt in deze berichtentoepassing (n.v.t.).

1.3. Berichten

1.3.1. ERINOT

U dient het ERI-kennisgevingsbericht (ERI notification message of ERINOT) te gebruiken voor de rapportering van informatie in verband met de reis en informatie over gevaarlijke en ongevaarlijke ladingen die aan boord zijn van de schepen die varen op de binnenwateren. De ERI-kennisgeving is een specifieke toepassing van het UN/EDIFACT „International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (IFTDGN)“-bericht dat is ontwikkeld binnen de organisatie PROTECT¹. De ERI-kennisgeving is gebaseerd op de EDIFACT-directory 98.B en de PROTECT-toepassing versie 1.0.

¹ PROTECT: Een organisatie van een aantal Europese zeehavens die gemeenschappelijke circulaire hebben uitgewerkt voor standaardberichten. Deze richtsnoeren vormen de basis van de toepassingshandleidingen in de technische specificaties voor elektronische rapportering.

Voor de data en codes in de berichttoepassingen op basis van deze berichtenspecificaties is gebruikgemaakt van de UN Directory D98B.

Van het ERI-kennisgevingsbericht bestaan de volgende types:

- transport-kennisgeving van het schip naar de autoriteit (identificatiecode „VES”), van schip naar wal,
- transport-kennisgeving van vervoerder naar autoriteit (identificatiecode „CAR”), van wallocatie naar wallocatie,
- passage-kennisgeving (identificatiecode „PAS”), van autoriteit naar autoriteit.

De volgende berichtfuncties tonen welke soort berichten u kunt verwachten:

- nieuw bericht (identificatiecode „9”),
- wijziging van een bericht (identificatiecode „5”),
- annulering van een bericht (identificatiecode „1”).

1.3.2. *PAXLST*

Het PAXLST-bericht is gebaseerd op het UN/EDIFACT-bericht PAXLST. Het dient te worden gebruikt voor de uitwisseling van gegevens in de binnenvaart tussen de kapitein/schipper of vervoerder en de daartoe aangewezen instanties zoals ISPS-terminals, douanekantoren, immigratiediensten en politie.

Het bericht dient ook te worden gebruikt om gegevens over passagiers / bemanningsleden door te zenden van een daartoe aangewezen instantie in het land van vertrek naar de daartoe aangewezen instanties in het land van aankomst van het vervoermiddel.

1.3.3. *ERIRSP*

Het ERI response message (ERIRSP) of ERI-antwoordbericht is afgeleid van het UN/EDIFACT APERAK-bericht. Het kan bijvoorbeeld aangemaakt worden door een RIS-centrum. De antwoordberichten met betrekking tot de verschillende functies (nieuw bericht, wijziging of annulering) van het ERI-kennisgevingsbericht dienen allemaal dezelfde structuur te hebben. Het antwoord op een „wijziging” of een „annulering” bevat informatie over de vraag of de „wijziging” of „annulering” al dan niet is verwerkt door het ontvangende systeem.

1.3.4. *BERMAN*

Het Berth Management (BERMAN)-bericht is een combinatie van de kennisgeving voor aankomst en de algemene verklaring, in een enkel bericht dat gebaseerd is op het EDIFACT-bericht BERMAN van de UN/EDIFACT directory D04B. De praktische handleiding is gebaseerd op de richtlijnen die vastgelegd zijn door de PROTECT-groep.

Het BERMAN-bericht dient te worden verzonden door vaartuigen die varen op binnenwateren voor zij aankomen in of vertrekken vanuit een aanlegplaats of een haven en geeft informatie over het tijdstip van aankomst en de dienstverlening die vereist is om een vlotte afhandeling te garanderen, ter ondersteuning van de procedures en om controles te vereenvoudigen.

Het bericht omvat de wettelijke vereisten in verband met de melding van een schip naar een haven. Het ondersteunt één aanvraag voor het schip - hetzij om de haven binnen te varen, hetzij om aan te leggen bij aankomst van het schip, hetzij om de aanlegplaats te verlaten bij vertrek van het schip, hetzij om binnen de haven van aanlegplaats te veranderen, hetzij voor de doorvaart door het havengebied. Het aankomst- en doorvaartbericht bevat alle details over de bewegingen van het schip van buiten het havengebied tot de eerste aanlegplaats in het havengebied of bij doorvaart tot het punt waarop het schip de haven verlaat.

De vereiste aanvullende diensten noodzakelijk voor aankomst bij een ligplaats kunnen worden vermeld. Het verwachte tijdstip van aankomst (ETA) op de plaats van binnenkomst en, indien van toepassing, de plaats van vertrek en de vorige plaats waar het schip is aangelopen, zijn vereiste informatie-elementen.

1.4. Wijzigingsprocedures

Voorstellen voor wijzigingen in de toepassingshandleidingen voor berichten dienen te worden verzonden naar de voorzitter van de deskundigengroep voor elektronische rapportering, met daarbij een verklaring waarom de wijziging noodzakelijk is.

De voorzitter dient het voorstel te verspreiden onder de leden van de deskundigengroep en de Europese Commissie.

Voor de deskundigengroep gelden de relevante procedures die vastgelegd zijn in het mandaat van de deskundigengroep voor elektronische rapportering.

De Europese Commissie zal de wijziging verder verwerken overeenkomstig de procedures die vastgelegd zijn in de RIS-richtlijn. In dit geval zal zij voldoende rekening houden met het werk van de deskundigengroep.

2. CODES EN REFERENTIES

2.1. Inleiding

In hoofdstuk 2 worden de diverse codes en referenties gedefinieerd die men dient te gebruiken in de elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart. Het gebruik van codes en referentienummers heeft als doelstelling, eenduidigheid in de berichtgeving te bewerkstelligen. Het gebruik van codes en referenties zal leiden tot minder foutieve interpretaties en de berichten kunnen gemakkelijk in iedere taal worden vertaald. Daarom is het gebruik van codes en referenties verplicht voor die codes welke vermeld zijn in de berichten en die in dit document zijn opgenomen. Het gebruik van codes en referenties is sterk aanbevolen telkens wanneer andere gegevens dienen te worden uitgewisseld tussen verschillende computerapplicaties en tussen partijen die verschillende talen gebruiken, op voorwaarde dat er voor het betreffende data-element een codewaarde bestaat en is gepubliceerd. Hierna worden de definities en beschrijvingen van de gebruikte codes en referenties beschreven; voor de feitelijke codetabellen zal worden verwezen naar de relevante hoofdstukken van deze bijlage of indien nodig zal een URL (internetadres) worden gegeven.

2.2. Verklaringen

2.2.1. Terminologie

De volgende verklaringen dienen om zeker te stellen dat de betekenis van de gebruikte informatie-elementen in de elektronische scheepsrapportering duidelijk en ondubbelzinnig is en dat het onderhoud van gegevens en referenties via duidelijke beschrijvingen wordt mogelijk gemaakt en gewaarborgd.

1. Data dictionary:

Een data dictionary is in essentie een centrale opslagplaats van informatie over gegevens zoals de betekenis, koppelingen met andere gegevens, de bron, het gebruik en de classificatie ervan. De dictionary wordt gebruikt voor een efficiënte planning, beheer en evaluatie van het verzamelen, registreren en gebruik van gegevens. De data dictionary of het lexicon is eerst en vooral een boek dat woorden bevat die in alfabetische volgorde zijn gerangschikt met definities en etymologische en andere informatie.

2. Directory van data-elementen:

Een directory van data-elementen is in essentie een boek met instructies, dat namen en details opsomt van een specifieke groep informatie-elementen. In de informatietechnologie is het ook een tabel met identificatiesymbolen en verwijzingen naar de data die ermee overeenstemmen. De TDED (Trade Data Elements Directory) ISO 7372 bevat een goedgekeurde reeks standaarddata-elementen voor diverse toepassingsgebieden. Het bevat een nummer, de naam van een data-element, een beschrijving van het concept om de overeengekomen betekenis uit te leggen zodat men de inhoud van de met het data-element te geven informatie kan bepalen (datawaarde). Er wordt een beschrijving gegeven van de tekenweergave van de datawaarde, met vermelding van de ruimte (aantal tekens), samen met de synoniemen van namen van data-elementen wanneer dit van toepassing is en wordt gebruikt.

3. Bewaarplaats van gegevens:

Een bewaarplaats van gegevens is in essentie een plaats waar zaken worden opgeslagen, bv. een gegevensopslagplaats (warehouse). Heel vaak wordt de term data warehouse gebruikt om een opslagplaats van gemeenschappelijke gegevens aan te duiden. De bewaarplaats van gegevens wordt gebruikt in de ontwikkeling van XML en ebXML om de opslagplaats aan te duiden van zogenaamde kerncomponenten. De eerste catalogi van kerncomponenten zijn beschikbaar als ontwerpvoorstellen voor standaards, zie ook www.unece.org/cefact/. In ebXML wordt een bewaarplaatsbestandsdeel geassocieerd met een reeks standaardmetadata die gedefinieerd worden als attributen van de klasse registerobjecten. Deze attributen bevinden zich buiten de feitelijke bewaarplaats en geven beschrijvende informatie over het in de bewaarplaats gedefinieerde bestandsdeel.

4. Glossarium:

Een lijst en de verklaring van bv. moeilijke technische termen; een glossarium wordt vaak beschreven als een deelwoordenboek. De termen worden vaak alfabetisch gerangschikt, zodat zij kunnen worden gebruikt als naslagwerk voor projecten, boeken of studies.

5. Vocabularium:

Een lijst van woorden en vaak zinsneden, afkortingen enz. die gewoonlijk alfabetisch gerangschikt zijn en worden gedefinieerd of op een andere wijze geïdentificeerd zoals in een woordenboek of een glossarium.

2.2.2. WDO en het GS

De Wereld Douane Organisatie (WDO) heeft een aantal standaardrichtlijnen uitgewerkt in verband met de uitwisseling van gegevens op het gebied van de aangifte van goederen en ladingen.

De WDO onderhoudt het geharmoniseerd systeem (GS) dat een classificatiesysteem van zes cijfers biedt voor goederen en grondstoffen. Het GS wordt gebruikt voor de classificatie van goederen en bevat meer dan 5000 beschrijvingen van producten of groepen van producten die het meeste worden geproduceerd en verhandeld. De structuur van dit numerieke systeem is van die aard dat het een juridische en logische structuur biedt die de producten van een groep of categorieën van producten onderbrengt in rubrieken, hoofdstukken en secties.

Het kan worden gebruikt door de douane, maar is ook bedoeld voor statistieken, fabrikanten, vervoerders en de import en export.

De structuur is als volgt

XX	Rubriek
XXXX	Geharmoniseerd systeem
XXXX.XX	GS-code

Voor bijkomend lokaal gebruik kan de code als volgt worden uitgebreid

XXXX.XX.XX	Code voor gecombineerde nomenclatuur
XXXX.XX.XX.XX	Statistieknummer
XXXX.XXXX.XXX	TARIC-code

Bovendien zijn er nog andere lokale onderverdelingen van maximaal 21 posities waarmee bv. de nationale fiscale code kan worden vermeld.

De Overeenkomst van Kyoto van de WDO beschrijft in detail de procedures en processen en de informatie-elementen voor doorvoer- en import- en exportaangiften.

2.3. Definities

De volgende definities² worden gebruikt voor deze technische specificaties.

Een **verkeersbegeleidingsdienst** is een dienst die ten doel heeft gevaarlijke nautische verkeerssituaties te voorkomen door het plannen en regelen van verkeersbewegingen. Daarnaast is deze dienst van belang voor het waarborgen van de veiligheid en doorstroming van het scheepvaartverkeer binnen het VTS-gebied.

Een **agent** verwijst naar elke persoon die gemandateerd is of de bevoegdheid heeft gekregen om op te treden voor of informatie te geven in naam van de exploitant van het schip.

Een **asynchroon bericht** is een bericht dat de afzender kan leveren zonder direct op de afhandeling van het bericht door de ontvanger te moeten wachten. De ontvanger kan besluiten wanneer het bericht afgehandeld wordt.

Een **duwbak** is een vaartuig dat geen aandrijving heeft van zichzelf.

Code verwijst naar een tekenreeks die wordt gebruikt als afkorting voor a) registratie of identificatie van informatie, b) om informatie weer te geven of te identificeren met behulp van een symbolische vorm die herkenbaar is voor een computer [ISO TC154/SC1].

Bevoegde autoriteit verwijst naar de autoriteiten en organisaties die door de overheden gemachtigd zijn om de informatie die gerapporteerd werd als gevolg van deze standaard te ontvangen en door te geven.

Ontvanger (Consignee) verwijst naar de partij die wordt genoemd in het vervoersdocument als degene die de goederen, de lading of de containers dient te ontvangen.

Verzender (Consignor) verwijst naar de handelaar door wie of in wiens naam of voor wiens rekening een vervoersovereenkomst is afgesloten met een reder of om het even welke partij en die de goederen daadwerkelijk aflevert of in zijn naam of namens zichzelf laat afleveren bij de ontvanger waarmee de vervoersovereenkomst afgesloten is (synoniemen: verlader, afzender).

Gevaarlijke goederen verwijst naar:³

- goederen die geclassificeerd zijn in de UNDG-code,
- goederen die geclassificeerd zijn in de ADN-code,

² UN/EDIFACT-glossarium, onder redactie van de VN/ECE (www.unece.org/trade/untid/texts/d300_d.htm); Glossarium transport & logistiek, O&O-projecten in het kader van Europese kaderprogramma's voor OTO — INDRIS (FP4), COMPRIS (FP5), MARNIS (FP6).

³ Bron: Richtlijn 2002/59/EG

- goederen die geclassificeerd zijn in de IMDG-code,
- vloeibare vloeistoffen welke omschreven zijn in de IBC-code,
- vloeibare gassen welke omschreven zijn in de IGC-code,
- vaste stoffen waarnaar verwezen wordt in aanhangsel B van de BC-code.

Data-element verwijst naar een gegevenseenheid die in een bepaalde context wordt beschouwd als ondeelbaar en waarvoor de identificatie, de beschrijving, en de weergave van de waarde zijn vastgelegd.

EDI-nummer verwijst naar het *elektronisch adres van de afzender of ontvanger van een bericht* (bv. de afzender en ontvanger van de lading). Dat kan een e-mail adres zijn, een overeengekomen identificatiecode of bv. een nummer van de European Article Numbering Association (EAN-nummer).

Elektronische gegevensuitwisseling of Electronic Data Interchange (EDI) verwijst naar de overdracht langs elektronische weg van gestructureerde gegevens met behulp van afgesproken standaards van applicaties op de computer van een partij naar applicaties op de computer van een andere partij.

Expeditie (Forwarder) verwijst naar de partij die het vervoer van goederen regelt, optreedt als ketenregisseur in het vervoer en/of de bijbehorende formaliteiten regelt namens de verlader en de ontvanger.

Circulaire verwijst naar een handleiding waarin in detail beschreven wordt hoe een bepaald standaardbericht zal worden uitgevoerd en welke segmenten, data-elementen, codes en referenties zullen worden gebruikt en hoe.

Locatie verwijst naar om het even welke geografische plaats met een naam, zoals een haven, een goederenterminal in het binnenland, een luchthaven, een containervrachtstation, een terminal of om het even welke andere plaats waar de in- en uitklaring en/of de regelmatige ontvangst of levering van goederen kan plaatsvinden, met permanente faciliteiten die worden gebruikt voor verplaatsingen van goederen die te maken hebben met internationale handel/transport en die vaak voor dat doel gebruikt worden. De locatie dient als dusdanig erkend te worden door een bevoegd nationaal orgaan.

Logistiek verwijst naar de planning, uitvoering en controle van de verplaatsing en beweging van personen en/of goederen en van de ondersteunende activiteiten die te maken hebben met deze verplaatsing en beweging binnen een systeem dat georganiseerd is om specifieke doelstellingen te bereiken.

Een **manifest** is een document waarin de specificaties worden opgesomd van goederen, inclusief materieel dat geladen is in een vervoermiddel. Een manifest vertegenwoordigt vaak een verzameling vrachtbrieven voor officiële en administratieve doeleinden.

Transportmiddel: vertegenwoordigt het type voertuig dat wordt gebruikt voor het vervoer van goederen zoals binnenschip, vrachtwagen, zeeschip of trein.

Berichtcode: een unieke alfabetische referentie van zes tekens die het berichttype aangeeft.

Vervoerswijze verwijst naar een vervoermethode die wordt gebruikt voor de levering van goederen bv. per spoor, over de weg, over zee, over de binnenwateren.

Meekijken (Monitoring) betekent met behulp van verschillende apparatuur de voortgang en het gedrag van schepen volgen en de verantwoordelijke partijen op de hoogte brengen bij afwijkingen van de verwachte of geplande voortgang en uitvoering.

Multimodaal vervoer verwijst naar het transport van goederen (containers) met behulp van ten minste twee verschillende vervoerswijzen.

Nautische ondersteuning is ondersteuning gegeven door sleepboten of roeiers om te assisteren bij het veilig navigeren en aanmeren.

Navigatie-informatie is informatie die gegeven wordt aan de schipper aan boord om hem te helpen beslissingen aan boord te nemen.

Navigatie-ondersteuning is ondersteuning die wordt gegeven door loodsen aan boord of in bijzondere omstandigheden aan de wal (loodsen vanaf de wal) om gevaarlijke nautische verkeerssituaties te vermijden.

Exploitant betekent de eigenaar of beheerder van het schip.

Schadelijke (vervuilende) stoffen betekent:⁴

- oliën als omschreven in het MARPOL-Verdrag, bijlage I,
- schadelijke vloeistoffen als omschreven in het MARPOL-Verdrag, bijlage II,
- schadelijke stoffen als omschreven in het MARPOL-Verdrag, bijlage III.

Procedure betekent de opeenvolging van handelingen die men moet verrichten om een formaliteit te vervullen, met inbegrip van de tijdsplanning, het formaat en de verzendingsmethode voor indiening van de vereiste informatie.

Kwalificerend element verwijst naar een data-element waarvan de waarde dient te worden uitgedrukt als een code die een specifieke betekenis geeft aan de functie van een ander data-element of een segment [ISO 9735].

Radar verwijst naar een van de diverse systemen of apparaten die gebruikmaken van verzonden en teruggekaatste radiogolven om een weerkaatsend object, zoals een schip waar te nemen, waardoor de positie, de afstand, de snelheid en de vaarrichting van dat object kunnen worden bepaald. Radar kan worden gebruikt voor navigatie en waarneming.

Een **referentienummer** dient om te verwijzen naar een relatie of, indien van toepassing, een beperking of om deze te vermelden.

Risico (douane) betekent de mate van waarschijnlijkheid dat een gebeurtenis zich kan voordoen in de internationale handel en transport van goederen die de veiligheid van de Gemeenschap in gevaar brengt en een risico vormt voor de openbare gezondheid en de consumenten.

⁴ Bron: Richtlijn 2002/59/EG

Risicobeheer (douane) betekent de systematische vaststelling en uitvoering van alle maatregelen die nodig zijn om de blootstelling aan risico's te beperken. Dat houdt activiteiten in zoals het verzamelen van gegevens en informatie, de analyse en beoordeling van risico's waarbij maatregelen worden voorgeschreven en genomen en een geregelde controle en inspectie van het proces en de resultaten daarvan op basis van internationale, communautaire en nationale bronnen en strategieën.

Segment (EDI) verwijst naar een vooraf gedefinieerde en geïdentificeerde reeks waarden van data-elementen die functioneel met elkaar verband houden en die worden geïdentificeerd aan de hand van hun opeenvolgende positie in de reeks. Een segment begint met een segmenttag en eindigt met een segmentafsluitingskenmerk. Het kan een servicesegment zijn of een gebruikersgegevenssegment.

Een **segmentcode** is een code die elk segment op unieke wijze identificeert zoals bepaald in een segmentdirectory [ISO 9735].

De **gezagvoerder** is de persoon aan boord van het schip die de leiding heeft en de bevoegdheid om alle beslissingen te nemen die te maken hebben met navigatie en de leiding op het schip (synoniem: kapitein, schipper).

Verlader zie verzender.

Een **Single Window** is een faciliteit waar de betrokken partijen in de handel en het transport gestandaardiseerde informatie kunnen plaatsen, door middel van een enkel aanspreekpunt waar zij alle reglementaire verplichtingen kunnen nakomen. Wanneer de informatie in elektronische vorm is, hoeven de afzonderlijke data-elementen slechts eenmaal ingevoerd te worden⁵.

Een **tag** is een unieke identificatiecode voor een segment of data-element [ISO 9735].

Opsporen is de activiteit van het zoeken naar informatie over de plaats waar een lading, onderdelen van ladingen, zendingen of materieel zich bevinden.

Volgen is de functie van het bijhouden van statusinformatie, met inbegrip van de huidige locatie van de lading, onderdelen van de lading, zendingen of materieel (volle of lege containers).

Transportkennisgeving is de aankondiging van een geplande reis van een schip aan een bevoegde autoriteit.

UN/EDIFACT verwijst naar de regels van de VN voor de elektronische gegevensuitwisseling voor overheden, handel en transport (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport). Zij bestaan uit een reeks standaarden, directories en richtlijnen voor de elektronische uitwisseling van gestructureerde gegevens, welke gerelateerd zijn aan de handel in goederen of diensten tussen onafhankelijke informatiesystemen. Deze regels worden aanbevolen in het kader van de VN en zijn goedgekeurd en gepubliceerd door de VNECE in de Trade Data Interchange Directory (UNTDID) van de VN en worden volgens overeengekomen procedures bijgehouden.

Vaartuig (synoniem: schip) verwijst naar een schip voor de binnenwateren of een zeeschip. In de binnenscheepvaart omvat deze term ook kleine vaartuigen, veerboten en drijvende constructies.

Vessel Support Services verwijst naar de diensten die worden verleend aan de schipper door bv. bunkerstations en herstellingsbedrijven.

Vessel Traffic Monitoring verwijst naar het leveren van mondelinge en elektronische informatie en het geven van aanwijzingen in samenwerking met en als reactie op schepen in een verkeersstroom, ter ondersteuning van een soepele (efficiënte) en veilige doorstroom van het verkeer.

⁵ Bron: VN/ECE-aanbeveling 33.

Vessel Traffic Services (VTS) is een dienst die is ingesteld door een bevoegde autoriteit en bedoeld om de veiligheid en efficiency van het scheepvaartverkeer te ondersteunen en het milieu te beschermen. De dienst dient een mogelijkheid voor interactie met het verkeer te hebben en moet kunnen inspelen op de verkeerssituaties die zich in het gebied ontwikkelen.

VTS-gebied verwijst naar het afgebakende, formeel omschreven werkgebied van een VTS. Een VTS-gebied kan in deelgebieden of sectoren zijn onderverdeeld.

VTS-diensten verwijzen naar een informatiedienst, maar kunnen ook andere diensten omvatten, zoals een navigatieassistentiedienst of een verkeersbegeleidingsdienst, of beide.

2.4. Classificaties en beschrijvingen van codes

Om de verwerking door de ontvangers van berichten tot een minimum te beperken, dient men zo veel mogelijk gebruik te maken van classificaties en codelijsten. Er dient gebruik gemaakt te worden van bestaande codes om het extra werk te vermijden van het samenstellen en bijhouden van nieuwe codelijsten.

De volgende classificaties dienen gebruikt te worden voor scheepsrapportering in de binnenvaart:

1. Scheeps- of samensteltype (VN-aanbeveling 28)
2. Officieel scheepsnummer (OFS)
3. Het IMO-scheepsidentificatienummer (IMO) is het nummer dat gepubliceerd is in het Lloyds Register voor elk zeewaardig schip zonder de letters LR
4. ERI-scheepsidentificatienummer
5. Uniek Europees scheepsnummer - ENI European Navigation Identification (unique European vessel number)
6. Geharmoniseerd Systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen (GS, goederen)
7. Gecombineerde Nomenclatuur (GN, goederen)
8. Standaardgoederenclassificatie voor vervoersstatistieken (goederen)

9. VN-code gevaarlijke goederen (UNDG)
10. Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG)
11. ADN
12. VN-code voor land en nationaliteit
13. VN-code voor plaatsnamen ten behoeve van handel en transport (UN code for trade and transport locations of UN/LOCODE)
14. Code vaarwegsecties
15. Terminalcode
16. Code voor containerafmetingen en containertypes
17. Containeridentificatiecode
18. Code voor het type verpakking
19. Behandelingsinstructies (overslaginstructies)
20. Doel van aanroep
21. Aard van de lading

Hierna wordt meer informatie gegeven, alsook opmerkingen over de toepassing van deze codes voor de binnenvaart, evenals gebruikersinstructies. De typecodes voor schepen en samenstellen worden in de codetabellen beschreven in verschillende talen. De combinatie van de elementen van de bovenvermelde codes 12 tot en met 15 wordt gedefinieerd in hoofdstuk 2.7.

2.4.1. *Bijwerking van codes en referentietabellen*

De noodzaak om eenduidige codes en referenties bij te houden en de strikte vereiste om de diverse tabellen stabiel en eenduidig te houden, maakt stringente procedures en processen noodzakelijk voor het onderhoud, de publicatie en het gebruik van de diverse codes.

Om het onderhoud van alle codes en referentietabellen die gebruikt worden in elektronische rapporteringsberichten te vereenvoudigen, worden de codes en referenties in zes categorieën onderverdeeld.

Categorie A

Internationale codes en referenties die bijgehouden worden door een officiële organisatie en op slechts één manier worden gebruikt. Nieuwe of gewijzigde codes zullen door de internationale organisatie gepubliceerd worden en deze zal ook aangeven op welk tijdstip de nieuwe codes dienen te worden toegepast. De toepassing van wijzigingen in de tabellen wordt door deze organisatie gecoördineerd, maar voor de rapportering volgens de specificaties voor elektronische scheepsrapportering, dient de ERI-deskundigengroep te bepalen vanaf wanneer de codes in de berichten dienen te worden gebruikt. Voorbeelden zijn de UNDG⁶-, de IMDG⁷-, de ADN⁸- en de GS/TARIC⁹-code.

⁶ Over wijzigingen in de codes wordt om de twee jaar een akkoord bereikt en dat wordt gepubliceerd door de VN.

⁷ Wijzigingen in de codes worden om de twee jaar door de IMO gepubliceerd.

⁸ Over wijzigingen in de codes wordt om de twee jaar een akkoord bereikt en dat wordt gepubliceerd door de respectievelijke verantwoordelijke organisaties..

⁹ Wijzigingen in de volledige reeks codes worden om de vier jaar gepubliceerd door de WDO, de deelreeks wordt aangepast op basis van wijzigingsverzoeken van de ERI-deskundigengroep.

Categorie B

Internationale codes en referenties die worden bijgehouden door een erkende internationale organisatie zoals ISO of VN/ECE; de publicatie van wijzigingen in de tabellen vindt met geregelde tussenpozen plaats als gevolg van behoeften van gebruikers. De wijzigingen worden gecoördineerd door de gebruikersgemeenschappen. Voorbeelden zijn de UN/LOCODES¹⁰, het type vervoermiddel, vervoerswijze, land- en valutacodes, vrachtkosten.

Categorie C

Sectorgebonden codes en referenties die worden onderhouden door een private of publiek-private organisatie zoals EAN, Lloyds, PROTECT. Voorbeelden zijn de IMO-nummers, de EAN-adrescodes.

Categorie D

Regionale codes en referenties die worden onderhouden door een publieke organisatie voor gebruik in een bepaald domein. Voorbeelden zijn codes vaarwegsecties, ECDIS-referenties.

Categorie E

Nationale codes en referenties die worden onderhouden door een publieke of publiek-private samenwerking. Voorbeelde zijn NST 2007.

Categorie F

Standaardcodes en -referenties die worden gebruikt voor de rapportering en die deel uitmaken van het standaardbericht en die in het bericht zelf worden beschreven. Wijzigingen dienen te worden gecoördineerd door de toezichhoudende organen. Voorbeelden zijn kwalificerende elementen, syntactische codes, identificatiecodes, functiecodes.

De internationale codes en referenties van categorie A vinden hun oorsprong meestal bij de verlader van de goederen. De codes dienen verplicht te worden aangeleverd in overeenstemming met de vereiste wettelijke regels en voorschriften om controle door de bevoegde autoriteiten en noodmaatregelen mogelijk te maken en te vergemakkelijken.

Voor alle andere categorieën wordt vaak een deelreeks bijgehouden door de controlerende instantie; deze deelreeks bestaat uit de codes en de referenties die worden gebruikt voor de elektronische rapportering en andere berichten voor vervoer over de binnenwateren. Op die manier kunnen het geharmoniseerde gebruik en de toepassing van nieuwe en gewijzigde items in deze codetabellen op een gecoördineerde wijze worden uitgevoerd.

De controlerende instantie van de diverse berichten zijn te vinden onder UNH data-element 0051 of in de praktische handleidingen voor berichten zelf of in de respectievelijke codetabellen die hieronder worden gegeven.

¹⁰ De invoering van nieuwe of gewijzigde codes dient te worden gecoördineerd door de ERI-deskundigengroep.

2.4.2. Beschrijvingen van de codetabellen

2.4.2.1. Type schip en samenstel

VOLLEDIGE TITEL	Codes voor types van vervoermiddelen Bijlage 2, hoofdstuk 2.5: vervoer over de binnenwateren
AFKORTING	VN-aanbeveling 28
INSTANTIE VAN OORSPRONG	UNECE/CEFACT http://www.unece.org/cefact
WETTELIJKE BASIS	VN-aanbeveling 28, ECE/Trade/276; 2001/23
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	Maart 2001
WIJZIGING(EN)	UN/CEFACT 2002
STRUCTUUR	Alfanumerieke code van 4 cijfers:
	1 cijfer: „1” voor zeevaart, „8” voor „binnenscheepvaart”
	2 cijfers voor het schip of samenstel
	1 cijfer voor de onderverdeling zoals nader omschreven in hoofdstuk 6
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	Deze aanbeveling legt een gemeenschappelijke codelijst vast voor de identificatie van het type vervoermiddel. Hij is in het bijzonder relevant voor vervoersorganisaties en verleners van transportdiensten, douanekantoren en andere instanties, bureaus voor statistiek, expediteurs, verladers, ontvangers en andere partijen die te maken hebben met het transport.
VERWANTE CLASSIFICATIES	VN-aanbeveling nr. 19
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm http://risdatamanagement.ris.eu/
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	VN/ECE
OPMERKINGEN	De belangrijkste reeks codewaarden wordt geregeld door een internationaal orgaan (VN/ECE). Om harmonisatie te garanderen, kan slechts een enkele reeks codewaarden worden gebruikt voor alle RIS-toepassingen, die ook bijkomende types schepen vertegenwoordigt.

<i>Voorbeeld</i>	
8010	Motorvrachtschip (binnenwateren)
1500	Algemeen vrachtschip (zeevaart)
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/C228/8179 (samenstel)
	EQD(B)/C224/8155 (schip)
<i>Bijlagen</i>	
Aanbeveling nr. 28 van de VN/ECE: codes voor types van vervoermiddelen, codelijst voor de binnenscheepvaart met omschrijving in verschillende talen zoals nationaal vereist.	

2.4.2.2. Officieel scheepsnummer (OFS)

VOLLEDIGE TITEL	Officieel scheepsnummer
AFKORTING	OFS
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCNR)
WETTELIJKE BASIS	Art. 2.18 Reglement Onderzoek schepen op de Rijn
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	-----
STRUCTUUR	Landcode van 2 cijfers (an)
	Registernr. Van 5 cijfers (an)
	Landcodes:
	01 – 19 Frankrijk
	20 – 39 Nederland
	40 – 49 Duitsland
	60 – 69 België
	70 – 79 Zwitserland
	80 – 99 Andere landen
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	-----

VERWANTE CLASSIFICATIES	-----
GEBRUIK	Binnenvaart
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	-----
TALEN	-----
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Centrale Commissie voor de Rijnvaart, 2, Place de la République, F - 67082 Strasbourg Cedex,
OPMERKINGEN	Deze code werd vervangen door het uniek Europees scheepsidentificatienummer dat gedefinieerd werd in het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn en in artikel 2.18 van bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG ¹¹ .

<i>Voorbeeld</i>	
4112345	Duitsland, Gerda
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/C222/8213
	EQD(1)/C237/8260
	SGP/C237/8260

2.4.2.3. IMO-scheepsidentificatienummer

VOLLEDIGE TITEL	IMO-scheepsidentificatienummer
AFKORTING	IMO-nr.
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Internationale Maritieme Organisatie / Lloyds
WETTELIJKE BASIS	IMO-Resolutie A.600(15), SOLAS hoofdstuk XI, verordening 3
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	Dagelijks bijgewerkt
STRUCTUUR	Lloyd's Register of Shipping (LR) nummer (zeven cijfers).
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De IMO-resolutie heeft tot doel een permanent nummer toe te kennen aan elk schip om het te kunnen identificeren.
VERWANTE CLASSIFICATIES	-----

¹¹ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad, PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1.

GEbruik	Voor zeewaardige schepen
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.ships-register.com.
TALen	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIG BUREAU	International Maritime Organisation 4 Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom

<i>Voorbeeld</i>	
Vaartuig dwt 2774	Danchem East 9031624
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/C222/8213
	EQD(1)/C237/8260
	SGP/C237/8260

2.4.2.4. Elektronisch rapporteringsnummer (voor de identificatie van schepen) ERN

VOLLEDIGE TITEL	Elektronisch rapporteringsnummer (voor de identificatie van schepen)
AFKORTING	ERN
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Rijkswaterstaat, Nederland
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
BEPERKT TOT DE OPERATIONELE LEVENSDUUR	-----
WIJZIGING(EN)	-----
STRUCTUUR	Getal van 8 cijfers
BEKNOPT OMSCHRIJVING	-----
VERWANTE CLASSIFICATIES	-----
GEbruik	Voor de elektronische rapportering in verband met schepen die niet over een OFS- of IMO-nummer beschikken
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	-----
TALen	

ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	eri@ris.eu
OPMERKING	Deze code is vervangen door het uniek Europees scheepsidentificatienummer.

<i>Voorbeeld</i>	
12345678	Renate
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/C222/8213
	EQD(1)/C237/8260
	SGP/C237/8260

2.4.2.5. Uniek Europees scheepsidentificatienummer

VOLLEDIGE TITEL	Uniek Europees scheepsidentificatienummer
AFKORTING	ENI
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Europese Unie
WETTELIJKE BASIS	Richtlijn 2006/87/EG; Richtlijn 2005/44/EG
HUIDIGE STATUS	-----
DATUM VAN UITVOERING	-----
BEPERKT TOT DE OPERATIONELE LEVENSDUUR	-----
WIJZIGING(EN)	Doorlopend
STRUCTUUR	Getal van 8 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De unieke Europese navigatie-identificatie of het unieke Europese scheepsidentificatienummer heeft tot doel aan elke scheepsromp een permanent nummer toe te kennen om deze te identificeren.
VERWANTE CLASSIFICATIES	IMO-nummer, ERN-nummer, OFS-nummer
GEBRUIK	Voor de elektronische scheepsrapportering, voor tracking en tracing en voor de certificatie van schepen voor de binnenvaart.
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	(a) De bevoegde instanties dienen een register bij te houden. Dat zal toegankelijk zijn voor bevoegde instanties van andere lidstaten. (b) Databank van Europese scheepsnummers (c) Contracterende staten van de Rijnvaartakte en andere partijen op basis van administratieve overeenkomsten.

TALEN	-----
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	EU-lidstaten en de contracterende partijen bij de Rijnvaartakte
OPMERKING	Het unieke Europese scheepsidentificatienummer ENI bestaat uit acht Arabische cijfers. De eerste drie cijfers zijn de code van de toewijzende bevoegde instantie. De volgende vijf cijfers zijn het serienummer. Zie ook hoofdstuk 2.5.

<i>Voorbeeld</i> 12345678	
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT, EQD (V1 en V2-V15) CNI/GID en CNI/GID/DGS, Tag 1311

2.4.2.6. Code geharmoniseerd systeem (GS)

VOLLEDIGE TITEL	Geharmoniseerd Systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen
AFKORTING	GS; geharmoniseerd systeem
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Wereld Douaneorganisatie
WETTELIJKE BASIS	Internationaal verdrag betreffende het geharmoniseerde systeem inzake de omschrijving en de codificatie van goederen
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	1.1.2007
WIJZIGING(EN)	In principe om de vijf jaar herzien.
STRUCTUUR	7466 rubrieken, georganiseerd in vier hiërarchische niveaus
	Niveau 1: secties met een code in Romeinse cijfers (I tot XXI)
	Niveau 2: de hoofdstukken hebben er een numerieke code van 2 cijfers
	Niveau 3: titels met een numerieke code van 4 cijfers
	Niveau 4: ondertitels gekenmerkt door een numerieke code van 6 cijfers

BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De GS-conventie is een classificatie van goederen volgens criteria die gebaseerd zijn op grondstoffen en het productiestadium van grondstoffen en goederen. Het GS is het hart van het hele harmonisatieproces van internationale economische classificaties, dat gezamenlijk wordt geleid door de Afdeling Statistiek van de Verenigde Naties en Eurostat. De artikelen en onderartikelen ervan zijn de basistermen waaronder industriële goederen worden geïdentificeerd in productclassificaties. Doelstellingen: de volgende zaken te harmoniseren: a) externe handelsclassificaties om een directe overeenstemming te garanderen; en b) externe handelsstatistieken van landen om te garanderen dat die internationaal vergelijkbaar zijn.
VERWANTE CLASSIFICATIES	Gecombineerde Nomenclatuur (GN), volledige overeenstemming op het niveau van 6 cijfers
	NST 2007 op het niveau van 3 cijfers
GEBRUIK	Producten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	World Customs Organisation Industriestraat, 26-39 1040 Brussel, BELGIË www.wcoomd.org Customs Cooperation Council, Brussel
TALEN	Nederlands, Engels, Frans, Duits enz.
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Een deelreeks van de codes die worden gebruikt voor elektronische rapportering zal bijgehouden worden door de ERI-deskundigengroep. http://risdatamanagement.ris.eu
OPMERKINGEN	De GS-classificatie wordt verder onderverdeeld op het niveau van de Europese Unie in een classificatie die gecombineerde nomenclatuur genoemd wordt (GN).

<i>Voorbeeld</i>	
730110	Damwandprofielen van ijzer of van staal
310210	Minerale of chemische meststoffen, ammoniumsulfaat
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/FTX(1)/C108/4440 CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

2.4.2.7. Gecombineerde Nomenclatuur (GN)

VOLLEDIGE TITEL	Gecombineerde Nomenclatuur
AFKORTING	GN
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Europese Commissie, Bureau voor statistiek Eurostat
WETTELIJKE BASIS	Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	Jaarlijkse herziening op 1 januari
STRUCTUUR	Numerieke code van 8 cijfers:
	19581 rubrieken georganiseerd in vijf hiërarchische niveaus:
	Niveau 1: secties met een code in Romeinse cijfers (I tot XXI)
	Niveau 2: de hoofdstukken hebben er een numerieke code van 2 cijfers
	Niveau 3: titels met een numerieke code van 4 cijfers
	Niveau 4: ondertitels gekenmerkt door een numerieke code van 6 cijfers
	Niveau 5: categorieën met numerieke codes van 8 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De gecombineerde nomenclatuur is de goederenclassificatie die in de EU gebruikt wordt ten behoeve van de statistieken over buitenlandse handel. Zij wordt ook gebruikt door de EU voor douanerechten. Deze classificatie is gebaseerd op het geharmoniseerd systeem (GS), dat het indien nodig verder onderverdeelt ten behoeve van de buitenlandse handel, de landbouwreglementering en douanerechten. De GN werd in 1988 samen met het GS ingevoerd.
VERWANTE CLASSIFICATIES	GS-code: volledige overeenstemming op het niveau van 6 cijfers NST 2007 op het niveau van 3 cijfers
GEBRUIK	Producten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://ec.europa.eu/taxation_customs
TALEN	Alle talen van de EU
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Europese Commissie, DG TAXUD
OPMERKINGEN	-----

Gebruik in de praktische handleidingen

Indirect via de GS-code

2.4.2.8. Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien (NST) 2007

VOLLEDIGE TITEL	Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien
AFKORTING	NST 2007
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Europese Commissie (Bureau voor statistiek/Eurostat)
WETTELIJKE BASIS	EU-verordening over statistiek
HUIDIGE STATUS	-----
DATUM VAN UITVOERING	1.1.2007
WIJZIGING(EN)	Geregeld, om de twee jaar
STRUCTUUR	NST 2007 van 2 cijfers Niveau 1: een CPA-onderdeel van 2 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	GS-code in een richting (GS > NST), goederennomenclatuur voor transportstatistiek in Europa (CSTE)
VERWANTE CLASSIFICATIES	Producten GS-code in een richting (GS > NST)
GEBRUIK	Producten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=LST_NOM_DTL&StrNom=NST_2007&StrLanguageCode=EN&IntPcKey=&StrLayoutCode=HIERARCHIC http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	Nederlands, Engels, Frans, Duits enz.
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Statistical Office of the European Communities Eurostat) Unit C2 Batiment BECH A3/112 2920 Luxemburg, LUXEMBURG
OPMERKINGEN	-----

(a) Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien (NST) 2007

VOLLEDIGE TITEL	Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien
AFKORTING	NST 2007
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Europese Commissie (Bureau voor statistiek/Eurostat)
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel, maar wordt op dit ogenblik herzien
DATUM VAN UITVOERING	1.1.1967
WIJZIGING(EN)	Geregeld, om de twee jaar
STRUCTUUR	Numerieke code van 3 cijfers.
	Niveau 1: 10 hoofdstukken, met een numerieke code van 1 cijfer (0 tot 9)
	Niveau 2: 52 groepen met numerieke codes van 2 cijfers
	Niveau 3: 176 rubrieken met numerieke codes van 3 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De NST is ontworpen door Eurostat voor de harmonisering van de statistiek over nationaal en internationaal transport in de lidstaten van de Europese Gemeenschappen
VERWANTE CLASSIFICATIES	Goederennomenclatuur voor transportstatistiek in Europa (CSTE),
	GS-code in één richting (GS > NST)
GEBRUIK	Producten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://ec.europa.eu/comm/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=LST_NOM_DTL&StrNom=NSTR_1967&StrLanguageCode=EN&IntPckKey=
TALEN	Nederlands, Engels, Frans, Duits enz.
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Bureau voor statistiek van de Europese Gemeenschappen (Eurostat) Unit C2 Bâtiment BECH A3/112 2920 Luxemburg, LUXEMBURG
OPMERKINGEN	-----

<i>Voorbeeld</i>	
729	Mengmeststoffen en andere gefabriceerde meststoffen
321	Benzine
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

(b) Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien — Nederland
 (NST 2007 NL)

VOLLEDIGE TITEL	Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien — Nederland
AFKORTING	NST 2007-NL
INSTANTIE VAN OORSPRONG	-----
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	Geregeld, om de twee jaar
STRUCTUUR	Numerieke code van 4 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De NST-NL is gebaseerd op de NST-nomenclatuur van 3 cijfers van Eurostat
VERWANTE CLASSIFICATIES	NST, GS-code in één richting (GS > NST)
GEBRUIK	Statistieken
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	-----
TALEN	Nederlands
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	Op niveau 4 niet compatibel met NST-FR en NST-DE

<i>Voorbeeld</i>	
7290	Mengmeststoffen en andere gefabriceerde meststoffen
3210	Benzine
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

(c) Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien — Frankrijk (NST FR)

VOLLEDIGE TITEL	Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek
AFKORTING	NST-FR
INSTANTIE VAN OORSPRONG	-----
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	Geregeld, om de twee jaar
STRUCTUUR	Numerieke code van 4 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De NST-FR is gebaseerd op de NST-nomenclatuur van 3 cijfers van Eurostat
VERWANTE CLASSIFICATIES	NST, GS-code in één richting (GS > NST)
GEBRUIK	Facturering van waterwegheffingen, statistieken
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	-----
TALEN	Frans
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	Op niveau 4 niet compatibel met NST-NL en NST-DE

<i>Voorbeeld</i>	
7291	Mengmeststoffen en andere gefabriceerde meststoffen
3210	Benzine
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

(d) Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek/herzien — Duitsland (NST DE)

VOLLEDIGE TITEL	Goederennomenclatuur voor het verkeer op de Duitse binnenwateren
AFKORTING	GV-Binnenwasserstraßen; NST-DE
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Münster
WETTELIJKE BASIS	In opdracht van het Ministerie van Transport, Duitsland
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	1.1.1986
WIJZIGING(EN)	Geregeld, om de twee jaar
STRUCTUUR	Numerieke code van 4 cijfers
	Niveau 1: 10 hoofdstukken met een numerieke code van 1 cijfer (0 tot 9)
	Niveau 2: 52 groepen met numerieke codes van 2 cijfers
	Niveau 3: 176 rubrieken met numerieke codes van 3 cijfers
	Niveau 4: amendement met 1 cijfer dat bestemd is voor facturering en statistieken
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De „GV-Binnenwasserstraßen” is gebaseerd op de NST-nomenclatuur van 3 cijfers van Eurostat en het „Güterverzeichnis 1969” van het Statistisches Bundesamt
VERWANTE CLASSIFICATIES	NST, GS-code in één richting (GS > NST)
	Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik (GV)
GEBRUIK	Facturering van waterwegheffingen, statistieken
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	WSD West, Münster
TALEN	Duits
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Zie hoger
OPMERKINGEN	Op niveau 4 niet compatibel met NST-FR en NST-NL

<i>Voorbeeld</i>	
7290	Minerale mengmeststoffen
3210	Benzine
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/FTX(2)/C108/4440

2.4.2.9. VN-code gevaarlijke goederen (UNDG)

VOLLEDIGE TITEL	VN-aanbevelingen over het vervoer van gevaarlijke goederen, bijlage „Modelverordeningen” Deel 3 „Lijst van gevaarlijke goederen” Aanhangsel A „lijst van generische verzendbenamingen en de verzendbenamingen eigen aan de N.O.S.”
AFKORTING	Modelverordeningen van de VN; UNDG
INSTANTIE VAN OORSPRONG	VN/ECE
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	Vanaf 1956, de modelverordeningen vanaf 1996
WIJZIGING(EN)	
STRUCTUUR	Numerieke code van 4 cijfers
BEKNOPT OMSCHRIJVING	De VN-aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen behandelen de volgende hoofdgebieden: – lijst van de vaakst vervoerde gevaarlijke goederen en de identificatie en nomenclatuur ervan, – verzendingsprocedures, – standaarden voor verpakking, testprocedures en certificering, – standaarden voor multimodale tankcontainers, testprocedures en certificering.
VERWANTE CLASSIFICATIES	IMDG-code
GEBRUIK	Vervoer van gevaarlijke goederen
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Transport Division United Nations Economic Commission for Europe Palais des nations CH-1211 Genève 10 www.unece.org
OPMERKINGEN	In deze standaard wordt alleen gebruikgemaakt van het VN-nummer van 4 cijfers (niet van de klasse en de afdeling).

<i>Voorbeeld</i>	
1967	Gasmonster, niet onder druk, giftig
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/DGS/C234/7124

2.4.2.10. Internationale Code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (IMDG)

VOLLEDIGE TITEL	Internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee
AFKORTING	IMDG-code
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Internationale Maritieme Organisatie (IMO)
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	18 mei 1965
WIJZIGING(EN)	1.1.2001 (30e amendement), bijna om de twee jaar
STRUCTUUR	Numerieke code van 2 cijfers: getal van 1 cijfer voor de klasse getal van 1 cijfer voor de afdeling.
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De IMDG-code regelt het grootste deel van de verzendingen van gevaarlijke stoffen over het water. Aan overheden wordt aanbevolen om deze code in te voeren als basis voor hun nationale reglementering in combinatie met de SOLAS-Conventie.
VERWANTE CLASSIFICATIES	Deze code is gebaseerd op de VN-aanbevelingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen (UNDG).
GEBRUIK	Vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke goederen
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.imo.org http://risdatamanagement.ris.eu (inbegrepen in de ADN-tabel)
TALEN	Nederlands, Engels, Frans, Duits
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	International Maritime Organisation 4 Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom
OPMERKINGEN	Voor de binnenvaart kan de IMO-code worden gebruikt, aangezien deze code vaak reeds bekend is, en indien nodig voert men nog een ADN-code in die overeenstemt met de IMDG-code

<i>Voorbeeld</i>	
32	Ontvlambare vloeistof, niet nader omschreven (ethanol)
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/DGS/C205/8351

2.4.2.11. ADN

VOLLEDIGE TITEL	Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren
AFKORTING	ADN
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Duitse versie van de ADN)
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	Operationeel
WIJZIGING(EN)	Geregeld, om de twee jaar zoals vermeld
STRUCTUUR	Voor goederen op een vrachtschip voor droge lading:
	- UN nummer
	- Naam van de stof (volgens tabel A van deel 3 van de ADN)
	- Klasse
	- Gevaarsclassificatiecode
	- verpakkingsgroep
	- Gevarensticker (label)
	Voor goederen op vrachtschepen
	- UN nummer
	- Naam van de stof (volgens tabel C van deel 3 van de ADN)
	- Klasse
	- verpakkingsgroep

BEKNOPTE OMSCHRIJVING	ADN, de Europese overeenkomst over het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, die de verschillende regionale overeenkomsten zal vervangen.
VERWANTE CLASSIFICATIES	ADN
GEBRUIK	Vervoer van gevaarlijke goederen in de binnenvaart
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.ccr-zkr.org http://www.danubecommission.org/ http://risdatamanagement.ris.eu http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_treaty.html
TALEN	Engels, Frans, Duits
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	UN Economic Commission for Europe, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse Centrale Commissie voor de Rijnvaart, 2, Place de la République, F - 67082 Straatsburg Cedex (Duitse versie van de ADN)
OPMERKINGEN	De bepalingen van de ADN-overeenkomst, de Europese overeenkomst over het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), zijn van toepassing op de Rijn (ADN) en op de Donau. Editie 2007 van ADR/RID/ADN is geharmoniseerd met de 14e herziene editie van de Modelverordeningen van de VN en is op 1 januari 2007 van kracht geworden.

<i>Voorbeeld</i>	
Voor een vrachtschip voor droge lading:	Voor een tankschip:
1203; benzine; 3; F1; III; 3	1203; benzine;3; III
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/DGS/C205/8078

2.4.2.12. VN-landcode

VOLLEDIGE TITEL	Internationale standaardcodes voor het weergeven van de namen van landen
AFKORTING	ISO 3166-1
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO)
WETTELIJKE BASIS	VN-aanbeveling 3 (Codes voor het weergeven van de namen van landen)
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	1974
WIJZIGING(EN)	Volgens ISO 3166-1
STRUCTUUR	Alfabetische code van 2 letters (principeel te gebruiken)
	Numerieke code van 3 cijfers (als alternatief)
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	ISO geeft een unieke code van twee letters voor elk land op de lijst, evenals een numerieke code van 3 cijfers die bedoeld is als alternatief voor alle toepassingen die onafhankelijk van het alfabet dienen te werken.
VERWANTE CLASSIFICATIES	UN/LOCODE
GEBRUIK	Deze code wordt gebruikt als één element in de gecombineerde locatiecode van deze standaard
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	VN/ECE http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	http://www.unece.org/cefact
OPMERKINGEN	Zie hoofdstuk 2.7 voor de combinatie van de alfabetische landcode met de locatiecode

<i>Voorbeeld</i>	
BE	België
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	ERI- mededelingsbericht:
	TDT/C222/8453
	NAD(1)/3207
	NAD(2)/3207
	ERI-antwoordbericht
	NAD(1)/3207

2.4.2.13. VN-locatiecode — UN/LOCODE

VOLLEDIGE TITEL	VN-code voor handels- en vervoerslocaties
AFKORTING	UN/LOCODE
INSTANTIE VAN OORSPRONG	UNECE/CEFACT
WETTELIJKE BASIS	VNECE-aanbeveling 16
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	1980
WIJZIGING(EN)	2006-2
STRUCTUUR	ISO 3166-1 landcode (alfabetisch, twee tekens) gevolgd door een spatie en een alfabetische code van 3 tekens voor de plaatsnamen (5 tekens)
	Plaatsnaam (a ...29)
	Onderafdeling ISO 3166-2, optioneel (a..3)
	Functie, verplicht (an5)
	Opmerkingen, optioneel (an..45)
	Geografische coördinaten (000N 0000 W, 000 S 00000 E)
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	De VN beveelt een alfabetische code van vijf letters aan om de namen af te korten van locaties die van belang zijn voor de internationale handel, zoals havens, luchthavens, binnenlandse vrachterminals en andere locaties waar de in- en uitklaring van goederen kan plaatsvinden en waarvan de namen ondubbelzinnig dienen te worden weergegeven in de gegevensuitwisseling tussen deelnemers aan de internationale handel.

VERWANTE CLASSIFICATIES	VN-landcode
GEBRUIK	Deze code wordt gebruikt als één element in de gecombineerde locatiecode van deze standaard.
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	VN/ECE
OPMERKINGEN	Zie hoofdstuk 2.7 voor de combinatie van elementen in de locatiecode.

<i>Voorbeeld</i>	
BEBRU	België Brussel
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/LOC (1..9)/C517/3225
	CNI/LOC(1..2) /C517/3225
<i>Zie:</i>	Dit document en praktische handleidingen „Definitie van de herziene locatie- en terminalcode” door het Ministerie van Transport en Openbare werken Adviesdienst voor verkeer en transport mei 2002

2.4.2.14. Code vaarwegsecties

VOLLEDIGE TITEL	Code vaarwegsecties
AFKORTING	
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Nationale administraties van vaarwegen
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	-----
STRUCTUUR	Numerieke code van 5 cijfers
BEKNOPT OMSCHRIJVING	Het vaarwegennetwerk is onderverdeeld in secties. Dat kunnen zowel hele rivieren en kanalen zijn van verscheidene honderden kilometers als kleine stukken ervan. De positie van een locatie binnen een sectie kan opgegeven worden aan de hand van de hectometer of met de naam (code) van een terminal of controlepunt.
VERWANTE CLASSIFICATIES	UN/LOCODE

GEBRUIK	Nummering van de waterwegen in een nationaal netwerk. Deze code wordt gebruikt als één element in de gecombineerde locatiecode van deze standaard.
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	-----
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Nationale administraties van waterwegen. Coördinatie via de ERI-deskundigengroep.
OPMERKINGEN	Zie hoofdstuk 2.7 voor de combinatie van elementen in de locatiecode.

<i>Voorbeeld</i>	
03937	Rijn, Rüdeshheimer Fahrwasser
02552	Oude Maas te Dordrecht
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/LOC/C517/3225
	CNI/LOC/C517/3225
<i>Zie:</i>	Zie dit document en praktische handleidingen
	Definitie van de herziene locatie- en terminalcode
<i>Opmerking 1:</i>	Wanneer er geen vaarwegcode bestaat, dient het veld nullen te bevatten
<i>Opmerking 2:</i>	Zie hoofdstuk 2.7 voor de combinatie van elementen in de locatiecode.

2.4.2.15. Terminalcode

VOLLEDIGE TITEL	Terminalcode
AFKORTING VAN	-----
AFKOMSTIG VAN	Nationale vaarwegbeheerders
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Versie 2, april 2000
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	Geregeld
STRUCTUUR	Type terminal (getal van 1 cijfer) Nummer van terminal (als een numerieke code van 5 tekens)
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	Een verdere specificatie van de locatie van een terminal binnen de locatie van de haven in het land.
VERWANTE CLASSIFICATIES	UN/LOCODE

GEBRUIK	Deze code wordt gebruikt als één element in de gecombineerde locatiecode van deze standaard. Zie hoofdstuk 2.7 voor de combinatie van elementen in de locatiecode en de regels voor onderhoud van de respectievelijke codereeksen.
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	-----
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Nationale administraties van waterwegen. Coördinatie via de ERI-deskundigengroep.
OPMERKINGEN	Het is van het allergrootste belang dat het onderhoud van de codes zo wordt uitgevoerd dat men een maximale stabiliteit en consistentie bereikt om te garanderen dat er geen wijzigingen nodig zijn, afgezien van toevoegingen en schrappingen. Zie hoofdstuk 2.7 voor de combinatie van elementen in de locatiecode.

<i>Voorbeeld</i>	
LEUVE	Leuvehaven te Rotterdam, NL
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TDT/LOC/C517/3225
	CNI/LOC/C517/3225
<i>Zie:</i>	Praktische handleidingen en dit document
	Definitie van de herziene locatie- en terminalcode
<i>Opmerking 1:</i>	Wanneer er geen terminalcode beschikbaar is, dient u het veld in te vullen met nullen.
<i>Opmerking 2:</i>	Elk land is verantwoordelijk voor zijn eigen gegevens. De coördinatie en de centrale verspreiding zullen worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat uit Nederland.
<i>Opmerking 3:</i>	Op dit ogenblik wordt er een terminalcode bijgehouden door Bureau Telematica voor Rijkswaterstaat

2.4.2.16. Code voor containerafmetingen en containertypes

VOLLEDIGE TITEL	Vrachtcontainers — codering, identificatie en markering
AFKORTING	-----
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Internationale Organisatie voor Normalisatie (ISO)
WETTELIJKE BASIS	ISO 6346, hoofdstuk 4 en bijlagen D en E
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	-----
WIJZIGING(EN)	3e editie van 1.12.1995
STRUCTUUR	Containerafmetingen; twee alfanumerieke tekens (het eerste voor de lengte, het tweede voor de combinatie van hoogte en breedte)
	Containertype: twee alfanumerieke tekens
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	Codes voor afmetingen en types vastgelegd voor elke soort container
VERWANTE CLASSIFICATIES	ISO 6346 coderingsidentificatie en markering
GEBRUIK	Wanneer dit bekend is en vermeld in de commerciële uitwisseling van informatie
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.iso.ch/iso/en http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	De afmetingen- en typecodes worden zichtbaar op de containers aangebracht en zullen dan ook gebruikt worden voor de elektronische rapportering wanneer zij beschikbaar zijn vanuit andere uitgewisselde informatie, bv. tijdens de boeking. De codes voor containerafmetingen en containertypes dienen in hun geheel te worden gebruikt, d.w.z. informatie mag niet opgesplitst worden in de samenstellende delen ervan (ISO 6346 :1995).

<i>Voorbeeld voor afmetingen</i>	
42	Lengte: 40 ft. (ca. 12,20 m); hoogte: 8 ft. 6 in. (ca. 2,62 m); breedte: 8 ft. (ca. 2,44 m)
<i>Voorbeeld voor type</i>	
<i>GP</i>	Container voor algemeen gebruik
<i>BU</i>	Container voor droge massalading
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	Indien van toepassing EQD-segment

2.4.2.17. Containeridentificatiecode

VOLLEDIGE TITEL	Vrachtcontainers — codering, identificatie en markering
AFKORTING	ISO-codes voor containerafmetingen en containertypes
INSTANTIE VAN OORSPRONG	Internationale Organisatie voor Normalisatie
WETTELIJKE BASIS	ISO 6346, hoofdstuk 3, bijlage A
HUIDIGE STATUS	Toegepast in de hele wereld op alle vrachtcontainers
DATUM VAN UITVOERING	1905
WIJZIGING(EN)	-----
STRUCTUUR	Code eigenaar: drie letters
	Identificatiecode materieelcategorie: één letter
	Volgnummer: zes cijfers;
	Controleteken: één cijfer
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	Het identificatiesysteem is bedoeld voor algemene toepassing, bijvoorbeeld ter documentatie, voor controles en communicatie (met inbegrip van automatische gegevensverwerkingssystemen), evenals voor het markeren van de containers zelf.
VERWANTE CLASSIFICATIES	ISO 668, ISO 1496, ISO 8323
GEBRUIK	-----
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.iso.ch/iso/en
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	Bureau International des Conteneurs (BIC), 167 rue de Courcelles, F-75017 Paris, France http://www.bic-code.org/
OPMERKINGEN	-----

<i>Voorbeeld</i>	
KNLU4713308	NEDLLOYD maritieme vrachtcontainer met volgnummer 471330, (8 is het controlegetal)
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/DGS/SGP/C237/8260

2.4.2.18. Verpakkingstype

VOLLEDIGE TITEL	Codes voor verpakkingstypes en verpakkingsmaterialen
AFKORTING	VN/ECE-aanbeveling 21
INSTANTIE VAN OORSPRONG	UN/CEFACT
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	Augustus 1994 (ECE/TRADE/195)
WIJZIGING(EN)	Trade/CEFACT/2002/24
STRUCTUUR	Alfanumerieke codewaarde van 2 tekens
	Naam codewaarde
	Beschrijving numerieke codewaarde van 2 cijfers
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	Een numeriek codesysteem dat het uitzicht van de goederen beschrijft die aangeboden worden voor vervoer om de identificatie, de registratie en de behandeling ervan en het vaststellen van behandelingstarieven mogelijk te maken.
VERWANTE CLASSIFICATIES	-----
GEBRUIK	-----
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.unece.org/cefact http://risdatamanagement.ris.eu
TALEN	Engels, Frans, Duits
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	De numerieke codewaarde wordt niet gebruikt in deze standaard.

<i>Voorbeeld</i>	
BG	Zak
BX	Doos
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	CNI/GID/C213/7065

2.4.2.19. Behandelingsinstructies

VOLLEDIGE TITEL	Beschrijvingscode behandelingsinstructies
AFKORTING	UN/EDIFACT data-element 4079
INSTANTIE VAN OORSPRONG	UN/CEFACT
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	25 juli 2005
WIJZIGING(EN)	Trade/CEFACT/2005/
STRUCTUUR	Repr: an..3
	Naam codewaarde
	Beschrijving alfabetische codewaarde van drie tekens
BEKNOPT OMSCHRIJVING	Een alfabetisch codesysteem dat de overslaginstructies beschrijft van de taken die dienen te worden uitgevoerd in een haven om het lossen en laden van het schip mogelijk te maken en om overslagtarieven te kunnen vaststellen.
VERWANTE CLASSIFICATIES	-----
GEBRUIK	UN/EDIFACT-berichten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.unece.org/cefact
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	De numerieke codewaarde wordt niet gebruikt in deze standaard.

<i>Voorbeeld</i>	
LOA	Laden
DIS	Lossen
RES	Herstuwen
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	LOC/HAN/C524/4079

2.4.2.20. Doel van aanroep

VOLLEDIGE TITEL	Beschrijvende code van het doel van de aanroep van het vervoermiddel
AFKORTING	POC C525
INSTANTIE VAN OORSPRONG	UN/CEFACT
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	25 juli 2005
WIJZIGING(EN)	Trade/CEFACT/2005
STRUCTUUR	Repr an..3
	Numerieke codewaarde van 2 tekens
	Naam codewaarde
BEKNOPTE OMSCHRIJVING	Een numeriek codesysteem om het doel te beschrijven van de aanroep van het schip teneinde identificatie en registratie mogelijk te maken.
VERWANTE CLASSIFICATIES	HAN
GEBRUIK	EDIFACT-berichten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.unece.org/cefact
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	In deze standaard wordt de numerieke codewaarde gebruikt.

<i>Voorbeeld</i>	
1	Lading behandelingswerkzaam heden
23	Afvalverwijdering
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TSR/POC/C525/8025

2.4.2.21. Aard van de lading

VOLLEDIGE TITEL	Classificatiecode type lading
AFKORTING	UN/EDIFACT 7085 Type lading
INSTANTIE VAN OORSPRONG	UN/CEFACT
WETTELIJKE BASIS	-----
HUIDIGE STATUS	Operationeel
DATUM VAN UITVOERING	25 juli 2005
WIJZIGING(EN)	Trade/CEFACT/2005
STRUCTUUR	AN..3
	Numerieke codewaarde van 2 tekens
	Naam codewaarde
	Beschrijving numerieke codewaarde van 2 cijfers
BEKNOPT OMSCHRIJVING	Een numeriek codesysteem dat de classificatie specificeert van een type lading dat vervoerd wordt teneinde de identificatie, registratie en overslag, evenals het vastleggen van tarieven ervoor mogelijk te maken.
VERWANTE CLASSIFICATIES	HAN
GEBRUIK	EDIFACT-berichten
BESCHIKBAAR VIA DE VOLGENDE MEDIA	www.unece.org/cefact
TALEN	Engels
ADRES VAN VERANTWOORDELIJK BUREAU	-----
OPMERKINGEN	In deze technische specificaties wordt de numerieke codewaarde gebruikt.

<i>Voorbeeld</i>	
5	Andere, niet in containers
30	Bulkclading
<i>Gebruik in de praktische handleidingen</i>	TSR/LOC/HAN/C703/7085

2.5. Uniek Europees scheepsidentificatienummer

- Het uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), hierna Europees scheepsidentificatienummer genoemd, wordt gedefinieerd in artikel 2.18 van bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG.
- Behalve indien het vaartuig een Europees scheepsidentificatienummer bezit op het ogenblik wanneer het een Europees scheepsidentificatienummer nodig heeft om deel te nemen aan River Information Services (RIS), dient dat toegekend te worden aan dat vaartuig door de bevoegde instantie van de lidstaat waar het vaartuig geregistreerd is of zijn thuishaven heeft.
- Voor zover het gaat om vaartuigen uit landen waar het toekennen van een Europees scheepsidentificatienummer niet mogelijk is, dient het Europees scheepsidentificatienummer te worden toegekend door de bevoegde instantie van de lidstaat waar het schip voor het eerst een Europees scheepsidentificatienummer nodig heeft om deel te nemen aan RIS.
- De bevoegde instantie dient een certificaat uit te reiken, dat de toekenning van het Europees scheepsidentificatienummer staft.
- Aan een vaartuig kan slechts één Europees scheepsidentificatienummer toegekend worden. Het Europees scheepsidentificatienummer wordt slechts eenmaal uitgereikt en blijft onveranderd tijdens de hele nuttige levensduur van het vaartuig.
- De eigenaar van een vaartuig of zijn vertegenwoordiger dient de toekenning van het Europees scheepsidentificatienummer aan te vragen bij de bevoegde instantie. De eigenaar of zijn vertegenwoordiger heeft ook als verantwoordelijkheid het Europees scheepsidentificatienummer te laten aanbrengen op het vaartuig.
- Elke lidstaat dient de Commissie op de hoogte te brengen van de bevoegde instanties die verantwoordelijk zijn voor de toekenning van Europese scheepsidentificatienummers. De Commissie houdt een register bij van die bevoegde instanties en van bevoegde instanties die zijn meegedeeld door derde landen, en zij zal dat register ter beschikking stellen van de lidstaten. Op verzoek wordt dit register ook ter beschikking gesteld aan bevoegde instanties van derde landen.

- Elke bevoegde instantie overeenkomstig de vorige paragraaf dient alle noodzakelijke maatregelen te nemen om alle andere bevoegde instanties die in het register vermeld zijn overeenkomstig de vorige paragraaf op de hoogte te houden van elk Europees scheepsidentificatienummer dat het toekent, evenals van de gegevens voor de identificatie van het schip zoals beschreven in aanhangsel IV van bijlage II bij Richtlijn 2006/87/EG.
- Deze gegevens kunnen ter beschikking gesteld worden van bevoegde instanties van andere lidstaten, contracterende staten van de Rijnvaartakte en, voor zover een even grote mate van privacy gegarandeerd is, aan derde landen op basis van administratieve overeenkomsten om administratieve maatregelen uit te voeren voor het behoud van de veiligheid en het vlotte navigeren.

2.6. Definitie van de ERI-scheepstypes

USEV/C	M	Code Subdiv		Naam Omschrijving
Neen	8	00	0	Vaartuig, type onbekend
				Vaartuig van onbekend type.
V	8	01	0	Motorvrachtschip
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om stukgoederen te vervoeren.
V	8	02	0	Motortankschip
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om een lading in tanks te vervoeren.
V	8	02	1	Motortankschip, vloeibare lading, type N
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om een vloeibare lading te vervoeren.
V	8	02	2	Motortankschip, vloeibare lading, type C
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om speciale chemicaliën te vervoeren.
V	8	02	3	Motortankschip, droge lading
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om een droge lading te vervoeren alsof het om een vloeibare lading ging (bv. cement).
V	8	03	0	Containerschip
				Vaartuig dat bedoeld is om containers te vervoeren.
V	8	04	0	Gastanker
				Vaartuig met tanks die bedoeld zijn om gas te vervoeren.
C	8	05	0	Motorvrachtschip, sleepboot
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om lading te vervoeren en dat in staat is om te slepen.
C	8	06	0	Motortankschip, sleepboot
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om een vloeibare lading te vervoeren en dat in staat is om te slepen.
C	8	07	0	Motorvrachtschip met één of meer schepen langszij

USEV/C	M	Code Subdiv		Naam Omschrijving
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om stukgoederen te vervoeren dat één of meer vaartuigen langs zij heeft.
C	8	08	0	Motorvrachtschip met tanker
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om stukgoederen te vervoeren dat naast een vaartuig ligt dat bedoeld is om een vloeibare lading te vervoeren.
C	8	09	0	Motorvrachtschip dat één of meer vrachtschepen voortduwt
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om stukgoederen te vervoeren en dat één of meer vaartuigen voortduwt die ook bedoeld zijn om stukgoederen te vervoeren.
C	8	10	0	Motorvrachtschip dat ten minste één tankschip voortduwt.
				Gemotoriseerd vaartuig dat bedoeld is om stukgoederen te vervoeren en dat ten minste één vaartuig voortduwt dat bedoeld is om een vloeibare lading te vervoeren.
Neen	8	11	0	Sleepboot, vrachtschip
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen of te trekken en dat ook stukgoederen kan vervoeren.
Neen	8	12	0	Sleepboot, tanker
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen of te trekken en dat ook een vloeibare lading kan vervoeren.
C	8	13	0	Gekoppeld sleep-vrachtschip
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen of te trekken en dat ook stukgoederen kan vervoeren en dat is vastgemaakt aan één of meer andere vaartuigen.
C	8	14	0	Gekoppeld sleep-vracht/tankschip
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen of te trekken en dat ook ofwel stukgoederen ofwel een vloeibare lading kan vervoeren en dat is vastgemaakt aan één of meer andere vaartuigen.
V	8	15	0	Vrachtduwbak
				Lichter die bedoeld is voor het vervoeren van stukgoederen.
V	8	16	0	Tankduwbak
				Lichter die bedoeld is voor het vervoeren van een lading in tanks.
V	8	16	1	Tankduwbak, vloeibare lading, type N
				Lichter die bedoeld is voor het vervoeren van een vloeibare lading.
V	8	16	2	Tankduwbak, vloeibare lading, type C
				Lichter die bedoeld is om speciale chemicaliën te vervoeren.
V	8	16	3	Tankduwbak, droge lading
				Lichter die bedoeld is voor het vervoeren van droge lading alsof het om een vloeibare lading ging (bv. cement).
V	8	17	0	Vrachtduwbak met containers
				Lichter die bedoeld is voor het vervoeren van containers.

USEV/C	M	Code Subdiv		Naam Omschrijving
V	8	18	0	Gas-tankduwbak
				Lichter die bedoeld is voor het vervoeren van gas.
C	8	21	0	Duwboot met een vrachtduwbak
				Vaartuig dat bedoeld is om te duwen/slepen waardoor het voortbewegen van een vrachtduwbak wordt mogelijk gemaakt.
C	8	22	0	Duwboot met twee vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van twee vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	23	0	Duwboot met drie vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van drie vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	24	0	Duwboot met vier vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van vier vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	25	0	Duwboot met vijf vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van vijf vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	26	0	Duwboot met zes vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van zes vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	27	0	Duwboot met zeven vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van zeven vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	28	0	Duwboot met acht vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van acht vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	29	0	Duwboot met negen vrachtduwbakken
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van negen vrachtduwbakken wordt mogelijk gemaakt.
C	8	31	0	Duwboot met een vrachtduwbak met gas/tank
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen en die een tanker of gasduwbak in beweging brengt.
C	8	32	0	Duwboot met twee vrachtduwbakken, waarvan minstens een tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen en die twee duwbakken in beweging brengt, waarvan er minstens één een tanker of gasduwbak is.
C	8	33	0	Duwboot met drie vrachtduwbakken, waarvan minstens één tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen en die drie duwbakken in beweging brengt, waarvan er ten minste één een tanker of een gasduwbak is.

USEV/C	M	Code Subdiv		Naam Omschrijving
C	8	34	0	Duwboot met vier vrachtduwbakken, waarvan ten minste één tanker of gasduwbak.
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van vier duwbakken wordt mogelijk gemaakt, waaronder minstens één tanker of gasduwbak.
C	8	35	0	Duwboot met vijf vrachtduwbakken, waarvan minstens één tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van vijf duwbakken wordt mogelijk gemaakt, waarvan minstens één tanker of gasduwbak.
C	8	36	0	Duwboot met zes vrachtduwbakken, waarvan minstens één tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van zes duwbakken wordt mogelijk gemaakt, waarvan minstens één tanker of gasduwbak.
C	8	37	0	Duwboot met zeven vrachtduwbakken, waarvan minstens één tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van zeven duwbakken wordt mogelijk gemaakt, waarvan minstens één tanker of gasduwbak.
C	8	38	0	Duwboot met acht vrachtduwbakken, waarvan minstens één tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van acht duwbakken wordt mogelijk gemaakt, waarvan minstens één tanker of gasduwbak.
C	8	39	0	Duwboot met negen of meer vrachtduwbakken, waarvan minstens één tanker of gasduwbak
				Combinatie die bedoeld is om te duwen/slepen, waardoor het voortbewegen van negen of meer duwbakken wordt mogelijk gemaakt, waarvan minstens één tanker of gasduwbak.
V	8	40	0	Sleepboot, losvarend
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen dat de enige boot is die wordt gebruikt om te slepen.
Neen	8	41	0	Sleepboot met één of meer aanhangen
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen dat betrokken is bij één of meer sleepacties.
C	8	42	0	Assisterend sleepboot
				Vaartuig dat bedoeld is om een ander vaartuig voort te duwen dat een vaartuig of een combinatie van vaartuigen of sleepboten en vaartuigen assistentie verleent.
V	8	43	0	Duwboot, losvarend
				Voertuig dat bedoeld is om te duwen.
V	8	44	0	Passagiersschip, veerboot, Rode Kruisschip, cruiseschip
				Vaartuigen die bedoeld zijn om passagiers in het algemeen te vervoeren.
V	8	44	1	Veerboot

USEV/C	M	Code Subdiv		Naam Omschrijving
				Vaartuig dat bedoeld is om passagiers en/of voertuigen te vervoeren over vaste korte trajecten.
V	8	44	2	<i>Rode Kruisschip</i> Vaartuig dat bedoeld is om zieke en/of gehandicapte personen te vervoeren.
V	8	44	3	Cruiseschip
				Vaartuig dat bedoeld is om passagiers te vervoeren die aan boord logeren.
V	8	44	4	Passagiersschip zonder accommodatie
				Vaartuig dat bedoeld is om passagiers te vervoeren, maar zonder accommodatie zoals hutten enz.
V	8	45	0	Dienstvaartuig, politiepatrouilleboot, havendiensten
				Vaartuig dat bedoeld is om specifieke gespecialiseerde diensten te verlenen.
V	8	46	0	Werkvaartuig, drijvende giek, kabelschip, drijvende boei, baggermachine
				Vaartuig dat bedoeld is om een specifieke soort werkzaamheden uit te voeren.
C	8	47	0	Niet nader gespecificeerd gesleept object
				Een object dat gesleept wordt en dat niet verder gespecificeerd is.
V	8	48	0	Vissersvaartuig
				Vaartuig dat bedoeld is om te vissen.
V	8	49	0	Bunkerschip
				Vaartuig dat bedoeld is om bunkers te vervoeren en af te leveren.
V	8	50	0	Duwbak, tanker, chemisch
				Vaartuig dat bedoeld is om vloeibare chemische chemicaliën of chemicaliën in bulk te vervoeren.
C	8	51	0	Niet nader gespecificeerd object
				Een drijvend object dat niet nader gespecificeerd is.
				Extra codes voor vervoermiddelen over zee
V	1	50	0	Vrachtschip (zee)
				Vaartuig dat bedoeld is om stukgoederen te vervoeren.
V	1	51	0	Containerschip (zee)
				Vaartuig bedoeld is om containers te vervoeren.
V	1	52	0	Bulkcarrier (zee)
				Vaartuig dat bedoeld is om bulkgoederen te vervoeren.
V	1	53	0	Tanker
				Vaartuig dat uitsluitend is uitgerust met tanks om droge goederen te vervoeren.
V	1	54	0	Gastanker
				Tanker die bedoeld is om vloeibaar gas te vervoeren.
V	1	85	0	Groot recreatievaartuig, meer dan 20 m

USEV/C	M	Code Subdiv		Naam Omschrijving
				Vaartuig dat bedoeld is voor recreatie en langer is dan 20 m.
V	1	90	0	Snel schip
				Snel polyvalent vaartuig
V	1	91	0	Draagvleugelboot
				Vaartuig met een vleugelachtige structuur dat op hoge snelheid kan over het water scheren.
V	1	92	0	Snelle catamaran
				Snel vaartuig dat uitgevoerd is met twee evenwijdige kielen.

Bron: VN/ECE.

2.7. Locatiecodes

2.7.1. Data-elementen

De locatiecode bestaat uit de volgende afzonderlijke elementen:

Element Nr.	Omschrijving
1	VN-landcode (2 tekens)
2	VN-locatiecode (3 tekens)
3	Vaarwegsectienr. (5 tekens)
4	Terminalcode of code passagepunt (5 tekens)
5	Vaarwegsectiehectometer (5 tekens), in de databank behandeld als een attribuut van het vaarwegsectienummer.

De gevraagde locatie dient altijd te worden weergegeven met een unieke code. Dat kan op verschillende manieren gebeuren naargelang het doel van de rapportering en de situatie ter plaatse.

De UN/LOCODE bestaat altijd uit een land- en locatiecode, samen gebruikt maakt deze combinatie de UN/LOCODE uniek.

2.7.2. Voorbeeld

Doel		Voorbeeld	Gebruikte elementen					Code				
	Neen	Volle tekst	1 VN landcode	2 VN loca- tiecode	3 vaarweg sectieco- de	4 Termi- nalcode	5 Vaar- weghec- tometer	1	2	3	4	5
Vervoerbericht, factuurverklaring												
		Plaats van vertrek/bestemming										
	1	Duitsland; Mainz; Rijn; Frankenbach;	x	x	x	X		DE	MAI	03901	00FRB	00000
	2	Nederland; Rotterdam; Sectie 2552 (Oude Maas); Leuvehaven	x	x	x	X		NL	RTM	02552	LEUVE	00000
	3	Nederland; Sectie 2552 (Oude Maas); km 2,2	x		x		x	NL	XXX	05552	00000	00022
	4	Duitsland; Rijn; km 502,3	x		x		x	DE	XXX	03900	00000	05023
Verkeersbericht												
		Controlepunt										
	5	Duitsland; Rijn; km 502,3	x		x		x	DE	XXX	03900	00000	05023
	6	Duitsland; Oberwesel; Rijn; Verkeerscentrum;	x	x	x	X		DE	OWE	03901	TRACE	00000
	7	Duitsland; Trier; Moezel; lock;	x	X	x	X		DE	TRI	03201	LOCK	00000

Afkortingen

Afkortingen	Omschrijving
ADN	Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (Richtlijn 94/95/EG van de Raad)
AIS	Automatic Identification System (Automatisch identificatiesysteem)
BERMAN	Berth Management (beheer van aanlegplaatsen — EDI-bericht)
CCNR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart
GN	Combined nomenclature of gecombineerde nomenclatuur (voor goederen) van het geharmoniseerde systeem
DWT	Dead Weight of laadvermogen
EAN	European Article Numbering Association
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EDI	Electronic Data Interchange (elektronische gegevensuitwisseling)
ENI	European Vessel Identification Number
ERI	Electronic Reporting International
ERINOT	ERI Notification of ERI-mededeling (bericht)
ERIRSP	ERI Response of ERI-antwoord (bericht)
ERN	Electronic Reporting Number of elektronisch rapporteringsnummer
ETA	Estimated Time of Arrival of geschatte tijdstip van aankomst
ETD	Estimated Time of Departure of geschatte tijdstip van vertrek
FAL	IMO Facilitation convention of IMO-facilitatieverdrag
GPS	Global Positioning System of wereldomvattend plaatsbepalingssysteem
GS-code	Harmonised Commodity Description and Coding System of WCO of geharmoniseerd systeem inzake de omschrijving en de codering van goederen van de WDO
HTML	Hyper Text Markup Language
IFTDGN	International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (bericht)
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code of Internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee (nummer)
IMO	International Maritime Organization
IMO-FAL	Verdrag inzake het vergemakkelijken van het internationale verkeer ter zee, 1965, met wijzigingen van genoemde Overeenkomst
ISO	International Standardisation Organisation of Internationale Organisatie voor Normalisatie

Afkortingen	Omschrijving
ISPS	International Ship and Port facility Security of veiligheid voor het schip en de havenfaciliteit (code)
LOCODE	Locatiecode van de VN/ECE voor havens en vrachtstations
NST 2007	Standaard goederenclassificatie ten behoeve van vervoersstatistieken
OFS	Officieel scheepsnummer
PAXLST	Passagierslijst (bericht)
PROTECT	Internationale Organisatie van Noord-Europese havens die de uitvoering behandelt van berichten over gevaarlijke goederen
PCS	Port Community System of Havengemeenschapssysteem
RIS	River Information Services
SCAC	Standard Carrier Alpha Code
SOLAS	Safety of Lives At Sea of Veiligheid van levens op zee — IMO-Verdrag
UN/CEFACT	UN Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (het onderdeel van de Verenigde Naties dat zich richt op de vereenvoudigingen van handelsprocedures en afspraken met betrekking tot elektronische gegevensuitwisseling)
VN/ECE	United Nations Economic Commission for Europe
UN/EDIFACT	Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport
UN/LOCODE	United Nations Location Code of locatiecode van de Verenigde Naties
UNDG	United Nations Dangerous Goods of VN-code van gevaarlijke goederen (nummer)
UNTDID	United Nations Trade Data Interchange Directory
URL	Uniform Resource Allocator (internetadres)
VTM	Vessel Traffic Management (verkeersbeheer scheepvaart)
VTS	Vessel Traffic Services (beheerssysteem voor de scheepvaart)
WDO	Wereld Douaneorganisatie
XML	Extended Markup Language

Aanhangsel 1

RAPPORTERING OVER (GEVAARLIJKE) GOEDEREN (IFTDGN) — ERINOT

INHOUDSOPGAVE

1.	ERI-kennisgeving	63
1.1	Segmententabel	64
1.2.	Boomdiagram (ERI-mededeling)	66
1.3.	ERINOT-berichtstructuur	68
1.4.	Dummysegmenten	107
1.5.	Lege vaartuigen	108
1.6.	Containertransport met ongevaarlijke goederen	109
1.7.	Containers waarvan de inhoud onbekend is of lege containers	110
1.8.	Uitwisseling van informatie tussen RIS-autoriteiten	111
1.9.	Annuleren van een mededeling	112

1. **ERI-KENNISGEVING**

De ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT) is een specifieke toepassing van het UN/EDIFACT „International Forwarding and Transport Dangerous Goods Notification (IFTDGN)“-bericht dat is ontwikkeld binnen de organisatie PROTECT. De ERI-kennisgeving is gebaseerd op de EDIFACT-directory 98.B en de PROTECT-toepassing versie 1.0.

De segmententabel van het ERINOT-bericht vindt u in hoofdstuk 1.1. Het boomdiagram van het ERINOT-bericht vindt u in hoofdstuk 1.2.

Om ervoor te zorgen dat het bericht ook in bijzondere omstandigheden, zoals een samenstel van schepen, kan worden gebruikt, is een aantal additionele aanduidingen geïntroduceerd voor de RFF-segmenten in de TDT-groep.

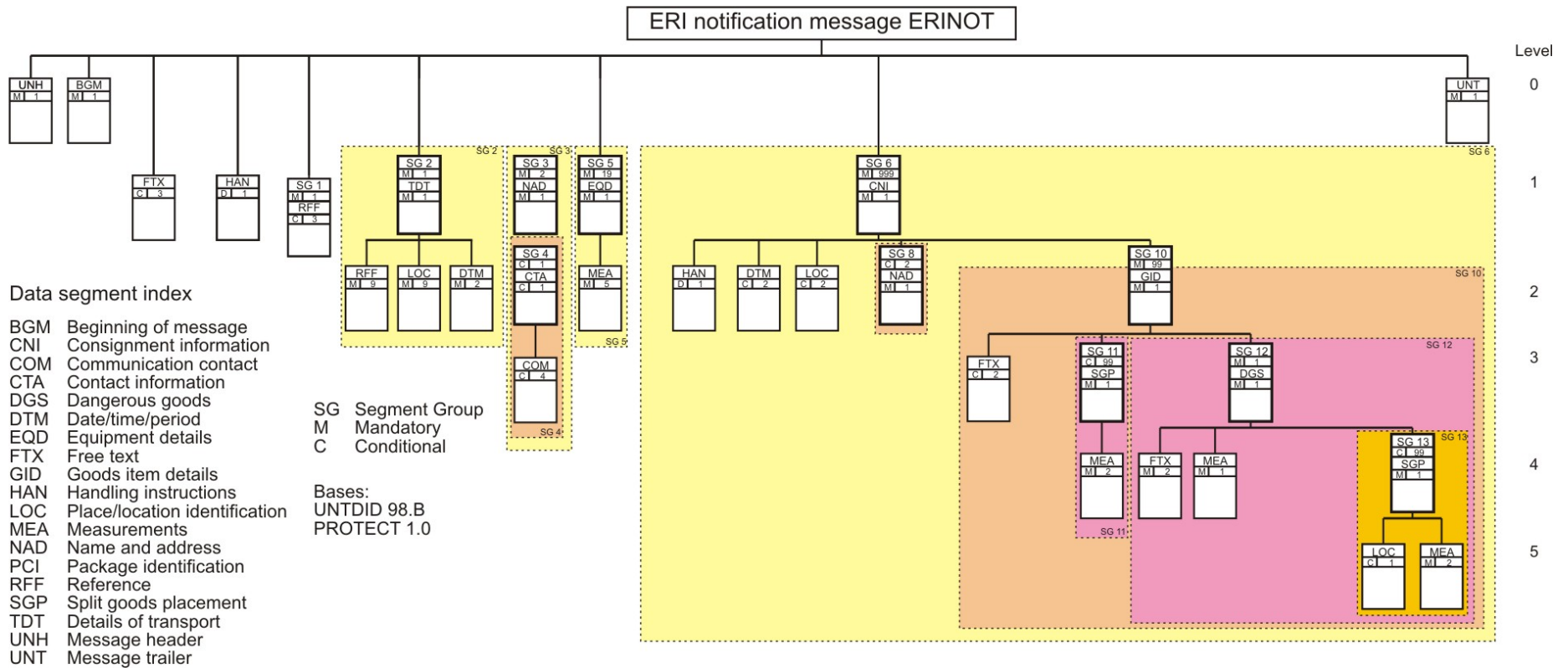
1.1. Segmententabel

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

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

1.2. **Boomdiagram (ERI-kennisgevingsbericht)**

BGM begin van het bericht; CNI informatie over de zending; COM contactpersoon voor communicatie; CTA contactinformatie; DGS gevaarlijke goederen; DTM datum/tijdstip/periode; EQD gegevens over het materieel; FTX vrije tekst; GID gegevens over de artikelen; HAN instructies voor laden en lossen; LOC identificatie van plaats/locatie; MEA metingen; NAD naam en adres; PCI identificatie van verpakking; RFF referentie; SGP gesplitste plaatsing van de goederen; TDT gegevens over het transport; UNH berichtkop; UNT kenmerk einde bericht; SG segmentgroep; M mandatory (verplicht); C conditional (facultatief); Bases: UNTD98.B, PROTECT 1.0



1.3. ERINOT-berichtstructuur

Tabel 1 bepaalt de structuur van de segmenten en de data-elementen van de ERI-kennisgeving

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	UNB	0	M		INTERCHANGE HEADER	
	S001		M		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		M	a4	Syntax identifier	„UNOA” controlebureau niveau A
	0002		M	n1	Syntax version number	'2'
	S002		M		INTERCHANGE SENDER	
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0008		C	an..14	Address for reverse routing	n.v.t.
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0014		C	an..14	Routing address	n.v.t.
	S004		M		DATE / TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Aanmaakdatum, JJMMDD
	0019		M	n4	Time	Aanmaaktijdstip, UUMM
	0020		M	an..14	Interchange control reference	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	S005		C		RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	n.v.t.
	0022			an..14	Recipient's reference / password	n.v.t.
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	n.v.t.
	0026			an..14	Referentie van toepassing	n.v.t.
	0029			a1	Code verwerking voorrang	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	0031		C	n1	Verzoek om ontvangstbevestiging	„1” = De afzender verzoekt om ontvangstbevestiging, d.w.z. UNB- en UNZ-segmenten ontvangen en geïdentificeerd
	0032			an..35	Communications agreement id	n.v.t.
	0035		C	n1	Test indicator	„1” = De uitwisseling betreft een testbericht
	UNH	0	M		<i>MESSAGE HEADER</i>	Identificatie, specificatie en kop van een bericht
	0062		M	an..14	Message reference number	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	S009		M		MESSAGE IDENTIFIER	
	0065		M	an..6	Message type	Bericht van het type „IFTDGN”
	0052		M	an..3	Message version number	„D”,
	0054		M	an..3	Message release number	„98B”
	0051		M	an..2	Controlling agency	„UN”,
	0057		M	an..6	Association assigned code	„ERI12”, ERI versie 1.2,
	0068		O	an..35	Common Access Reference	De referentiecode die een gemeenschappelijke noemer levert voor alle berichten in verband met dezelfde reis.
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	n.v.t.
	0070			n..2	Sequence of transfers	n.v.t.
	0073			a1	First and last transfer	n.v.t.
	BGM	0	M		<i>BEGINNING OF MESSAGE</i>	Identificatie van de aard en de functie van het bericht
	C002		M		DOCUMENT / MESSAGE NAME	
	1001		M	an..3	Document / message name code	Type bericht: „VES”, bericht van schip naar RIS-autoriteit; „CAR”, bericht van vervoerder naar RIS-autoriteit „PAS”, passageverslag van RIS-autoriteit naar RIS-autoriteit (zie ook zie ook onder 1.8)
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	1000			an..35	Document / message name	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C106		M		DOCUMENT / MESSAGE IDENTIFICATION	
	1004		M	an..35 (an15)	Document identifier	Referentienummer van het bericht. Dit nummer dient zo uniek mogelijk te zijn, zowel voor de zender als de ontvanger. Wanneer er een bericht wordt ontvangen en doorgezonden naar een andere ontvanger, dient het oorspronkelijke referentienummer van het bericht te worden gebruikt. Het overgangssysteem mag in dit geval geen nieuw referentienummer genereren.
	1056			an..9	Version	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	1225		M	an..3	Message function code	<i>Functie</i> bericht: „1” = annuleringsbericht, „9” = nieuw bericht, (origineel) „5” = wijzigingsbericht
	4343		C	an..3	Response type code	AQ
	FTX (1)	1	C		<i>FREE TEXT</i>	Om het aantal <i>personen aan boord</i> en het aantal <i>blauwe kegels</i> mee te delen
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„SAF” voor uitleg veiligheid
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C108		M		TEXT LITERAL	Tekst
	4440		M	an.. 70 (n4)	Free text	Totaal aantal personen aan boord
	4440		C	an.. 70 (an1)	Free text	„0”, „1”, „2”, „3” voor aantal kegels (binnenschip), „B” voor rode vlag (zeeschip), „V” voor speciale vergunning
	4440		C	an.. 70 (n4)	Free text	Aantal passagiers
	4440			an.. 70	Free text	n.v.t.
	4440			an.. 70	Free text	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3453			an..3	Language, coded	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting, coded	n.v.t.
	FTX (2)	1	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Om aan te duiden of de ontvanger de informatie van het bericht mag doorzenden naar andere autoriteiten</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„ACK” voor „Privacyverklaring” of „Vertrouwelijk”
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (a1)	Free text	„Y” = ja, „N” = neen
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	3453			an..3	Language, coded	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting, coded	n.v.t.
	FTX		C		Free text	<i>Reden voor annulering</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„ACD” reden voor annulering
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107		M		TEXT REFERENCE	Identificatie tekst
	4441		M	an..17	Free text identification	„CAM” fout in mededeling „CAO” transport gaat niet door „CAV” de belangrijkste bestemming van het transport is gewijzigd „CHD” het tijdstip van aankomst is gewijzigd
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C108		M			Tekst
	4440		M	an..70	Free text	Vrije omschrijving van de reden
	4440		C	an..70	Free text	Vrije tekst voor verdere uitleg
	4440		C	an..70	Free text	Vrije tekst voor verdere uitleg
	4440		C	an..70	Free text	Vrije tekst voor verdere uitleg
	4440		C	an..70	Free text	Vrije tekst voor verdere uitleg
	3453		C	an..3	Language, coded	n.v.t.
	4447		C	an..3	Text formatting, coded	n.v.t.
	HAN(1)	1	D			
	C524		M		HANDLING INSTRUCTIONS	
	4079		M		Handling instructions, coded	Standaard „T” T = Transit (doorvoer) LLO = Loading (laden) LDI = Unloading (lossen) TSP = Transit in the same port (doorvoer binnen dezelfde haven)
	1131		C		Code list qualifier	n.v.t.
	3055		C		Code list responsible agency, coded	n.v.t.
	4078		C		Handling instructions	n.v.t.
	C218		C		HAZERDOUS MATERIAL	n.v.t.
	7419		C		Hazardous material class code, identification	n.v.t.
	1131		C		Code list qualifier	n.v.t.
	3055		C		Code list responsible agency, coded	n.v.t.
	7418		C		Hazardous material class	n.v.t.
	RFF (1)	1	C		<i>REFERENCE</i>	Verwijzing naar het bericht dat het huidige bericht <i>vervangt</i> . Verplicht indien het bericht een wijzigings-bericht of een annuleringsbericht is
	C506		M		REFERENCE	

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„ACW” voor referentienummer van het voorgaande bericht
	1154		M	an..35 (an15)	Reference number	Referentienummer van BGM, TAG 1004 van het bericht dat dit bericht vervangt.
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	RFF (2)	1	C		<i>REFERENCE</i>	Referentie van <i>vervoersdocument</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„FF” voor „referentienummer bevrachter”
	1154		M	an..35	Reference number	Referentienummer van het vervoersdocument
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	RFF (3)	1	C		<i>REFERENCE</i>	Referentie van een <i>testscenario</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„ADD” voor testnummer
	1154		M	an..35	Reference number	Identificatie testscenario, die de ontvanger dient te kennen
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	TDT	1	M		<i>DETAILS OF TRANSPORT</i>	Specificatie van het vervoermiddel, <i>het schip dat zijn naam aan het samenstel geeft</i> , (een enkel schip zonder duwbak is in deze context ook een samenstel)
	8051		M	an..3	Transport stage code qualifier	„20” hoofdtransport

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	8028		C	an..17	Conveyance reference number	Reisnummer, bepaald door afzender van bericht
	C220		M		MODE OF TRANSPORT	
	8067		M	an..3	Mode of transport, coded	„8” voor vervoer over de binnenwateren, „1” voor vervoer over zee (zie VN/ECE Rec. 19)
	8066			an..17	Mode of transport	n.v.t.
	C228		M		TRANSPORT MEANS	
	8179		M	an..8 (an4)	Type of means of transport identification, <i>convoy type</i>	Code voor scheeps- en samensteltypes van vervoermiddelen uit UN/CEFACT Rec. 28, zie onder 2.4.2.1
	8178			an..17	Type of means of transport	n.v.t.
	C040				CARRIER	n.v.t.
	3127			an..17	Carrier identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3128			an..35	Carrier name	n.v.t.
	8101			an..3	Transit direction, coded	n.v.t.
	C401				EXCESS TRANSPORTATION INFORMATION	
	8457			an..3	Excess transportation reason	n.v.t.
	8459			an..3	Excess transportation responsibility	n.v.t.
	7130			an..17	Customer authorization number	n.v.t.
	C222		M		TRANSPORT IDENTIFICATION	
	8213		M	an..9 (an7..8)	ID. of means of transport identification	Vaartuignummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheepsidentificatienummer

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1131		M	an..3	Code list qualifier	„OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCNR-systeem, zie onder 2.4.2.2 „IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „ERN” voor alle andere schepen (Internationaal elektronisch rapportagenummer), zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentificatienummer, zie onder 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	8212		M	an..35	Id. Of the means of transport	<i>Naam van het schip.</i> Indien de naam van het vaartuig meer dan 35 tekens telt, moet hij worden afgekort.
	8453		M	an..3	Nationality of means of transport	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12. Wanneer de nationaliteit van het vervoermiddel onbekend is, dient men de code van drie tekens te gebruiken van de bevoegde instantie die het Europees scheepsidentificatienummer heeft uitgereikt.
	8281			an..3	Transport ownership	n.v.t.
TDT	RFF (1)	2	M		<i>REFERENCE</i>	Afmetingen van het vervoermiddel, <i>lengte</i>
	C506		M		<i>REFERENCE</i>	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„LEN” = lengte
	1154		M	an..35 (n..5)	Reference number	Totale lengte van het duwstel t in centimeter
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (2)	2	M		<i>REFERENCE</i>	Afmetingen van het vervoermiddel, <i>breedte</i>
	C506		M		<i>REFERENCE</i>	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„WID”
	1154		M	an..35 (n..4)	Reference number	Totale breedte van het duwstel in centimeter
	1156			an..6	Line number	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (3)	2	M		<i>REFERENCE</i>	Afmetingen van het vervoermiddel, <i>diepgang</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„DRA”
	1154		M	an..35 (n..4)	Reference number	Diepgang van de duwstel in centimeter
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (4)	2	C		<i>REFERENCE</i>	Afmetingen van het vervoermiddel, <i>de hoogte</i>
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„HGT”
	1154		M	an..35 (n..4)	Reference number	Hoogte van het duwstel boven de waterlijn in centimeter
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (5)	2	M		<i>REFERENCE</i>	Afmetingen van het vervoermiddel, <i>tonnage</i>
	C506		M		REFERENCE	Referentie
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„TON”
	1154		M	an..35 (n..5)	Reference number	Maximumcapaciteit van het duwstel in metrische ton
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (6)	2	C		<i>REFERENCE</i>	<i>Nationale reisreferentie, België</i>
	C506		M		REFERENCE	Reference

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„GNB”
	1154		M	an..35	Reference number	Overheidsreferentie van België
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (7)	2	C		<i>REFERENCE</i>	<i>Nationale reisreferentie, Frankrijk</i>
	C506		M		REFERENCE	Referentie
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„GNF”
	1154		M	an..35	Reference number	Overheidsreferentie van Frankrijk
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (8)	2	C		<i>REFERENCE</i>	<i>Nationale reisreferentie, Duitsland</i>
	C506		M		REFERENCE	Referentie
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„GNG”
	1154		M	an..35	Reference number	Overheidsreferentie van Duitsland
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	RFF (9)	2	C		<i>REFERENCE</i>	<i>Nationale reisreferentie, gereserveerd 1</i>
	C506		M		REFERENCE	Reference
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„GN1”
	1154		M	an..35	Reference number	Overheidsreferentie, gereserveerd 1
1	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
TDT	LOC (1)	2	M		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Vertrekhaven</i> , de haven waar het transport begint
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„5” plaats van vertrek
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie-hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
TDT	LOC (2)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Controlepunt</i> waar het schip al eens voorbijgevaren is. Dit segment en het TDT/DTM(2)-segment met aanduiding 186 zijn verplicht voor passagerapporten.
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„172” voor controlepunt
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16) van het controlepunt (sluis, brug, verkeerscentrum), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van het controlepunt
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Code controlepunt
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	n.v.t.
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie-hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
TDT	LOC (3)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Volgende controlepunt</i>
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„61” voor volgende aanloophaven
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16) van het controlepunt (sluis, brug, VTS-centrum), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van het controlepunt
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3223		M	an..25	Related place / location one identification	Code controlepunt
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	n.v.t.
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie-hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
TDT	LOC (4.8)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Verdere toekomstige passagepunten (informatie over geplande route) Men kan maximaal vijf tussenpunten van de route opgeven. De volgorde waarin die gepasseerd worden, dient dezelfde te zijn als de volgorde binnen het bericht.</i>
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„92” voor routing
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16) van het controlepunt (sluis, brug, verkeerscentrum), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..17	Place / location	Volledige naam van het controlepunt
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Code controlepunt
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Passage datetime	JJMMDDUJMM als „201” van DTM 2379

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie-hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
TDT	LOC (9)	2	M		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Haven van bestemming. Dit is de eerste haven waar het transport heen vaart.</i>
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„153” voor aanloopplaats
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16) van de haven zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie-hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
TDT	DTM (1) to LOC(1)	2	C		DATE / TIME / PERIOD	Tijdstip van vertrek (geschat).
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„133” voor geschatte datum/tijdstip van vertrek
	2380		M	an..35	Date or time period value	Waarde tijdstip van vertrek
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	„201” voor JJMMDDUUMM
TDT	DTM (2) to LOC (2)	2	C		DATE / TIME / PERIOD	Passagetijdstip, geregistreerd door verkeerscentrum
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„186” voor feitelijk tijdstip van vertrek
	2380		M	an..35	Date or time period value	Waarde passagetijdstip: JJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	„201” voor JJMMDDUUMM
TDT	DTM (3) to LOC(9)	2	C		DATE / TIME / PERIOD	Geschat tijdstip van aankomst in haven van bestemming
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„132” voor geschat tijdstip van aankomst
	2380		M	an..35	Date or time period value	Waarde van tijdstip van aankomst JJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	„201” voor JJMMDDUUMM
NAD	NAD (1)	1	M		NAME and ADDRESS	naam en adres van afzender bericht
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	„MS” voor afzender bericht
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35	Party identification	Identificatiecode. Voor mededelingen aan de haven van Rotterdam is dit element verplicht. ERI vult dit element in met „900000000”.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C058				NAME AND ADDRESS	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Naam afzender
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3045			an..3	Party name format, coded	n.v.t.
	C059		C		STREET	
	3042		M	an..35	Street and number / p.o. box	Straat en nummer of postbus
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3164		C	an..35	City name	Gemeente
	3229			an..9	Country sub-entity identification	n.v.t.
	3251		C	an..9	postcode identification	Postcode
	3207		C	an..3	country	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12
NAD	CTA	2	C		<i>CONTACT INFORMATION</i>	Contactgegevens afzender
	3139			an..3	Contact function	n.v.t.
	C056		M		DEPARTMENT OR EMPLOYEE DETAILS	
	3413			an..17	Department or employee identification	n.v.t.
	3412		M	an..35	Department or employee	„ERI“, dummywaarde

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
NAD/CTA	COM	4	C		<i>COMMUNICATION CONTACT</i>	Contactgegevens afzender communicatie (max. 4 mogelijkheden)
	C076		M		COMMUNICATION CONTACT	
	3148		M	an..70	Communication number	Communicatienummer
	3155		M	an..3	Communication channel qualifier	„TE” voor telefoonnummer „FX” voor faxnummer „EM” voor e-mailadres „EI” voor nummer EDI-postbus (EDI-nummer of e-mailadres voor NAD 1 is verplicht indien een antwoord in de vorm van een ERIRSP-bericht wordt gevraagd. Wanneer geen antwoord wordt gevraagd, hoeft men het EDI-nummer en e-mailadres niet te gebruiken).
NAD	NAD (2)	1	C		<i>NAME and ADDRESS</i>	naam en adres van de agent/ gefactureerde
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	„CG” voor agent/facturatieadres (voor VNF is dit segment verplicht).
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35	Party identification	Identificatiecode. Voor mededelingen aan de haven van Rotterdam is dit element verplicht. ERI vult dit element in met „900000000”.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C058				NAME AND ADDRESS	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Naam afzender
	3036		C	an..35 (an..25)	Factuurnummer	Factuurnummer van de agent/gefactureerde

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3045			an..3	Party name format, coded	n.v.t.
	C059		C		STREET	Straat
	3042		M	an..35	Street and number / p.o. box	Adres (straatnaam + nummer of postbusnummer)
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3164		C	an..35	City name	Gemeente
	3229			an..9	Country sub-entity identification	n.v.t.
	3251		C	an..9	postcode identification	Postcode
	3207		C	an..3	country	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12
EQD	EQD (V) (1)	1	M		EQUIPMENT DETAILS	Specificatie van de <i>SCHEPEN</i> binnen het samenstel (1 segment per vaartuig, ook voor het hoofdvaartuig), <i>voortgestuwd vaartuig</i>
	8053		M	an..3	Equipment type code qualifier	„BRY” voor vaartuig dat mede zorgt voor de voortstuwing.
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7) (an8)	Equipment identification number	Vaartuignummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheepsidentificatienummer
	1131		M	an..3	Code list qualifier	„OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCNR-systeem, zie onder 2.4.2.2 „IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „ERN” voor een Internationaal elektronisch rapportagenummer, zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentificatienummer, zie onder 2.4.2.5

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.
	C224		M		EQUIPMENT SIZE AND TYPE	
	8155		M	an..10 (an..4)	Equipment size and type identification, <i>vessel type</i>	Code voor scheeps- en samensteltypes van vervoermiddelen uit UN/CEFACT Rec. 28), zie onder 2.4.2.1
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	8154			an..35	Equipment size and type	Naam van het vaartuig Indien de naam van het vaartuig meer dan 35 tekens telt, moet de naam worden afgekort.
	8077			an..3	Equipment supplier	n.v.t.
	8249			an..3	Equipment status	n.v.t.
	8169			an..3	Full / empty indicator	n.v.t.
EQD	EQD (V) (2 - 15)	1	C		<i>EQUIPMENT DETAILS</i>	Specificatie van de SCHEPEN binnen het samenstel (1 segment per vaartuig, ook voor het hoofdvaartuig), niet voortgestuwde vaartuigen
	8053		M	an..3	Equipment type code qualifier	„BRN” voor vaartuig dat geen deel uitmaakt van de voortstuwing
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7..8)	Equipment identification number	Vaartuignummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheepsidentificatienummer
	1131		M	an..3	Code list qualifier	„OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCNR-systeem, zie onder 2.4.2.2 „IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „ERN” voor een Internationaal elektronisch rapportagenummer, zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentificatienummer, zie onder 2.4.2.5.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C224		M		EQUIPMENT SIZE AND TYPE	
	8155		M	an..10 (an..4)	Equipment size and type identification, vessel type	Code voor scheeps- en samensteltypes van vervoermiddelen uit UN/CEFACT Rec. 28), zie onder 2.4.2.1
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	8154			an..35	Equipment size and type	Naam van het vaartuig Indien de naam van het vaartuig meer dan 35 tekens telt, moet de naam worden afgekort.
	8077			an..3	Equipment supplier	n.v.t.
	8249			an..3	Equipment status	n.v.t.
	8169			an..3	Full / empty indicator	n.v.t.
EQD	MEA (1)	2	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Lengte vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„DIM” voor afmeting
	C502				MEASUREMENT DETAILS	
	6313			an..3	Property measured	„LEN” voor lengte
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„CMT” voor centimeter (VN/ECE Rec. 20, bijlage 3. gemeenschappelijke code)
	6314		M	an..18(n5)	Measurement value	Lengte
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
EQD	MEA (2)	2	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Breedte vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose code qualifier	„DIM” voor afmeting

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C502				MEASUREMENT DETAILS	
	6313			an..3	Property measured	„WID” voor breedte.
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„CMT” voor centimeter (VN/ECE Rec. 20, bijlage 3: gemeenschappelijke code)
	6314		M	an..18 (n4)	Measurement value	Breedte
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
EQD	MEA (3)	2	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Diepgang vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose code qualifier	„DIM” voor afmeting
	C502				MEASUREMENT DETAILS	Gegevens formaat
	6313			an..3	Property measured	„DRA” voor diepgang
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„CMT” voor centimeter (VN/ECE Rec. 20, gemeenschappelijke code)
	6314		M	an..18 (n4)	Measurement value	Diepgang
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.a.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
EQD	MEA (4)	2	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Tonnage vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose code qualifier	„VOL” voor volume
	C502				MEASUREMENT DETAILS	Gegevens formaat
	6313			an..3	Property measured	„AAM” voor brutotonnage
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„TNE” voor metrische ton (VN/ECE Rec. 20, gemeenschappelijke code)
	6314		M	an..18 (n6)	Measurement value	Tonnage (capaciteit)
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
	EQD (C) (1..15)	1	C		<i>EQUIPMENT DETAILS</i>	Specificatie van het aantal <i>CONTAINERS</i>
	8053		M	an..3	Equipment type code qualifier	„CN” voor container
	C237				EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260			an..17	Equipment identification number	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.
	C224		M		EQUIPMENT SIZE AND TYPE	

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	8155		M	an..10 (an5)	Equipment size and type identification	Container type: „RNG20” voor containers met een lengte tussen de 20 en 29 ft, „RNG30” voor containers met een lengte tussen de 30 en 39 ft, „RNG40” voor containers met een lengte van 40 ft of meer.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	8154			an..35	Equipment size and type	n.v.t.
	8077			an..3	Equipment supplier	n.v.t.
	8249			an..3	Equipment status	n.v.t.
	8169		M	an..3	Full / empty indicator	Status container: „5” voor geladen, „4” voor leeg, „6” voor geen volume beschikbaar
EQD	MEA (5)	2	M	EQD(2)	MEASUREMENTS	Specificatie van het <i>aantal containers</i>
	6311		M	an..3 (an2)	Measurement purpose qualifier	„NR” voor aantal
	C502				MEASUREMENT DETAILS	n.v.t.
	6313			an..3	Property measured	n.v.t.
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„NUM” voor aantal (zie VN/ECE Rec. 20, gemeenschappelijke code)
	6314		M	an..18 (n1..4)	Measurement value	Aantal containers van de gegeven soort en status.
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
CNI	CNI	1	M		<i>CONSIGNMENT INFORMATION</i>	<i>Specificatie hoe</i> (soortgelijke oorsprong/bestemming) de vervoerde <i>lading</i> verzonden wordt
	1490		M	n..4	Consolidation item number	Volnummer van de zending. Voor wijzigingen dient u hetzelfde volgnummer te gebruiken.
	C503				DOCUMENT / MESSAGE DETAILS	n.v.t.
	1004			an..35	Document/message number	n.v.t.
	1373			an..3	Document/message status, coded	n.v.t.
	1366			an..70	Document/message source.	n.v.t.
	3453			an..3	Language, coded	n.v.t.
	1056			an..9	Version	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	1312			n..4	Consignment load sequence number	n.v.t.
	HAN(1)	1	D			
	C524		M		HANDLING INSTRUCTIONS	
	4079		M		Handling instructions, coded	Standaard „T”
	1131		C		Code list qualifier	n.v.t.
	3055		C		Code list responsible agency, coded	n.v.t.
	4078		C		Handling instructions	n.v.t.
	C218		C		HAZARDOUS MATERIAL	n.v.t.
	7419		C		Hazardous material class code, identification	n.v.t.
	1131		C		Code list qualifier	n.v.t.
	3055		C		Code list responsible agency, coded	n.v.t.
	7418		C		Hazardous material class	n.v.t.
CNI	DTM (1)	2	C		<i>DATE / TIME / PERIOD</i>	<i>Geschat tijdstip van aankomst</i> op de losplaats
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„132” voor geschat tijdstip van aankomst
	2380		M	an..35	Date or time period value	Waarde van tijdstip van aankomst JJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	„201” voor JJMMDDUUMM
CNI	DTM (2)	2	C		<i>DATE / TIME / PERIOD</i>	Geschat <i>tijdstip van vertrek</i> op de losplaats
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„133” voor geschat tijdstip van vertrek
	2380		M	an..35	Date or time period value	Tijdstip: JJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	‘201’
CNI	LOC (1)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	Specificatie van de <i>laadplaats</i> van de vracht
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„9” voor laadplaats/-haven
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16), van de laadplaats zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70 (an..17)	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie- hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
CNI	LOC (2)	2	C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	Specificatie van de <i>losplaats</i> van de lading
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„11” voor losplaats/-haven
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de haven
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222		C	an..70 (an..17)	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an.. 5)	Related place / location two	Vaarwegsectie- hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
CNI/ NAD	NAD (1)	2	C		<i>NAME AND ADDRESS</i>	Naam afzender lading
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	„SF” voor herkomst

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C082		C		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35 (an..25)	Party identifier	EDI-nummer van afzender lading
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C058				NAME AND ADDRESS	
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Naam schip komende van.
	3036		C	an..35 (an..25)	Party name	Factuurnummer
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3045			an..3	Party name format, coded	n.v.t.
	C059				STREET	Straat
	3042			an..35	Straat en nummer of postbus	
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3164		M	an..35	City name	
	3229			an..9	Country sub-entity identification	n.v.t.
	3251			an..9	postcode identification	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.
CNI/ NAD	NAD (2)	2	C		<i>NAME AND ADDRESS</i>	Naam <i>ontvanger lading</i>

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	„ST” voor bestemming
	C082		M		PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	3039		M	an..35 (an..25)	Party identification	EDI-nummer van ontvanger van lading
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C058				NAME AND ADDRESS	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Naam schip naar
	3036		C	an..35 (an..25)	Party name	Factuurnummer
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3045			an..3	Party name format, coded	n.v.t.
	C059				STREET	Straat
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3164		M	an..35	City name	
	3229			an..9	Country sub-entity identification	n.v.t.
	3251			an..9	postcode identification	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
CNI	GID (1..99)	2	M		<i>GOODS ITEM DETAILS</i>	een nieuw GID-segment per <i>vaartuig</i> en per <i>artikel</i>
	1496		M	n..5	Goods item number	Volgnummer van het artikel binnen een zending. Uniek binnen de CNI
	C213				NUMBER AND TYPE OF PACKAGES	
	7224		C	n..8	Number of packages	Standaardwaarde is „1”
	7065			an..17	Type of packages identification	zie onder 2.4.2.18
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	7064			an..35	Type of packages	n.v.t.
	7233			an..3	Packaging related information, coded	n.v.t.
	C213				NUMBER AND TYPE OF PACKAGES	n.v.t.
	7224			n..8	Number of packages	n.v.t.
	7065			an..17	Type of packages identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	7064			an..35	Type of packages	n.v.t.
	7233			an..3	Packaging related information	n.v.t.
	C213		C		NUMBER AND TYPE OF PACKAGES	
	7224		M	n..8	Number of packages	Aantal <i>colli</i> in een binnen verpakking
	7065		M	an..17 (a2)	Type of packages identification	VN/ECE-aanbeveling nr.21, zie onder 2.4.2.18
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	7064			an..35	Type of packages	n.v.t.
	7233			an..3	Packaging related information	n.v.t.
CNI/ GID	FTX (1)	3	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Extra informatie met betrekking tot goederen</i>

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„ACB” voor aanvullende informatie
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (an1)	Free text	<i>soort goederen:</i> „D” voor gevaarlijk „N” voor ongevaarlijk
	4440		C	an..70 (n6..10)	Free text	GS-code, kan leeg gelaten worden indien het onbekend is en het product gevaarlijk is, zie onder 2.4.2.6
	4440		C	an..70 (a1)	Free text	Douanestatus: „T” = goederen uit derde landen „C” = communautaire goederen „F” = goederen uit een niet-fiscaal gebied „X” = goederen die in een lidstaat ten uitvoer zijn gegeven
	4440		C	an..70 (an..35)	Free text	Referentienummer douanedocument voor goederen van het type „T”, „F” of „X”
	4440		C	an..70 (an1)	Free text	„Y” = met bestemming overzee „N” = geen bestemming overzee
	3453			an..3	Language	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting	n.v.t.
CNI/ GID	FTX (2)	3	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Omschrijving van de goederen van een niet-gevaarlijke lading</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„AAA” voor omschrijving van de goederen
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107				TEXT REFERENCE	n.v.t.
	4441			an..17	Free text identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70	Free text	Naam van de goederen van de niet-gevaarlijke lading
	4440		C	an..70 (n6)	Free text value	NST 2007 -code van de ongevaarlijke lading. Waaraan „00” is toegevoegd wanneer slechts 4 cijfers bekend zijn en „000” wanneer slechts 3 cijfers bekend zijn, zie onder 2.4.2.8.
	4440		C	an..70 (n6..10)	Free text	GS-code van de ongevaarlijke lading, zie onder 2.4.2.6
	4440			an..70	Free text	Aanvullende omschrijving van de goederen.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	3453			an..3	Language, coded	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting	n.v.t.
CNI/ GID	SGP (1..99)	3	C		<i>SPLIT GOODS PLACEMENT</i>	<i>Specificatie van de locatie van de niet-gevaarlijke lading in het vervoermiddel</i>
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7) (an8)	Equipment identification number	<i>Scheepsnummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheeps-identificatienummer</i>
	1131		M	an..3	Code list qualifier	„IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCNR-systeem, zie onder 2.4.2.2 „ERN” voor een elektronisch rapportagenummer, zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentificatienummer, zie onder 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.
	7224			n..8	Number of packages	n.v.t.
CNI/ GID/ SGP	MEA	4	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Specificatie van het gewicht van niet-gevaarlijke goederen aan boord van het vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„WT” voor gewicht

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAL” voor nettogewicht inclusief normale verpakking
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„KGM” voor kilogram (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18 (n9))	Measurement value	gewicht in kilogram
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			an..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
CNI/ GID/ SGP	MEA	4	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Specificatie van de tonnage van niet-gevaarlijke goederen aan boord van het vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„VOL” voor gewicht
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAX” Het waargenomen volume na aanpassing voor factoren als temperatuur of zwaartekracht
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„TNE” voor metrische ton (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18 (n9))	Measurement value	Tonnage
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	6432			an..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
CNI/ GID	DGS	3	M		<i>DANGEROUS GOODS</i>	<i>Identificatie gevaarlijke goederen</i>
	8273		M	an..3	dangerous goods regulations	„ADN” voor binnenvaartschepen „IMD” voor zeeschepen (IMO/IMDG-code)
	C205		M		HAZARD CODE	
	8351		M	an..7	Hazard code identification	ADN- of IMDG-code, zie onder 2.4.2.10 of 2.4.2.11
	8078		C	an..7	Additional hazard classification identifier	ADN-gevaarclassificatiecode, zie onder 2.4.2.11
	8092			an..10	Hazard code version number	n.v.t.
	C234		M		UNDG INFORMATION	
	7124		M	n4	UNDG number	<i>VN-nummer (UNDG-code), zie onder 2.4.2.9</i>
	7088			an..8	Dangerous goods flashpoint	n.v.t.
	C223		C		DANGEROUS GOODS SHIPMENT FLASHPOINT	
	7106		M	n..3	Shipment flashpoint	<i>Vlampunt van de vervoerde goederen</i>
	6411		M	an..3	Measure unit qualifier	„CEL” voor Celsius „FAH” voor Fahrenheit
	8339		C	an..3	Packing group	„1” voor groot gevaar „2” voor middelmatig gevaar „3” voor klein gevaar
	8364		C	an..6	EMS number	Noodprocedures
	8410		C	an..4	MFAG number	Geneeskundige Gids voor eerste hulp bij ongevallen
	8126			an..10	TREM card number	n.v.t.
	C235		C		HAZARD IDENTIFICATION PLACARD DETAILS	Verplichte <i>gevaarstickers</i> op vaartuigen met droge lading
	8158		M	an..4	Hazard identification number, upper part	zie ADN
	8186		M	an..4	Substance identification number, lower part	zie ADN
	C236				DANGEROUS GOODS LABEL	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	8246			an..4	Dangerous goods label marking	n.v.t.
	8246			an..4	Dangerous goods label marking	n.v.t.
	8246			an..4	Dangerous goods label marking	n.v.t.
	8255			an..3	Packing instruction	n.v.t.
	8325			an..3	Category of means of transport	n.v.t.
	8211			an..3	Permission for transport	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS	FTX (1)	4	M		<i>FREE TEXT</i>	<i>Beschrijving gevaarlijk product</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„AAD” voor gevaarlijke goederen, technische naam
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107				TEXT REFERENCE	n.v.t.
	4441			an..17	Free text identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (an..50)	Free text	Naam van gevaarlijk product (de juiste benaming voor de verzending)
	4440			an..70	Free text value	Aanvullende omschrijving van de goederen
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440		C	an..70	Free text	n.v.t.
	3453			an..3	Language	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS	FTX (2)	4	C		<i>FREE TEXT</i>	<i>Aanvullende informatie</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„AAC” voor aanvullende informatie over gevaarlijke goederen
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441		M	an..17	Free text identification	„SYN” voor aanwijzing dat een synoniem volgt
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C108		M		TEXT LITERAL	
	4440		M	an..70 (an..50)	Free text	<i>Synoniem</i> van het gevaarlijke product
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	4440			an..70	Free text	n.v.t.
	3453			an..3	Language	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS	MEA	4	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Totaal gewicht van het gevaarlijke product binnen het transport</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„WT” voor gewicht
	C502		M		<i>MEASUREMENT DETAILS</i>	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAL” voor nettogewicht inclusief normale verpakking
	6321			an..3	Measurement significance, coded	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„KGM” voor kilogram (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Gewicht van het gevaarlijke artikel in de zending
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS	SGP (1..99)	4	M		<i>SPLIT GOODS PLACEMENT</i>	<i>Specificatie van de plaats waar de goederen zich bevinden.</i> Wanneer de goederen in containers vervoerd worden, dient dit segment de identificatie te bevatten van het vaartuig (de duwbak) waarop de container gestuurd is.
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	
	8260		M	an..17 (an7..8)	Equipment identification number	Scheepsnummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheepsidentificatienummer
	1131		M	an..3	Code list qualifier	„OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCR-systeem, zie onder 2.4.2.2 „IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „ERN” voor een elektronisch rapportagenummer, zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentificatienummer, zie onder 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.
	7224			n..8	Number of packages	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Totaal van de goederen in het vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„WT” voor gewicht
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAL” voor nettogewicht inclusief normale verpakking
	6321			an..3	Measurement significance, coded	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„KGM” voor kilogram (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Gewicht van de goederen in het vaartuig
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Totale tonnage van de goederen in het vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„VOL” voor gewicht
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAX” Het waargenomen volume na aanpassing voor factoren als temperatuur of zwaartekracht
	6321			an..3	Measurement significance, coded	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„TNE” voor metrische ton (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Tonnage
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
CNI/ GID/ DGS	SGP	4	C		<i>SPLIT GOODS PLACEMENT</i>	<i>Plaats waar de goederen zich bevinden wanneer zij in containers zitten. Wanneer de goederen in containers vervoerd worden, dient men ten minste één SGP-combinatie op te geven die het schip specificeert waarop de container gestuwd is.</i>
	C237		M		EQUIPMENT IDENTIFICATION	Identificatie
	8260		M	an..17	Equipment identification number	Identificatiecodecontainer (eigenaarscode, identificatiecode, serienummer, controlecijfer), zie onder 2.4.2.17
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3207			an..3	country	n.v.t.
	7224			n..8	Number of packages	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS/ SGP	LOC		C		<i>PLACE/LOCATION IDENTIFICATION</i>	<i>Stuwagelocatie</i>
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„147” voor stuwageplaats
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25	Place / location identification	„BBBRRTT” voor Bay/Row/Tier (Ruim/Rij/Laag-nr.)
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224			an..70	Place / location	n.v.t.
	C519				RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	n.v.t.
	3223			an..25	Related place / location one identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	n.v.t.
	C553				RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	n.v.t.
	3233			an..25	Related place / location two identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232			an..70	Related place / location two	n.v.t.
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	M		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Specificatie van het gewicht van de goederen in de container</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„WT” voor gewicht
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAL” voor nettogewicht inclusief normale verpakking
	6321			an..3	Measurement significance, coded	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	Containertype (ISO 6364 hoofdstuk 4 en bijlagen D en E)
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„KGM” voor kilogram (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Gewicht van de goederen in deze container
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
CNI/ GID/ DGS/ SGP	MEA	5	C		<i>MEASUREMENTS</i>	<i>Totale tonnage van de goederen in het vaartuig</i>
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	„VOL” voor gewicht
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	„AAX” Het waargenomen volume na aanpassing voor factoren als temperatuur of zwaartekracht

Tabel 1: ERI-kennisgevingsbericht (ERINOT)						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	6321			an..3	Measurement significance, coded	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	„TNE” voor metrische ton (VN/ECE Rec. 20)
	6314		M	an..18	Measurement value	Tonnage
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
	UNT		M		<i>MESSAGE TRAILER</i>	<i>Einde en controle of het bericht compleet is</i>
	0074		M	n..6	Number of segments in a message	
	0062		M	an..14	Message reference number	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	UNZ		M		<i>INTERCHANGE TRAILER</i>	<i>Einde en controle van deuitwisseling</i>
	0036		M	n..6	Interchange control count	„1” voor het aantal berichten in de uitwisseling
	0020		M	an..14	Interchange control reference	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht

1.4. Dummysegmenten

In sommige gevallen, zoals onder meer in het passagebericht **ERINOT(PAS)**, dient u gebruik te maken van „dummy”-segmenten als onderdeel van verplichte segmentgroepen. Voor deze „dummy”-segmenten gelden de volgende regels:

CNI-groep:

- CNI: volgnummer: '9999'

CNI/GID-groep:

- GID: volgnummer: '99999'
- CNI/GID/DGS-groep:
- DGS:
 - Klasse: „IMD”
 - Classificatie: '0.0'
 - UNDG-nummer: '0000'
 - FTX AAD: goederennaam: „DUMMY”
 - MEA: gewicht: 0

1.5. Lege vaartuigen

Wanneer een leeg vaartuig wordt aangemeld, gelden de volgende regels voor de verplichte segmentgroepen:

1. Leeg na lossen van ongevaarlijke goederen of onbekende voorgaande lading:
CNI-groep:
 - CNI: volgnummer: '9999'CNI/GID-groep:
 - GID: volgnummer: '99999'CNI/GID/DGS-groep:
 - DGS:
 - Klasse: „IMD”
 - Classificatie: '0.0'
 - UNDG-nummer: '0000'
 - FTX AAD: goederennaam: „DUMMY”
 - MEA: gewicht: 0
2. Leeg na lossen van gevaarlijke goederen (in dit geval dient men de voorgaande, gevaarlijke lading mee te delen):
CNI-groep:
 - CNI: geldig volgnummer
 - LOC: oorsprong en bestemming (huidige reis)

CNI/GID-groep:

- GID: geldig volgnummer
- FTX ACB: soort goederen: „D”, GS-code van (voorgaand) gevaarlijk product

CNI/GID/DGS-groep:

- DGS: detailgegevens gevaarlijke goederen (voorgaande lading)
- FTX AAD: naam gevaarlijk product
- MEA: gewicht: 0
- SGP: detailgegevens van het lege vaartuig
- MEA: gewicht: 0

1.6. Containertransport met ongevaarlijke goederen

Bij het vervoer van containers gelden de volgende aanvullende regels voor de verplichte segmentgroepen wanneer een container geen gevaarlijke goederen bevat:

CNI-groep:

- CNI: geldig volgnummer
- LOC: oorsprong en bestemming

CNI/GID-groep:

- GID: geldig volgnummer
- FTX ACB: soort goederen: „N”, GS-code van de goederen
- FTX AAA, goederennaam, NST 2007-code van de goederen, GS-code van de goederen
- SGP: gegevens van het vaartuig
- MEA: totaal gewicht van het ongevaarlijke product in het vaartuig

CNI/GID/DGS-groep:

- DGS:
 - Klasse: „IMD”
 - Classificatie: ‘0.0’
 - UNDG-nummer: ‘0000’

- FTX AAD: goederennaam: „DUMMY”
- MEA: gewicht: 0
- SGP-groep (1):
 - SGP: gegevens vaartuig
 - MEA: gewicht van de goederen in het vaartuig
- SGP-groep (2-99):
 - SGP: Containernummer
- LOC: Opslagplaats
 - MEA: gewicht van de goederen in de container

De manier waarop gegevens voor een container met ongevaarlijke goederen worden ingevoerd, is dezelfde als die waarop gegevens worden ingevoerd voor een container met gevaarlijke goederen. Omwille van de compatibiliteit met voorgaande versies worden de gegevens van het vaartuig twee keer ingevoerd.

1.7. Containers waarvan de inhoud onbekend is of lege containers

Wanneer containers worden vervoerd waarvan de inhoud onbekend is of lege containers vervoerd worden, gelden de volgende aanvullende regels:

EQD-groep:

EQD: containertype

MEA: aantal containers van het betreffende type

CNI-groep:

CNI: geldig volgnummer

LOC: oorsprong en bestemming

CNI/GID-groep:

GID: geldig volgnummer

FTX ACB: soort goederen: „N”, GS-code

FTX AAA: goederennaam, NST 2007-code, GS-code

SGP: gegevens van het vaartuig

MEA: totaal gewicht van de containers van het betreffende type

CNI/GID/DGS-groep:

dummygroep

Naar gelang het containertype dient men de volgende codes te gebruiken:

	GS-code	NST 2007-code
Containers 20 ft leeg	8609000002	991001
Containers 914,40 cm leeg	8609000004	991002
Containers 1.219,20 cm leeg	8609000003	991003
Containers 20 ft beladen	8609000007	991004
Containers 914,40 cm beladen	8609000008	991005
Containers 1.219,20 cm beladen	8609000009	991006

1.8. Uitwisseling van informatie tussen RIS-autoriteiten

Wanneer informatie wordt uitgewisseld tussen RIS-autoriteiten, dient men een bericht te gebruiken van het type passagebericht door „PAS” te specificeren in het BGM-segment (element 1001).

In dit PAS-bericht dient men de volgende informatie in verband met de reis op te nemen:

- BGM-element 1001 = „PAS”.
- TDT-groep:
 - LOC(1), type „5” = plaats van vertrek.
 - LOC(2), type „172” = passagepunt.
 - LOC(9), type „186” = plaats van bestemming (eerste haven waar het transport heen vaart).
 - DTM(2), type „186” = passagetijd van LOC(2).
 - DTM(3), type „132” = ETA van LOC(9) indien beschikbaar.
- CNI-groepen met alle (bekende) ladingen aan boord.

De CNI-groep kan alleen leeg zijn wanneer het gaat om een passagebericht dat een andere (lokale) partij op de hoogte brengt van de laatste positie of het laatste controlepunt van dat vaartuig.

1.9. Annuleren van een mededeling

Wanneer men een mededeling annuleert, dient men de volgende informatie te verstrekken:

- BGM-element 1225 = „1”.
- RFF(ACW)-element 1154 verwijst naar het laatst verzonden bericht.
- Alle andere segmenten (TDT, CNI enz.) dienen dezelfde informatie te bevatten als vermeld in de laatst verzonden mededeling.

Aanhangsel 2

LIJST VAN PASSAGIERS EN BEMANNINGSLEDEN (PAXLST)

INHOUDSOPGAVE

1.	UN/EDIFACT-standaardbericht PAXLST	113
1.1.	Functionele beschrijving	113
1.2.	Toepassingsgebied	113
2.	Berichtstructuur	115
2.1.	Boomdiagram	115
2.2.	Segmententabel	116
2.3.	Berichtformaat passagiers-/bemanningslijst	117

1. UN/EDIFACT-STANDAARDBERICHT PAXLST

De mededeling van de passagiers- en bemanningslijst is gebaseerd op het UN/EDIFACT-bericht PAXLST.

1.1. Functionele beschrijving

Het bericht Passagiers-/Bemanningslijst (PAXLST) maakt de overdracht mogelijk van gegevens over de passagiers en/of de bemanningsleden. Men dient dit bericht te gebruiken voor de uitwisseling van gegevens in de binnenscheepvaart tussen de kapitein/schipper of vervoerder en bevoegde instanties zoals ISPS-terminals, de douane, immigratiediensten, politie.

Het bericht dient ook te worden gebruikt om gegevens over passagiers/bemanningsleden door te zenden van een bevoegde instantie in het land van vertrek naar de bevoegde instanties in het land van aankomst van het vervoermiddel.

1.2. Toepassingsgebied

U kunt het bericht Passagierslijst zowel voor nationale als internationale toepassingen gebruiken. Het is gebaseerd op de algemeen gangbare praktijken in de administratie, de handel en het transport en het is niet afhankelijk van het soort activiteit of de sector. Het bericht is niet afhankelijk van de wijze van vervoer. Het basisconcept van het PAXLST-bericht is dat er een bericht is voor alle bemanningsleden van een bepaald schip tijdens een bepaalde reis en een ander bericht voor de passagiers tijdens die reis, terwijl ook eventuele verstekelingen kunnen gemeld worden in een afzonderlijk bericht. Deze berichten kunnen afzonderlijk doorgezonden worden of gezamenlijk in een doorzending.

Overeenkomstig het IMO/FAL-formulier 5 Bemanningslijst, mogen de maritieme autoriteiten niet meer dan de volgende informatie eisen:

- Naam en nationaliteit van het schip (land/registratiezone)
- Familiennaam
- Voornamen
- Nationaliteit
- Rang of beoordeling
- Geboorteplaats en -datum
- Aard en nummer identiteitskaart
- Haven en datum van aankomst
- Komend van

Volgens de wensen van de bevoegde instanties voor de binnenscheepvaart is ook de volgende informatie vereist:

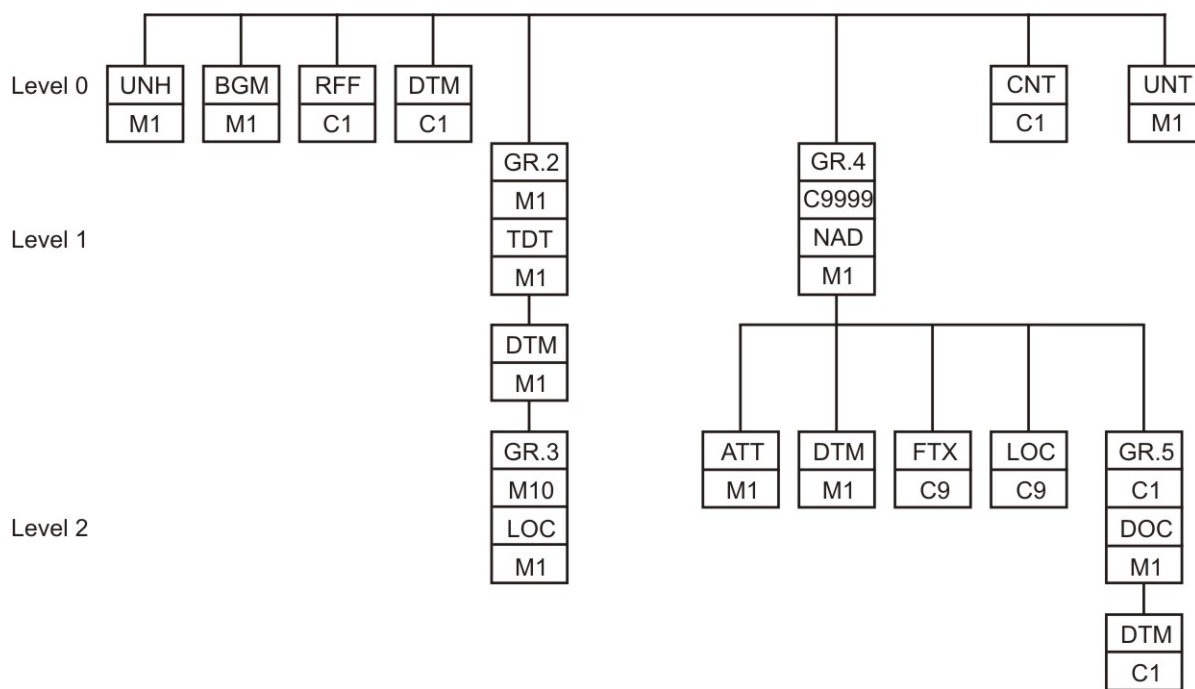
- De namen van bezoekers op een schip
- De nummerplaten van de voertuigen
- Precieze plaats en tijdstip van aan boord gaan en aan wal gaan
- Benodigde dienstverlening zoals leveringen, bevoorrading en reserve-onderdelen
- Namen van reparateurs en de naam van hun bedrijf
- Wijzigingen in de bemanning
- Kinderen van de bemanning.

Deze informatie kan worden uitgewisseld met behulp van het PAXLST-bericht.

2. BERICHTSTRUCTUUR

De structuur van de kennisgeving van de bemannings- of passagierslijst is als volgt:

2.1. Boomdiagram



2.2. Segmententabel

Tag	Name	S	R	ERI	
UNH	Message header	M	1	M	1
BGM	Beginning of message	M	1	M	1
RFF	Reference	C	1	C	1
DTM	Date/time/ period	C	9	C	1
	Segment Group 2	M	10	M	1
TDT	Details of transport	M	1	M	1
DTM	Date/time/ period	M	1	M	1
	Segment Group 3	C	99	M	10
LOC	Place/ location identification	M	1	M	1
	Segment Group 4	C	99999	C	9999
NAD	Name and address	M	1	M	1
ATT	Attribute	C	9	M	1
DTM	Date/time/ period	C	9	M	1
FTX	Free text	C	9	C	9
LOC	Place/ location identification	C	2	C	9
	Segment Group 5	C	5	C	1
DOC	Document/ message details	M	1	M	1
DTM	Date/time/ period	C	1	C	1
CNT	Control total	C	1	C	1
AUT	Authentication result	C	1	C	0
UNT	Message trailer	M	1	M	1

Het is mogelijk om maximaal drie berichten door te zenden die eenzelfde reis en vervoerswijze betreffen.

Deze drie berichten zijn:

- bemanningslijst
- passagierslijst
- lijst van verstekelingen.

2.3. Berichtformaat passagiers-/bemanningslijst

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	UNA	0	C		Service String Advice	
			<i>M</i>	an1	Component data element Separator	:
			<i>M</i>	an1	Segment Tag and Data element separator	+
			<i>M</i>	an1	Decimal Notation	.
			<i>M</i>	an1	Release indicator	?
			<i>M</i>	an1	Reserved future use	spatie
			<i>M</i>	an1	Segment terminator	'
					<i>Advised string:</i> <i>UNA:+. ?</i>	6 tekens
	UNB	0	M		Interchange header	
	S001		<i>M</i>		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		<i>M</i>	a4	Syntax identifier	„UNOC” controlebureau
	0002		<i>M</i>	n1	Syntax version number	'2'
	S002		<i>M</i>		INTERCHANGE SENDER	

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0008			an..14	Address for reverse routing	n.v.t.
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0014		C	an..14	Routing address	n.v.t.
	S004		M		DATE / TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Aanmaakdatum, JJMMDD
	0019		M	n4	Time	Aanmaaktijdstip, UUMM
	0020		M	an..14	Interchange reference identification.	De eerste 14 tekens van het referentie- nummer van het bericht
	S005		C		RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	n.v.t.
	0022			an..14	Recipient's reference / password	n.v.t.
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	n.v.t.
	0026				an..14	Referentie van toepassing
	0029				a1	Code verwerking voorrang
	0031		C	C	n1	Verzoek om ontvangst- bevestiging
	0032				an..35	Communicaties overeenkomst id

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	0035			C	n1	Test indicator
	UNH		M		MESSAGE HEADER	Identificatie, specificatie en titel van een bericht
	0062		<i>M</i>	an..14	Message reference number	Eerste 14 tekens van het berichtnummer
	S009		<i>M</i>		MESSAGE IDENTIFIER	Identificatie bericht
	0065		<i>M</i>	an..6	Message type	Berichttype „PAXLST”
	0052		<i>M</i>	an..3	Message version number	„D”, versienummer bericht
	0054		<i>M</i>	an..3	Message release number	„05A”, releasenummer bericht
	0051		<i>M</i>	an..2	Controlling agency	„UN”, controlebureau
	0057		<i>M</i>	an..6	Association assigned code	„ERI10”, code van organisatie
	0068			an..35	Common Access Reference	Gemeenschap- pelijke toegang referentie Verwijzing naar alle berichten die te maken hebben met een gezamenlijk dossier
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	Overdrachtsstatu s
	0070			n..2	Sequence of transfers	n.v.t.
	0073			a1	First and last transfer	n.v.t.
	BGM	0	M		DOCUMENT / MESSAGE NAME	<i>Identificatie van het soort en de functie van het bericht</i>
	C002				Document / message name code	Message name

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1001		M	an..3	Code list qualifier	Type bericht: „250” bemanningslijst „745” passagierslijst „10” lijst van verstekelingen
	1131			an..17	Code list responsible agency	n.v.t.
	3055			an..3	Document / message name	n.v.t.
	1000		M	an..35	DOCUMENT / MESSAGE IDENTIFI- CATION	Documentnaam: „BEMANNINGS- LIJST” „PASSAGIERS- LIJST” „LIJST VAN VERSTEKE- LINGEN” (één PAXLST bevat één document)
	1004		C	an..35	Document identifier	(an14) referentie- nummer van bericht
	1056			an..9	Version	identificatiecode versie
	1060			an..6	Revision number	identificatiecode herziening
	1225		C	an..3	Message function code	functiecode bericht, „9” = nieuw bericht, „5” = modificatiebericht
	4343			an..3	Response type code	n.v.t.
	RFF	0	C		REFERENCE	Referentie van het bericht dat gewijzigd is, verplicht indien het bericht een modificatie- bericht is.
	C506		M		REFERENCE	Reference

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„ACW”
	1154		M	an..35	Reference number	(an14) berichtreferentie- nummer van BGM, tag 1004 van het bericht waarnaar het huidige bericht verwijst
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..35	Revision number	n.v.t.
	DTM	0	M		DATE / TIME / PERIOD	
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	Date/tijd/periode
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	‘184’ Datum van kennisgeving
	2380		M	an..35	Date or time period value	Tijdstip: JJJMMDD
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	‘102’
	TDT	0	M		Specification of the means of transport	Specificatie van het vervoer- middel, het schip dat zijn naam aan het samen- stel geeft, (een enkel schip zonder duwbak is in deze context ook een samenstel)
	8051		M	an..3	„20” (main transport)	Transport stage code qualifier
	8028			an..17	Conveyance reference number	Reisnummer, bepaald door afzender van bericht
	C220				Transport modality	
	8067			an..3	Mode of transport, coded	„8” voor vervoer over de binnen- wateren, „1” voor vervoer over zee (zie UN/ECE Rec. 19)

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	8066			an..17	n.v.t.	
	C228				Type of means of transport identification, <i>convoy type</i>	Code voor scheeps- en samensteltypes van vervoermiddelen uit UN/CEFACT Rec. 28), zie onder 2.4.2.1
	8179			an..8	n.v.t.	
	8178			an..17	n.v.t.	
	C040				Carrier	
	3127			an..17	n.v.t.	
	1131			an..17	n.v.t.	
	3055			an..3	n.v.t.	
	3128			an..35	n.v.t.	
	8101			an..3	n.v.t.	
	C401				Additional transport information	
	8457			an..3	n.v.t.	
	8459			an..3	n.v.t.	
	7130			an..17	n.v.t.	
	C222				Transport identification	
	8213		<i>M</i>	an..9	ID. of means of transport identification	Vaartuignummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheepsidentificatienummer

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1131			an..17	Code list qualifier	„OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCR- systeem, zie onder 2.4.2.2 „IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „ERN” voor alle andere schepen (Internationaal elektronisch rapportage- nummer), zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentifica tienummer, zie onder 2.4.2.5
	3055			an..3	n.v.t.	
	8212		M	an..35	Name of the vessel	<i>Naam van het schip.</i> Indien de naam van het vaartuig meer dan 35 tekens telt, moet hij worden afgekort.
	8453		M	an..3	(an2) Nationality, ISO 3166 country code	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12. Opmerking voorwaarde: wanneer de nationaliteit van het binnenschip onbekend is, dient men de code te gebruiken van het land of het gebied waar het geregistreerd is, conform de bepalingen van het ENI-nummer.
	8281			an..3	n.v.t.	
TDT	DTM	1	M	TDT(20)	Estimated time of arrival / departure	
	C507				Date/Time/Period	

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„132” voor aankomst „133” voor vertrek
	2380		M	an..35	Date or time period value	Vermeld in lokale tijd van de plaats van aankomst
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	„203” voor JJJJMMDDUUM M
TDT	LOC	1	M		PLACE/ LOCATION IDENTIFICA- TION	Vertrekhaven, de haven waar het transport begint
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	„5” plaats van vertrek
	C517		M		LOCATION IDENTIFICA- TION	
	3225		M	an..25 (an5)	Place / location identification	UN/ECE- locatiecode (Rec. 16), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICA- TION	
	3223		M	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICA- TION	

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3233		<i>M</i>	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectie- code, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		<i>C</i>	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie- hectometer- aanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
TDT	LOC	1	M		PLACE/ LOCATION IDENTIFICA- TION	Laatste aanloophaven
	3227		<i>M</i>	an..3	Place / location qualifier	'125'
	C517		<i>M</i>		LOCATION IDENTIFICA- TION	
	3225		<i>M</i>	an..25 (an5)	Place / location identification	UN/ECE- locatiecode (Rec. 16), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		<i>C</i>	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		<i>C</i>		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICA- TION	
	3223		<i>M</i>	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICA- TION	
	3233		<i>M</i>	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectieco de, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie- hectometer- aanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
TDT	LOC	1	M		PLACE/ LOCATION IDENTIFICA- TION	Aankomsthaven
	3227		<i>M</i>	an..3	Place / location qualifier	'60'
	C517		<i>M</i>		LOCATION IDENTIFICA- TION	
	3225		<i>M</i>	an..25 (an5)	Place / location identification	UN/ECE- locatiecode (Rec. 16), zie onder 2.4.2.13
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..70 (an..17)	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICA- TION	
	3223		<i>M</i>	an..25 (an..5)	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3222			an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICA- TION	
	3233		M	an..25 (an5)	Related place / location two identification	Vaarwegsectieco de, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..3	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70 (an..5)	Related place / location two	Vaarwegsectie- hectometer- aanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
	NAD	0	M		NAME and ADDRESS	Naam en adresgegevens van de persoon
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	Naam type: „FM” voor bemanningslid „FL” voor passagier „BV” voor verstekeling
	C082		C		PARTY IDENTIFICA- TION DETAILS	Identificatie naam
	3039			an..35	Party identification	Code of tekstbeschrijving van de persoon
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C058		M		NAME AND ADDRESS	n.v.t.
	3124		M	an..35	Name and address line	Familienaam

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3124		M	an..35	Name and address line	Voornamen
	3124		C	an..35	Name and address line	Aanspreking (geslacht)
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	C080		C		PARTY NAME	
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3045			an..3	Party name format, coded	n.v.t.
	C059		C		STREET	
	3042		C	an..35	Street and number / p.o. box	Straat en nummer of postbus
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3164		C	an..35	City name	Gemeente
	C819		C		Country sub- entity identification	n.v.t.
	3229		C	an..9	postcode identification	Postcode
	1131		C	an..17	country	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12
	3055			an..3	n.v.t.	
	3228			an..70	n.v.t.	

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3251		C	an..17	postal code	
	3207		M	an..3	(an2) nationality, ISO3166 country code	
	ATT		C	NAD	Rank / title	Rang/functie
	9017		M	an..3	Attribute function qualifier	„5” titel professionele functie „1” Bemanningslid
	C955		C		Attribute type	
	9021			an..17	Attribute type, coded	
	1131			an..17	n.v.t.	
	3055			an..3	n.v.t.	
	9020			an..70	n.v.t.	
	C956		C		Attribute detail	
	9019			an..17	n.v.t.	
	1131			an..17	n.v.t.	
	3055			an..3	n.v.t.	
	9018		M	an..256	Attribute detail	Rang/functie- benaming bv. chief officer/
NAD	DTM	1	M	NAD	DATE / TIME / PERIOD	Geboortedatum
	C507				Date/Time/Period	Datum/tijd/ periode
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	'329'
	2380		M	an..35	Date or time period value	Datum: JJJMMDD
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	'102'
NAD	FTX	1	C	NAD	Free text	Algemene informatie

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	4451		<i>M</i>	an..3	Text subject qualifier	Soort onderwerp in tekst „AAI” Algemene informatie
	4453			an..3	Text function, coded	
	C107		<i>C</i>		Text reference	
	4441		<i>M</i>	an..17	Free text, coded	Aanloopinfor- matie met betrekking tot het aan boord gaan van personen Algemene informatie over het aanlopen van het schip
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	
	C108		<i>C</i>		Text literal	
	4440		<i>C</i>	an..512	Free text	Kenteken voertuig
	4440		<i>C</i>	an..512	Free text	Bezoeker
	4440			an..512	Free text	Bedrijfsnaam van dienstverlener en andere gegevens
	4440			an..512	Free text	Namen en duur van bezoek van de kinderen
	4440			an..512	Free text	
	3453			an..3	Language, coded.	
	4447			an..3	Text formatting, coded	
NAD	LOC		M	NAD	PLACE/ LOCATION IDENTIFICA- TION	Geboorteplaats
	3227		<i>M</i>	an..3	Place / location qualifier	'180'
	C517				LOCATION IDENTIFICA- TION	

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditionnal - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3225		C	an..25	Place / location identification	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	3224		<i>M</i>	an..256	Place / location	Geboorteplaats
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICA- TION	
	3223			an..25	Related place / location one identification	
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	3222			an..70	Related place / location one	
	C553				RELATED LOCATION TWO IDENTIFICA- TION	
	3233			an..25	Related place / location two identification	
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	3232			an..70	Related place / location two	
	5479			an..3	Relation	
NAD	DOC	1	M	NAD	Travel document details	Reisdocument- gegevens
	C002		<i>M</i>		Document / message name	Document/naam van het bericht

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	1001		<i>M</i>	n..3	Document/ message name, coded	Documenttype: „39” Paspoort „36” Identiteitskaart „SMB” Monsterboekje
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	
	1000			an..35	Document name	
	C503				Document / message details	
	1004		<i>M</i>	an..35	Document/ message number	Document identificatie
	1373			an..3	Document/ message status, coded	
	1366			an..70	Document/ message source.	
	3453			an..3	Language, coded	
	1056			an..9	Version	
	1060			an..6	Revision number	
	3153			an..3	Communication channel identifier, coded	
	1220			n..2	Number of copies of document required	
	1218			n..2	Number of originals of document required	
DOC	DTM	2	C	DOC	DATE / TIME / PERIOD	Vervaldatum
	C507				Date/Time/Period	Date/Time/Period
	2005		<i>M</i>	an..3	Date or time or period function code qualifier	'192'
	2380		<i>M</i>	an..35	Date or time period value	Datum: JJMMDD
	2379		<i>M</i>	an..3	Date or time or period format code	'101'

Segmentgroep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory - M) Facultatief (conditional - C)	Formaat	Namen	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	AUT	0	C		Authentication result	Authenticatie resultaat
	9280		<i>M</i>	an..35	validation result value	Bevestiging resultaat waarde
	9282		<i>C</i>	an..35	validation key identifier	Bevestiging sleutel identificatie
	UNT	0	M		End and control of comple- teness of the message	
	0074		<i>M</i>	n..6	number of segments in the message	
	0062		<i>M</i>	an..14	De eerste 14 te- kens van het re- ferentienummer van het bericht	
	UNZ		M		INTERCHANGE TRAILER	Einde en controle van de uitwisseling
	0036		<i>M</i>	n..6	Interchange control count	„1” voor het aantal berichten in de uitwisseling
	0020		<i>M</i>	an..14	Interchange control reference	De eerste 14 te- kens van het re- ferentienummer van het bericht

Aanhangsel 3

ERINOT-ANTWOORD- EN -ONTVANGSTBERICHT (APERAK) — ERIRSP

INHOUDSOPGAVE

1.	APERAK Algemeen antwoord- en ontvangstbericht	135
1.1.	Toepassingsgebied	135
1.2.	Principes	135
2.	ERI-antwoordbericht ERIRSP	136
2.1.	Segmententabel	136
2.2.	ERIRSP-berichtstructuur	137
3.	Foutcodes	143

1. APERAK ALGEMEEN ANTWOORD- EN ONTVANGSTBERICHT

Dit bericht dient gebruikt te worden om waar nodig te voorzien in antwoorden en reacties op verzonden berichten.

De functie van dit bericht is:

- (a) de afzender van een bericht ervan op de hoogte te brengen dat zijn bericht werd ontvangen door de toepassing van de geadresseerde maar werd geweigerd omwille van fouten bij de verwerking door die toepassing;
- (b) te bevestigen aan de afzender van een bericht dat zijn bericht ontvangen is door de toepassing van de geadresseerde.

1.1. Toepassingsgebied

Het bericht over een fout in de toepassing of bevestiging van ontvangst kan gebruikt worden voor zowel nationale als internationale toepassingen. Het is gebaseerd op gangbare zakelijke praktijken uit de administratie en het transport en is niet afhankelijk van de soort activiteit of van de sector.

1.2. Principes

Eerst dient een bericht te worden gecontroleerd op systeemniveau (CONTRL) om fouten in de syntaxis op te sporen en de ontvangst ervan te bevestigen. Daarna dient het te worden doorgezonden naar het toepassingsproces om verwerkt te worden.

Wanneer er een fout wordt gevonden op het niveau van de toepassing die een volledige verwerking onmogelijk maakt, dient er een APERAK-bericht te worden gezonden naar de oorspronkelijke afzender van het bericht met informatie over de gevonden fout(en). Bij een fout in de toepassing wordt het APERAK-bericht manueel verwerkt, bv. wanneer de achterliggende oorzaak een programmeringsfout is. Wanneer er geen fout is gevonden en wanneer een bevestiging noodzakelijk is (wanneer er geen vast antwoord op het

oorspronkelijke bericht bestaat), dient men een APERAK-bericht te zenden met de redenen van bevestiging.

Bij een bevestiging wordt het APERAK-bericht automatisch of manueel verwerkt, naar keuze van de ontvanger.

2. ERI-ANTWOORDBERICHT ERIRSP

Het ERIRSP-bericht is afgeleid van het UN/EDIFACT APERAK-bericht. De antwoordberichten voor de functies (nieuw, modificatie of annulering) van de mededeling ERINOT hebben allemaal dezelfde structuur. Het antwoord op een „modificatie” of een „annulering” bevat informatie over of de „modificatie” of de „annulering” al dan niet is verwerkt door het ontvangende systeem. Er is alleen een antwoord nodig wanneer het NAD (1)/COM-segment bij de aanduiding „EI” het postbusnummer bevat of bij de aanduiding „EM” het e-mailadres, waar het antwoord naartoe moet worden gezonden.

2.1. Segmententabel

Pos	Tag	Name	S	R
0010	UNH	Message header	M	1
0020	BGM	Beginning of message	M	1
0030	DTM	Date/time/period	C	9
0040	FTX	Free text	C	9
0050	CNT	Control total	C	9
0060		*****Segment group 1*****	C	9
0070	REF	Reference	M	1
0080	DTM	Date/time/period	C	9
0090		*****Segment group 2*****	C	9
0100	NAD	Name and address	M	1
0110	CTA	Contact information	C	9
0120	COM	Communication contact	C	9
0130		*****Segment group 3*****	C	9
0140	ERC	Application error information	M	1
0150	FTX	Free text	C	9
0160		*****Segment group 4*****	C	9
0170	RFF	Reference	M	1
0180	FTX	Free text	C	9

0190	UNT	Message trailer	M	1

2.2. ERIRSP-berichtstructuur

Tabel 2 definieert de segmenten van de ERI-antwoordberichten.

Tabel 2: ERI-antwoordbericht ERIRSP						
Segment-groep	Segmentt Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht Facultatief	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	UNB	0	M		INTERCHANGE HEADER	
	S001		M		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		M	a4	Syntax identifier	„UNOA” controlebureau
	0002		M	n1	Syntax version number	'2'
	S002		M		INTERCHANGE SENDER	
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0008			an..14	Address for reverse routing	n.v.t.
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0014			an..14	Routing address	n.v.t.
	S004		M		DATE / TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Aanmaakdatum, JJMMDD
	0019		M	n4	Time	Aanmaaktijdstip, UUMM
	0020		M	an..14	Interchange control reference	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	S005				RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	
	0022			an..14	Recipient's reference / password	n.v.t.
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	n.v.t.
	0026			an..14	Application reference	n.v.t.
	0029			a1	Processing priority code	n.v.t.
	0031		C	n1	Acknowledgement request	

Tabel 2: ERI-antwoordbericht ERIRSP						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht Facultatief	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	0032			an..35	Communications agreement id	n.v.t.
	0035		C	n1	Test indicator	„1” = De uitwisseling betreft een testbericht
	UNH	0	M		MESSAGE HEADER	Identificatie, specificatie en kop van een bericht
	0062		M	an..14	Message reference number	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	S009		M		MESSAGE IDENTIFIER	
	0065		M	an..6	Message type	„APERAK”, berichttype
	0052		M	an..3	Message version number	„D”,
	0054		M	an..3	Message release number	„98B”
	0051		M	an..2	Controlling agency	„UN”,
	0057		M	an..6	Association assigned code	„ERI12”, ERI versie 1.2,
	0068			an..35	Common access reference	n.v.t.
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	
	0070			n..2	Sequence of transfers	n.v.t.
	0073			a1	First and last transfer	n.v.t.
	BGM	0	M		BEGINNING OF MESSAGE	Identificatie van de aard en de functie van het bericht
	C002		M		DOCUMENT / MESSAGE NAME	
	1001		M	an..3	Document / message name code	Soort ontvangen bericht waarvoor dit bericht de bevestigingsinformatie bevat: „VES”, bericht van schip naar RIS-autoriteit; „CAR”, bericht van vervoerder naar RIS-autoriteit „PAS”, passage rapport van RIS-autoriteit naar RIS-autoriteit
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	1000			an..35	Document/message name	n.v.t.

Tabel 2: ERI-antwoordbericht ERIRSP						
Segment-groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht Facultatief	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	C106		M		DOCUMENT / MESSAGE IDENTIFICATION	
	1004		M	an..35 (an15)	Document identifier	Referentienummer van het bericht. Dit nummer dient zo uniek mogelijk te zijn, zowel voor de zender als de ontvanger. Wanneer er een bericht wordt ontvangen en doorgezonden naar een andere ontvanger, dient het oorspronkelijke referentienummer van het bericht te worden gebruikt. Het doorgevendende systeem mag in dit geval geen nieuw referentienummer genereren.
	1056			an..9	Version	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	1225		M	an..3	Message function code	Functie van bericht: „9” = nieuw bericht,
	4343		M	an..3	Response type code	„AP” aanvaard „RE” geweigerd. De mededeling wordt geweigerd wanneer het transport al actief is.
	DTM	1	C		DATE / TIME / PERIOD	De datum/het tijdstip waarop de ontvangende systeemtoepassing de goedkeuring of weigering genereert.
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„137” voor datum/tijdstip van document/bericht
	2380		M	an..35	Date or time period value	Waarde van tijdstip van aankomst JJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	„201” voor JJMMDDUUMM
	RFF (1)	1	C		REFERENCE	Referentie naar voorgaand bericht
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„ACW” voor referentienummer van het voorgaande bericht
	1154		M	an..35	Reference number	Referentienummer bericht van BGM, TAG 1004 van het bericht waarnaar dit bericht verwijst.
	1156			an..6	Line number	n.v.t.

Tabel 2: ERI-antwoordbericht ERIRSP						
Segment-groep	Segmentt Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht Facultatief	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	RFF (2)	1	C		REFERENCE	Referentie naar transactie-/factuurnummer
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„AAY” voor referentienummer verwijzend naar transactie
	1154		M	an..35	Reference number	Referentienummer toegekend door de ontvangende instantie. Het referentienummer dient te beginnen met de VN-landcode, gevolgd door drie tekens voor het toekennende systeem. Het laatste deel is het feitelijke referentienummer.
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
NAD	NAD (1)	1	M		NAME and ADDRESS	Naam en adres van de afzender van de mededeling
	3035		M	an..3	Party function code qualifier	„MS” voor afzender bericht
	C082				PARTY IDENTIFICATION DETAILS	n.v.t.
	3039			an..35	Party identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C058				NAME AND ADDRESS	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	3124			an..35	Name and address line	n.v.t.
	C080		M		PARTY NAME	
	3036		M	an..35	Party name	Naam van de afzender van de mededeling.

Tabel 2: ERI-antwoordbericht ERIRSP						
Segment-groep	Segmentt Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht Facultatief	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3036			an..35	Party name	n.v.t.
	3045			an..3	Party name format, coded	n.v.t.
	C059		C		STREET	
	3042		M	an..35	Street and number / p.o. box	Straat en nummer of postbus
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	n.v.t.
	3164		C	an..35	City name	Gemeente
	3229			an..9	Country sub-entity identification	n.v.t.
	3251		C	an..9	postcode identification	Postcode
	3207		C	an..3	country	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12
NAD	COM	2	C		COMMUNICATION CONTACT	Contactgegevens afzender communicatie (max. 2 mogelijkheden)
	C076		M		COMMUNICATION CONTACT	
	3148		M	an..70	Communication number	Communicatienummer
	3155		M	an..3	Communication channel qualifier	„TE” voor telefoonnummer „FX” voor faxnummer
	ERC	1	C		APPLICATION ERROR INFORMATION	
	C901		M		APPLICATION ERROR DETAIL	
	9321		M	an..8	Application error	Code toepassingsfout
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
ERC	FTX	2	C		FREE TEXT	Om de reden van de weigering mee te delen

Tabel 2: ERI-antwoordbericht ERIRSP						
Segment-groep	Segmentt Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Ni-veau	Verplicht Facultatief	Formaat	Naam	Omschrijving Aanduidingen in notatietekens
1	2	3	4	5	6	7
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	„AAO” voor beschrijving van de fout in vrije tekst
	4453			an..3	Free text function code	n.v.t.
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	n.v.t.
	1131			an..3	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	C108		C		TEXT LITERAL	Tekst
	4440		M	an.. 70	Free text	Verdere omschrijving
	4440		C	an.. 70	Free text	Verdere omschrijving
	4440		C	an.. 70	Free text	Verdere omschrijving
	4440		C	an.. 70	Free text	Verdere omschrijving
	4440		C	an.. 70	Free text	Verdere omschrijving
	3453			an.. 3	Language, coded	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting, coded	n.v.t.
	UNT		M		MESSAGE TRAILER	Einde en controle op volledigheid van het bericht
	0074		M	n..6	Number of segments in a message	
	0062		M	an..14	Message reference number	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	UNZ		M		INTERCHANGE TRAILER	Einde en controle van de uitwisseling
	0036		M	n..6	Interchange control count	„1” voor het aantal berichten in de uitwisseling
	0020		M	an..14	Interchange control reference	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht

3. FOUTCODES

Dit hoofdstuk bevat de lijst van foutcodes die men dient te gebruiken in het segment ERC, data-element 9321 als data-attribuut: *BERICHTREFERENTIE ALS ANTWOORD OP FOUTBESCHRIJVINGSCODE*.

Het is de codelijst voor de beschrijving van de fout die wordt gebruikt door de PROTECT-groep; de codewaardes zijn numeriek.

Voor lokale toepassingen kunnen extra codes nodig zijn. In lokale toepassingen kunnen extra codes toegewezen worden met alfanumerieke waarden; in dat geval dient het eerste teken alfabetisch te zijn (bv. A12).

De foutcodes worden in twee tabellen opgegeven. In de eerste tabel zijn de ingevoerde codes gesorteerd volgens codebeschrijving, in de andere tabel volgens codewaarde.

Er wordt ook vermeld of de code kan worden gebruikt in een antwoord op een BERMAN (B)- een ERINOT (E)- of een WASDIS (W)-bericht. Deze aanduidingen dienen als richtsnoer en zijn niet bedoeld om het gebruik van codes te beperken.

Foutcodes — gesorteerd volgens codebeschrijving

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
202	Agent onbekend		E	
153	Onvoldoende beschikbare aanlegruimte	B		
356	Code aanlegplaats ongeldig	B	E	W
355	Code aanlegplaats niet vermeld	B	E	
358	Code aanlegplaats of terminalcode ongeldig		E	
158	Aanlegplaats van oorsprong gelijk aan aanlegplaats van bestemming	B		
161	Locatie van aanlegplaats van oorsprong is niet dezelfde als van de vorige aanlegplaats (van bestemming)	B		
21	Aanlegplaats van oorsprong niet vermeld	B		
19	Aanlegplaats van oorsprong onbekend (code en/of tekst)	B		
150	Aanlegplaats is niet toegestaan of vaartuig te lang	B		
155	Aanlegplaats niet beschikbaar	B		
20	Geplande aanlegplaats onbekend (code en/of tekst)	B		
30	Soort verzoek om aanlegplaats (BGM.1001) ongeldig	B		
31	Soort verzoek om aanlegplaats (BGM.1001) niet in volgorde	B		
22	Aanlegplaats van bestemming (volgende aanlegplaats) niet vermeld	B		
23	Aanlegplaats van bestemming (volgende aanlegplaats) niet vermeld (code en/of tekst)	B		
25	Aanlegplaats onbekend (code en/of tekst)	B		
128	Annulering niet toegestaan: al geactiveerd door VTS	B	E	W

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
130	Annulering niet toegestaan: schip komt aan	B	E	W
131	Annulering niet toegestaan: schip is aangemeerd	B	E	W
135	Naam contactpersoon van vervoersagent ongeldig of niet vermeld	B	E	
136	ID van vervoersagent ongeldig	B	E	
137	NAD-gegevens van vervoersagent ongeldig of niet vermeld	B	E	W
138	Vervoersagent niet gemachtigd	B	E	W
139	ID SCAC-code van vervoerder ongeldig of niet vermeld	B	E	
140	NAD-gegevens van vervoerder ongeldig of niet vermeld	B		
119	CNI-nummer is reeds gebruikt in deze mededeling		E	
156	Combinatie ongeldig: verhouding diepgang-lengte van vaartuig	B		
222	Combinatie ongeldig: IMDG-klasse en VN-nummer		E	
225	Combinatie ongeldig: Lloyd's Registrummer en radioroepnaam	B	D	W
232	Combinatie ongeldig: code van MARPOL-bijlage en onderafdeling van MARPOL-bijlage			W
233	Combinatie ongeldig: roepreferentie van vaartuig en identificatie van vaartuig	B	E	W
27	Ontvanger niet vermeld		E	
220	Technische benaming van gevaarlijke goederen niet vermeld		E	
236	Gevaarlijke/hinderlijke goederen aan boord en/of Manifest aan boord – aanduiding ongeldig of niet vermeld	B		
400	Datum van aankomst van voortransport dient te worden vermeld of is niet geldig		E	
402	Datum van aankomst van voortransport/datum van vertrek van natransport: ongeldig of niet vermeld		E	
401	Datum van vertrek van natransport dient te worden vermeld of is ongeldig		E	
352	Datum van operatie (lossen) niet vermeld		E	
351	Datum van operatie (laden) niet vermeld		E	
376	Datum van operatie valt na de datum van natransport		E	
377	Datum van operatie valt voor de datum van voortransport		E	
375	Datum van operatie is ongeldig/valt buiten de verblijfsperiode		E	
350	Datum van operatie: niet vermeld of ongeldig		E	
353	Datum van registratie ongeldig	B		
378	Datum natransport valt vóór aankomst van vervoermiddel		E	
379	Datum voortransport valt na vertrek van vervoermiddel		E	
381	Datum/tijdstip laatste afvalverwijdering ongeldig		E	W
382	Datum/tijdstip van bericht ongeldig	B	E	W

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
383	Datum/tijdstip van laatste afvalverwijdering van vaartuig ongeldig			W
384	Datum/tijdstip van afvalverwijdering van schip in aanloophaven ongeldig			W
207	Declarerende partij niet vermeld		E	
201	Declarerende partij onbekend		E	
209	Declarerende partij: slechts één declarerende partij gemachtigd		E	
152	Diepte van het water onvoldoende	B		
112	Referentie dubbel bericht (BGM.1004)		E	
114	Dubbele mededeling/verzoek voor schip	B	D	W
600	Ongeldige identificatie materieel (EQD stemt niet overeen met SGP)		E	
407	ETA groter dan de huidige lokale tijd (Systeemtijd)	B	D	W
408	ETA hoofdtransport in aanloophaven ongeldig of niet vermeld	B	D	W
409	ETA hoofdtransport in aanlegplaats van bestemming (volgende aanlegplaats) ongeldig of niet vermeld	B		
411	ETA hoofdtransport groter dan ETD	B	D	W
405	ETA hoofdtransport in aanlegplaats ongeldig of niet vermeld	B	E	
370	ETA van partij waarnaar wordt verwezen ongeldig		E	
406	ETD hoofdtransport in aanlegplaats ongeldig of niet vermeld	B	E	
372	ETD van partij waarnaar wordt verwezen ongeldig	B	E	
373	ETD van natransport ongeldig of niet vermeld	B	E	
226	Vlampunt ongeldig of niet vermeld		E	
203	Bevrachter onbekend		E	
253	Brutogewicht goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
250	Artikelnummer van goederen is reeds gebruikt in deze zending		E	
265	Netto explosief gewicht van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
261	Nettogewicht van goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
262	Radioactieve criticiteitsindex van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
263	Radioactieve transportindex van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
264	Radioactiviteit van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
304	Code overslaginstructies ongeldig		E	
305	Overslaginstructies ongeldig voor declarerende partij		E	

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
234	Overslag niet toegestaan in opgegeven aanlegplaats/magazijn		E	
221	IMDG-klasse onbekend		E	
341	Lloyd's-nummer niet vermeld	B	E	W
340	Lloyd's-nummer ongeldig	B	E	W
505	Identificatiecode van locatie magazijn ongeldig		E	
506	Identificatie van locatie, naam/adres van magazijn niet vermeld		E	
520	MARPOL-bijlagecode ongeldig			W
521	Onderafdelingscode van MARPOL-bijlage ongeldig			W
311	Opmerkingencode wijzigingen in bericht ongeldig	B	E	
310	Tekst opmerkingen wijzigingen in bericht niet opgegeven	B	E	
113	Indicator berichtfunctie ongeldig	B	E	W
116	Data berichtidentificatiecode ongeldig (UNH.S009)	B	E	W
132	ID ontvanger van bericht ongeldig	B	E	W
133	Berichtreferentie ongeldig of niet vermeld	B	D	W
142	Berichtreferentie van vorig bericht ongeldig (onbekend)	B	E	W
143	ID van afzender bericht ongeldig	B	E	W
144	NAD-gegevens van afzender van bericht ongeldig of niet vermeld	B	E	W
165	Opeenvolging van berichten ongeldig (functie-indicator van waarde bericht in BGM.1225 onverwacht)	B	E	W
170	Lloyd's Registrummer stemt niet overeen met vorig Lloyd's Registrummer	B	D	W
171	Lloyd's Registrummer stemt niet overeen met vorig Lloyd's Registrummer	B	D	W
172	Vaartuigkenmerken in bericht stemmen niet overeen met databank havenautoriteit			W
321	Wijze van vervoer ongeldig of niet vermeld	B	E	W
322	Wijze van vervoer niet toegestaan (bv. voor declarerende agent)		E	
323	Tekstcode aanmeringsinformatie ongeldig	B		
345	Naam van vervoermiddel niet vermeld		E	
229	Nettogewicht ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
415	Mededeling/verzoek te vroeg ingediend	B		
416	Mededeling/verzoek te laat ingediend	B	E	
420	In te lichten partij niet vermeld		E	
425	Aantal bemanningsleden aan boord ongeldig	B		
426	Aantal colli niet vermeld		E	

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
427	Aantal personen aan boord ongeldig	B		
428	Aantal benodigde loodsen ongeldig	B		
429	Aantal benodigde sleepvaartuigen ongeldig	B		
440	Overlapping in aanlopen van schip vastgesteld	B		
224	Paginnummer IMDG-code: ongeldig formaat		E	
395	Identificatie partij: niet vermeld/ongeldig	B	E	W
300	Aanduidingscode partij ongeldig		E	
450	Nummer loodsvrijstelling ongeldig	B		
455	Statuten van de haven niet gevolgd		E	
460	Code plaats van binnenkomst aanloophaven ongeldig	B		
461	Code plaats van uitgang aanloophaven ongeldig	B		
462	Loshaven niet vermeld		E	
463	Laadhaven niet vermeld		E	
470	Code verzochte havendiensten ongeldig	B		
115	Vorig bericht niet ontvangen	B	E	W
475	Vorig bericht nog in behandeling	B	D	W
231	Beperking kwantiteit overschreden		E	
330	Radioroepnaam van vaartuig ongeldig of niet vermeld	B	E	W
331	Radioroepnaam van vaartuig ongeldig	B	E	W
380	Radioroepnaam of ETA en ETD moeten worden vermeld	B	E	
366	Referentie agent niet vermeld		E	
367	Referentie agent ongeldig		E	
360	Referentie expediteur niet vermeld		E	
361	Referentie expediteur ongeldig		E	
317	Referentie vorig bericht ongeldig	B	E	
480	Verzoek afgewezen door havenautoriteit	B	D	W
481	Verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluis ongeldig	B		
482	Verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluis te laat ingediend	B		
483	Verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluis onmogelijk	B		
485	Nummer veiligheidsdossier gevaarlijke goederen: niet vermeld		E	
486	Nummer veiligheidsdossier gevaarlijke goederen: ongeldig		E	
487	Veiligheidsniveau in vorige havenfaciliteit ongeldig	B		

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
488	Veiligheidsniveau ongeldig	B		
489	Indicator gevolgde veiligheidsprocedures ongeldig	B		
493	Beveiliging: Informatie ISPS-code ontbreekt	B		
490	Beveiliging: Code uitreikende instantie internationaal scheepsbeveiligingscertificaat ongeldig	B		
491	Beveiliging: NAD-gegevens van uitreikende instantie internationaal scheepsbeveiligingscertificaat ongeldig of niet vermeld	B		
492	Beveiliging: Indicator internationaal scheepsbeveiligingscertificaat aan boord en/of in staat om ISPS-code uit te voeren ongeldig	B		
535	Code benodigde dienstverlening (TSR.7273) ongeldig	B		
540	Verlader niet vermeld		E	
541	Scheepvaartlijn/geregelde dienst (SCAC-code) ongeldig of niet vermeld	B	E	
546	Verblijfsreferentie van schip (aanloopreferentie) in aanloophaven niet vermeld	B		
545	Verblijfsreferentienummer van schip (aanloopreferentienummer) ongeldig	B	E	
357	Terminalcode ongeldig		E	
531	Transportvergunning voor explosieven niet vermeld		E	
326	Aanduiding van stadium in het transport ongeldig of niet vermeld	B	E	W
103	Trachtte gegeven toe te voegen aan afgesloten mededeling		E	
100	Trachtte gegeven toe te voegen aan onbekende mededeling		E	
111	Trachtte afgesloten mededeling/bericht te annuleren	B	E	W
110	Trachtte onbekende mededeling/bericht te annuleren	B	E	W
108	Trachtte afgesloten mededeling/bericht te wijzigen	B	E	W
121	Trachtte gewist gegeven te wijzigen		E	
104	Trachtte gegevensveld in afgesloten mededeling te wijzigen		E	
101	Trachtte gegevensveld in onbekende mededeling te wijzigen		E	
106	Trachtte kopveld van onbekende mededeling te wijzigen		E	
120	Trachtte onbekend gegeven te wijzigen		E	
107	Trachtte mededeling met dubbele identificatie aan te maken		E	
123	Trachtte gewist gegeven te wissen		E	
105	Trachtte gegeven te wissen in afgesloten mededeling		E	
102	Trachtte gegeven te wissen in onbekende mededeling		E	
124	Trachtte laatst resterende gegeven te wissen		E	
122	Trachtte onbekend gegeven te wissen		E	
126	Trachtte afgesloten mededeling/bericht te vervangen	B	E	W

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
125	Trachtte onbekende mededeling/bericht te vervangen	B	E	W
550	Soort aanlegplaats niet geschikt voor type vaartuig	B		
551	Code soort aanlopen (doel aan aanlopen) in aanlegplaats ongeldig	B		
228	Verpakkingstype niet vermeld of ongeldig		E	
555	VN-nummer (UNDG-nummer) ongeldig		E	
227	VN-nummer of paginanummer IMDG-code: niet vermeld		E	
561	UN/LOCODE laatste onderzoeksplaats afval ongeldig			W
562	UN/LOCODE registratieplaats ongeldig	B		
563	UN/LOCODE aanloophaven ongeldig	B		
565	UN/LOCODE volgende aanloophaven ongeldig	B		
567	UN/LOCODE vorige aanloophaven ongeldig	B		
568	UN/LOCODE haven waar restafval werd afgeleverd ongeldig			W
577	UN/LOCODE haven van bestemming ongeldig	B		
570	UN/LOCODE loshaven ongeldig		E	
572	UN/LOCODE loshaven voor afval ongeldig			W
574	UN/LOCODE laadhaven ongeldig		E	
575	UN/LOCODE laadhaven vortransport ongeldig		E	
576	UN/LOCODE haven van oorsprong ongeldig	B		
614	Laadvermogen vaartuig ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)	B		
591	Defectcode vaartuig ongeldig	B		
235	Vaartuig komt niet naar haven	B		
592	Feitelijke diepgang van vaartuig vooraan en/of achteraan ongeldig of niet vermeld	B		
594	Vaartuig valt onder een boycot	B		
615	Algemene lengte van vaartuig ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)	B		
597	Naam kapitein van schip ongeldig of niet vermeld	B		
598	Naam vaartuig ongeldig			
599	Nationaliteit vaartuig ongeldig of niet vermeld	B	E	W
610	Naam van de contactpersoon van de agent van de eigenaar ongeldig of niet vermeld	B		
611	NAD-gegevens van de agent van de eigenaar van het schip ongeldig of niet vermeld	B		
613	Brutotonnage vaartuig ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)	B		

Codewaarde	Codebeschrijving — dient te worden gebruikt als antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
620	Typecode vaartuig ongeldig	B		
616	Maximumbreedte vaartuig ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)	B		
630	Aanlopen van schip geannuleerd	B		
631	Aanlopen van schip afgesloten	B	E	W
635	Reisnummer niet opgegeven	B		
650	ID afvalbak ongeldig			W
651	Aanduiding vrijstelling van afvalrapport ongeldig of niet opgegeven			W
652	Informatiecode bericht afvalrapport (BGM.1001) ongeldig			W
653	Tekst beschrijving van afval ongeldig of ongeschikt			W
654	Afvalvolume aan boord ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
655	Opslagcapaciteit afvalvolume ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
656	Afvalvolume dat zal worden afgeleverd ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
657	Afvalvolume dat zal worden voortgebracht ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
658	Afvalvolume dat aan boord blijft ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W

Foutcodes – gesorteerd op codewaarde

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
19	Aanlegplaats van oorsprong onbekend (code en/of tekst)	B		
20	Geplande aanlegplaats onbekend (code en/of tekst)	B		
21	Aanlegplaats van oorsprong niet vermeld	B		
22	Aanlegplaats van bestemming (volgende aanlegplaats) niet vermeld	B		
23	Aanlegplaats van bestemming (volgende aanlegplaats) niet vermeld (code en/of tekst)	B		
25	Aanlegplaats onbekend (code en/of tekst)	B		
27	Ontvanger niet vermeld		E	
30	Soort verzoek om aanlegplaats (BGM.1001) ongeldig	B		
31	Soort verzoek om aanlegplaats (BGM.1001) niet in volgorde	B		
100	Trachtte gegeven toe te voegen aan onbekende mededeling		E	
101	Trachtte gegevensveld in onbekende mededeling te wijzigen		E	

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
102	Trachtte gegeven te wissen in onbekende mededeling		E	
103	Trachtte gegeven toe te voegen aan afgesloten mededeling		E	
104	Trachtte gegevensveld in afgesloten mededeling te wijzigen		E	
105	Trachtte gegeven te wissen in afgesloten mededeling		E	
106	Trachtte kopveld van onbekende mededeling te wijzigen		E	
107	Trachtte mededeling met dubbele identificatie aan te maken		E	
108	Trachtte afgesloten mededeling/bericht te wijzigen	B	E	W
110	Trachtte onbekende mededeling/bericht te annuleren	B	E	W
111	Trachtte afgesloten mededeling/bericht te annuleren	B	E	W
112	Referentie dubbel bericht (BGM.1004)		E	
113	Indicator berichtfunctie ongeldig	B	E	W
114	Dubbele mededeling/verzoek voor schip	B	D	W
115	Vorig bericht niet ontvangen	B	E	W
116	Data berichtidentificatiecode ongeldig (UNH.S009)	B	E	W
119	CNI-nummer is reeds gebruikt in deze mededeling		E	
120	Trachtte onbekend gegeven te wijzigen		E	
121	Trachtte gewist gegeven te wijzigen		E	
122	Trachtte onbekend gegeven te wissen		E	
123	Trachtte gewist gegeven te wissen		E	
124	Trachtte laatst resterende gegeven te wissen		E	
125	Trachtte onbekende mededeling/bericht te vervangen	B	E	W
126	Trachtte afgesloten mededeling/bericht te vervangen	B	E	W
128	Annulering niet toegestaan: al geactiveerd door VTS	B	E	W
130	Annulering niet toegestaan: schip komt aan	B	E	W
131	Annulering niet toegestaan: schip is aangemeerd	B	E	W
132	ID ontvanger van bericht ongeldig	B	E	W
133	Berichtreferentie ongeldig of niet vermeld	B	D	W
135	Naam contactpersoon van vervoersagent ongeldig of niet vermeld	B	E	
136	ID van vervoersagent ongeldig	B	E	
137	NAD-gegevens van vervoersagent ongeldig of niet vermeld	B	E	W
138	Vervoersagent niet gemachtigd	B	E	W
139	ID SCAC-code van vervoerder ongeldig of niet vermeld	B	E	

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
140	NAD-gegevens van vervoerder ongeldig of niet vermeld	B		
142	Berichtreferentie van vorig bericht ongeldig (onbekend)	B	E	W
143	ID van afzender bericht ongeldig	B	E	W
144	NAD-gegevens van afzender van bericht ongeldig of niet vermeld	B	E	W
150	Aanlegplaats is niet toegestaan of vaartuig te lang	B		
152	Diepte van het water onvoldoende	B		
153	Onvoldoende beschikbare aanlegruimte	B		
155	Aanlegplaats niet beschikbaar	B		
156	Combinatie ongeldig: verhouding diepgang-lengte van vaartuig	B		
158	Aanlegplaats van oorsprong gelijk aan aanlegplaats van bestemming	B		
161	Locatie van aanlegplaats van oorsprong is niet dezelfde als van de vorige aanlegplaats (van bestemming)	B		
165	Opeenvolging van berichten ongeldig (functie-indicator van waarde bericht in BGM.1225 onverwacht)	B	E	W
170	Lloyd's Registernummer stemt niet overeen met vorig Lloyd's Registernummer	B	D	W
171	Lloyd's Registernummer stemt niet overeen met vorig Lloyd's Registernummer	B	D	W
172	Vaartuigkenmerken in bericht stemmen niet overeen met databank havenautoriteit			W
201	Declarerende partij onbekend		E	
202	Agent onbekend		E	
203	Bevrachter onbekend		E	
207	Declarerende partij niet vermeld		E	
209	Declarerende partij: slechts één declarerende partij gemachtigd		E	
220	Technische benaming van gevaarlijke goederen niet vermeld		E	
221	IMDG-klasse onbekend		E	
222	Combinatie ongeldig: IMDG-klasse en VN-nummer		E	
224	Paginnummer IMDG-code: ongeldig formaat		E	
225	Combinatie ongeldig: Lloyd's Registernummer en radioroepnaam	B	D	W
226	Vlampunt ongeldig of niet vermeld		E	
227	VN-nummer of paginnummer IMDG-code: niet vermeld		E	
228	Verpakkingstype niet vermeld of ongeldig		E	
229	Nettogewicht ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
231	Beperking kwantiteit overschreden		E	

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
232	Combinatie ongeldig: code van MARPOL-bijlage en onderafdeling van MARPOL-bijlage			W
233	Combinatie ongeldig: roepreferentie van vaartuig en identificatie van vaartuig	B	E	W
234	Overslag niet toegestaan in opgegeven aanlegplaats/magazijn		E	
235	Vaartuig komt niet naar haven	B		
236	Gevaarlijke/hinderlijke goederen aan boord en/of Manifest aan boord – aanduiding ongeldig of niet vermeld	B		
250	Artikelnummer van goederen is reeds gebruikt in deze zending		E	
253	Brutogewicht goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
261	Nettogewicht van goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
262	Radioactieve criticiteitsindex van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
263	Radioactieve transportindex van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
264	Radioactiviteit van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
265	Netto explosief gewicht van de goederen ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)		E	
300	Aanduidingscode partij ongeldig		E	
304	Code overslaginstructies ongeldig		E	
305	Overslaginstructies ongeldig voor declarerende partij		E	
310	Tekst opmerkingen wijzigingen in bericht niet opgegeven	B	E	
311	Opmerkingencode wijzigingen in bericht ongeldig	B	E	
317	Referentie vorig bericht ongeldig	B	E	
321	Wijze van vervoer ongeldig of niet vermeld	B	E	W
322	Wijze van vervoer niet toegestaan (bv. voor declarerende agent)		E	
323	Tekstcode aanmeringsinformatie ongeldig	B		
326	Aanduiding van stadium in het transport ongeldig of niet vermeld	B	E	W
330	Radioroepnaam van vaartuig ongeldig of niet vermeld	B	E	W
331	Radioroepnaam van vaartuig ongeldig	B	E	W
340	Lloyd's-nummer ongeldig	B	E	W
341	Lloyd's-nummer niet vermeld	B	E	W
345	Naam van vervoermiddel niet vermeld		E	
350	Datum van operatie: niet vermeld of ongeldig		E	

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
351	Datum van operatie (laden) niet vermeld		E	
352	Datum van operatie (lossen) niet vermeld		E	
353	Datum van registratie ongeldig	B		
355	Code aanlegplaats niet vermeld	B	E	
356	Code aanlegplaats ongeldig	B	E	W
357	Terminalcode ongeldig		E	
358	Code aanlegplaats of terminalcode ongeldig		E	
360	Referentie expediteur niet vermeld		E	
361	Referentie expediteur ongeldig		E	
366	Referentie agent niet vermeld		E	
367	Referentie agent ongeldig		E	
370	ETA van partij waarnaar wordt verwezen ongeldig		E	
372	ETD van partij waarnaar wordt verwezen ongeldig	B	E	
373	ETD van natransport ongeldig of niet vermeld	B	E	
375	Datum van operatie is ongeldig/valt buiten de verblijfsperiode		E	
376	Datum van operatie valt na de datum van natransport		E	
377	Datum van operatie valt voor de datum van voortransport		E	
378	Datum natransport valt vóór aankomst van vervoermiddel		E	
379	Datum voortransport valt na vertrek van vervoermiddel		E	
380	Radioroepnaam of ETA en ETD moeten worden vermeld	B	E	
381	Datum/tijdstip laatste afvalverwijdering ongeldig			W
382	Datum/tijdstip van bericht ongeldig	B	E	W
383	Datum/tijdstip van laatste afvalverwijdering van vaartuig ongeldig		E	W
384	Datum/tijdstip van afvalverwijdering van schip in aanloophaven ongeldig			W
395	Identificatie partij: niet vermeld/ongeldig	B	E	W
400	Datum van aankomst van voortransport dient te worden vermeld of is niet geldig		E	
401	Datum van vertrek van natransport dient te worden vermeld of is ongeldig		E	
402	Datum van aankomst van voortransport/datum van vertrek van natransport: ongeldig of niet vermeld		E	
405	ETA hoofdtransport in aanlegplaats ongeldig of niet vermeld	B	E	
406	ETD hoofdtransport in aanlegplaats ongeldig of niet vermeld	B	E	
407	ETA groter dan de huidige lokale tijd (Systeemtijd)	B	D	W
408	ETA hoofdtransport in aanloophaven ongeldig of niet vermeld	B	D	W

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
409	ETA hoofdtransport in aanlegplaats van bestemming (volgende aanlegplaats) ongeldig of niet vermeld	B		
411	ETA hoofdtransport groter dan ETD	B	D	W
415	Mededeling/verzoek te vroeg ingediend	B		
416	Mededeling/verzoek te laat ingediend	B	E	
420	In te lichten partij niet vermeld		E	
425	Aantal bemanningsleden aan boord ongeldig	B		
426	Aantal colli niet vermeld		E	
427	Aantal personen aan boord ongeldig	B		
428	Aantal benodigde loodsen ongeldig	B		
429	Aantal benodigde sleepvaartuigen ongeldig	B		
440	Overlapping in aanlopen van schip vastgesteld	B		
450	Nummer loodsvrijstelling ongeldig	B		
455	Statuten van de haven niet gevolgd		E	
460	Code plaats van binnenkomst aanloophaven ongeldig	B		
461	Code plaats van uitgang aanloophaven ongeldig	B		
462	Loshaven niet vermeld		E	
463	Laadhaven niet vermeld		E	
470	Code verzochte havendiensten ongeldig	B		
475	Vorig bericht nog in behandeling	B	D	W
480	Verzoek afgewezen door havenautoriteit	B	D	W
481	Verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluis ongeldig	B		
482	Verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluis te laat ingediend	B		
483	Verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluis onmogelijk	B		
485	Nummer veiligheidsdossier gevaarlijke goederen: niet vermeld		E	
486	Nummer veiligheidsdossier gevaarlijke goederen: ongeldig		E	
487	Veiligheidsniveau in vorige havenfaciliteit ongeldig	B		
488	Veiligheidsniveau ongeldig	B		
489	Indicator gevolgde veiligheidsprocedures ongeldig	B		
490	Beveiliging: Code uitreikende instantie internationaal scheepsbeveiligingscertificaat ongeldig	B		
491	Beveiliging: NAD-gegevens van uitreikende instantie internationaal scheepsbeveiligingscertificaat ongeldig of niet vermeld	B		
492	Beveiliging: Indicator internationaal scheepsbeveiligings- certificaat aan boord en/of in staat om ISPS-code uit te voeren ongeldig	B		

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
493	Beveiliging: Informatie ISPS-code ontbreekt	B		
505	Identificatiecode van locatie magazijn ongeldig		E	
506	Identificatie van locatie, naam/adres van magazijn niet vermeld		E	
520	MARPOL-bijlagecode ongeldig			W
521	Onderafdelingscode van MARPOL-bijlage ongeldig			W
531	Transportvergunning voor explosieven niet vermeld		E	
535	Code benodigde dienstverlening (TSR.7273) ongeldig	B		
540	Verlader niet vermeld		E	
541	Scheepvaartlijn/geregelde dienst (SCAC-code) ongeldig of niet vermeld	B	E	
545	Verblijfsreferentienummer van schip (aanloopreferentienummer) ongeldig	B	E	
546	Verblijfsreferentie van schip (aanloopreferentie) in aanloophaven niet vermeld	B		
550	Soort aanlegplaats niet geschikt voor type vaartuig	B		
551	Code soort aanlopen (doel aan aanlopen) in aanlegplaats ongeldig	B		
555	VN-nummer (UNDG-nummer) ongeldig		E	
561	UN/LOCODE laatste onderzoeksplaats afval ongeldig			W
562	UN/LOCODE registratieplaats ongeldig	B		
563	UN/LOCODE aanloophaven ongeldig	B		
565	UN/LOCODE volgende aanloophaven ongeldig	B		
567	UN/LOCODE vorige aanloophaven ongeldig	B		
568	UN/LOCODE haven waar restafval werd afgeleverd ongeldig			W
570	UN/LOCODE loshaven ongeldig		E	
572	UN/LOCODE loshaven voor afval ongeldig			W
574	UN/LOCODE laadhaven ongeldig		E	
575	UN/LOCODE laadhaven voortransport ongeldig		E	
576	UN/LOCODE haven van oorsprong ongeldig	B		
577	UN/LOCODE haven van bestemming ongeldig	B		
591	Defectcode vaartuig ongeldig	B		
592	Feitelijke diepgang van vaartuig vooraan en/of achteraan ongeldig of niet vermeld	B		
594	Vaartuig valt onder een boycot	B		
597	Naam kapitein van schip ongeldig of niet vermeld	B		
598	Naam vaartuig ongeldig			
599	Nationaliteit vaartuig/registratie ongeldig of niet opgegeven	B	E	W

Code waarde	Codebeschrijving — te gebruiken in antwoord op bericht:	BERMAN	ERINOT	WASDIS
600	Ongeldige identificatie materieel (EQD stemt niet overeen met SGP)		E	
610	Naam van de contactpersoon van de agent van de eigenaar ongeldig of niet vermeld	B		
611	NAD-gegevens van de agent van de eigenaar van het schip ongeldig of niet vermeld	B		
613	Brutotonnage vaartuig ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)	B		
614	Laadvermogen vaartuig ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)	B		
615	Algemene lengte van vaartuig ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)	B		
616	Maximumbreedte vaartuig ongeldig of niet vermeld (incl. meeteenheid ongeldig of niet vermeld)	B		
620	Typecode vaartuig ongeldig	B		
630	Aanlopen van schip geannuleerd	B		
631	Aanlopen van schip afgesloten	B	E	W
635	Reisnummer niet opgegeven	B		
650	ID afvalbak ongeldig			W
651	Aanduiding vrijstelling van afvalrapport ongeldig of niet opgegeven			W
652	Informatiecode bericht afvalrapport (BGM.1001) ongeldig			W
653	Tekst beschrijving van afval ongeldig of ongeschikt			W
654	Afvalvolume aan boord ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
655	Opslagcapaciteit afvalvolume ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
656	Afvalvolume dat zal worden afgeleverd ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
657	Afvalvolume dat zal worden voortgebracht ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W
658	Afvalvolume dat aan boord blijft ongeldig of niet opgegeven (incl. meeteenheid ongeldig of niet opgegeven)			W

Aanhangsel 4

KADEBEHEER EN HAVENAANMELDING (BERMAN)

INHOUDSOPGAVE

1.	Noodzakelijke gegevens overeenkomstig het FAL-Verdrag	159
2.	Berichtfunctie	160
2.1.	Functionele beschrijving	160
2.2.	Principes van het bericht	160
3.	Berichtstructuur	162
4.	Data-attributen	183

1. NOODZAKELIJKE GEGEVENS OVEREENKOMSTIG HET FAL-VERDRAG

Volgens de FAL Generale-verklaring¹ mogen de openbare diensten niet meer dan de volgende informatie eisen:

1. naam en beschrijving van het schip
2. nationaliteit van het schip
3. gegevens in verband met de registratie
4. gegevens in verband met de tonnage
5. naam van de kapitein
6. naam en adres van de scheepsagent
7. korte beschrijving van de lading
8. aantal bemanningsleden
9. aantal passagiers
10. korte beschrijving van de reis

¹ IMO-Compendium on facilitation and electronic business, FAL.5/Cic.15, 19 februari 2001; Richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens in de lidstaten van de Gemeenschap (PB L 67 van 9.3.2002, blz. 31).

11. datum en tijdstip van aankomst, datum van vertrek
12. haven van aankomst of vertrek
13. positie van het schip in de haven
14. behoeften van het schip op het gebied van ontvangsfaciliteiten voor afval en restafval
15. doel van het bezoek

Bovendien moeten de volgende gegevens worden opgenomen ten behoeve van ISPS²:

16. naam van veiligheidsbeambte van schip
17. nummer beveiligingscertificaat (ISSC) en uitreikende instantie
18. veiligheidsniveau waarop het schip opereert, niveau 1, 2 of 3
19. informatie over aantal personen en voertuigen

2. BERICHTFUNCTIE

2.1. Functionele beschrijving

Het BERMAN-bericht is een bericht van een vervoerder, zijn agent of een schip aan de verantwoordelijke havenautoriteit, waarin een aanlegplaats wordt gevraagd en informatie wordt verstrekt over de aanloop, het schip en de behoeften in verband met de aanlegplaats en de verwachte operaties³. Het is gebaseerd op het EDIFACT BERMAN-bericht dat gepubliceerd is in de UN/EDIFACT D 04B directory. De toepassingshandleiding is gebaseerd op de richtsnoeren die zijn vastgelegd door de PROTECT-groep.

2.2. Principes van het bericht

De volgende principes zijn van toepassing op het BERMAN-bericht zoals bepaald in deze technische specificaties ten behoeve van de elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart:

1. Een bericht mag slechts informatie bevatten over één vervoermiddel/zending.
2. Eén bericht mag slechts betrekking hebben op één bezoek van een schip aan één aanloophaven.
3. Het bezoek van het schip moet geïdentificeerd worden aan de hand van een uniek aanlooppreferentienummer dat wordt verstrekt door of in naam van de bevoegde instantie in de haven (bv. de havenautoriteit of de douaneautoriteit).
4. Het bericht dient de (juridische) vereisten te bevatten in verband met de aanmelding van een schip in een haven. Het dient één verzoek voor het schip te onderbouwen — hetzij om de haven binnen te varen, hetzij om aan te leggen bij aankomst van het schip, om de aanlegplaats te verlaten bij vertrek van het schip, om te veranderen van aanlegplaats binnen de haven of om slechts door het havengebied door te varen.

² De International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-code) werd in 2002 goedgekeurd door de IMO. Het is verplicht haar na te leven als gevolg van de SOLAS-Conventie die op 1 juli 2004 van kracht werd.

³ Overeenkomstig het IMO-compendium kan men het BERMAN-bericht gebruiken als vervanging voor de Algemene IMO-verklaring (CUSREP) om de verwachte aankomst van een schip in een bepaalde haven aan te kondigen.

5. De kennisgeving van aankomst dient alle gegevens te bevatten in verband met de bewegingen van het schip van buiten het havengebied tot de eerste aanlegplaats binnen het havengebied. De extra te regelen diensten voor aankomst op de eerste aanlegplaats (bv. aanvragen van loodsen, VTS, sleepboten en roeiers) kunnen aangegeven worden. Het ETA (Estimated Time of Arrival of verwacht tijdstip van aankomst) op het aanlooppunt en de vorige aanloophaven van het schip moeten worden opgegeven.
6. Een verzoek om van aanlegplaats te veranderen dient alle gegevens bevatten over de beweging van een aanlegplaats naar de volgende aanlegplaats binnen hetzelfde havengebied. De extra te regelen diensten (bv. aanvragen van sleepboten, loodsen of roeiers) kunnen voor elke aanlegplaats afzonderlijk aangegeven worden. Het ETD (Estimated Time of Departure of verwachte tijdstip van vertrek) van de eerste aanlegplaats is verplicht. Het verzoek om van aanlegplaats te veranderen dient verder nog de andere aanlegplaatsen te bevatten die men van plan is te bezoeken tijdens het bezoek van het schip, met inbegrip van het ETA in deze aanlegplaatsen.
7. Een verzoek tot vertrek dient alle gegevens te bevatten in verband met het vertrek van het schip van de (laatste) aanlegplaats in het havengebied. De extra te regelen diensten voor het vertrek van de aanlegplaats (bv. aanvragen van sleepboten, loodsen of roeiers) kunnen aangegeven worden. Het ETD van de aanlegplaats en de volgende aanloophaven van het schip dienen te worden aangegeven ten tijde van het vertrek.
8. Het bericht is gebaseerd op de toepassing met behulp van EDI van de volgende internationale en Europese wetgeving, die het ook ondersteunt:
 - (a) het *IMO FAL-formulier 1* (dat ook deel uitmaakt van het IMO Compendium on Facilitation and electronic business, document FAL.5/Circ.15, van 19 februari 2001 en van de Europese Richtlijn „betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap”, Richtlijn 2002/6/EG van 19 februari 2002, PB L 67 van 9.3.2002, blz. 31).
 - (b) De *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, die goedgekeurd werd door de Conferentie van verdragsluitende regeringen die partij zijn bij het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van 12 december 2002, in de wijzigingen in de bijlage bij het Internationale Verdrag voor Beveiliging Van Mensenlevens Op Zee (SOLAS) van 1974 en *Verordening (EG) nr. 725/2004* van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6).
9. Het bericht dient in de mogelijkheid te voorzien van verzending van een vervanging of een annulering van een eerder verzonden oorspronkelijk bericht.
10. De inhoud van het bericht moet een unieke identificatie bezitten aan de hand van de berichtreferentie (in BGM 1004) en de identificatie van de afzender van het bericht (in NAD(MS) 3039). Alle andere identificatiegegevens, zoals het unieke scheeps-ID van het schip of het reisnummer, zijn secundaire referenties. De verzending van vervangingen en updates maakt ook gebruik van dit principe.

3. BERICHTSTRUCTUUR

Bladzijde	Pos.	Seg.		Basis	Gebruiker				groep	Toelichtingen en
Nr.	Nr.	ID	Naam	Status	Status	Maximaal gebruik			Herhaling	Opmerkingen
		UNA		C	C	1				
		UNB		M	M	1				
	10	UNH	Message Header	M	M	1				
	20	BGM	Beginning of Message	M	M	1				
	30	DTM	Date/time/period	C	R	1				
	40	FTX	Free text	C	D	1				
	50	RFF	Reference	C	D	3			Bericht Schip	
	70		Segment Group 1: NAD-SG2	M	M			9		
	80	NAD	Name and address	M	M	1			Afzender	Ontvanger, agent, kapitein, veiligheidsbeambte
	90		Segment Group 2: CTA-COM	C	O			1		
	100	CTA	Contact Information	M	M	1				
	110	COM	Communication Contact	C	O	3				
	120		Segment Group 3: TDT-RFF-MEA-FTX-SG4	M	M			1		
	130	TDT	Transport Information	M	M	1			Scheeps-ID	
	140	RFF	Reference	C	D	1		6		
	160	MEA	Measurements	C	R	1		9	LOA	Diepgang, GRT
	170	FTX	Free text	C	O	1		3	DGS-indicator	Beschrijving lading
	190		Segment Group 4: LOC-DTM	C	R			9		

Bladzijde	Pos.	Seg.		Basis	Gebruiker				groep	Toelichtingen en
Nr.	Nr.	ID	Naam	Status	Status	Maximaal gebruik			Herhaling	Opmerkingen
	200	LOC	Place / location identification	M	M	1			Haven van aank.	Vorige haven, volgende haven, eindbestemming
	210	DTM	Date/tijd/periode	C	M	1		2	ETA	ETD
	300		Segment Group 7: TSR-QTY-SG8	C	O			4		
	310	TSR	Transport service requirements	M	M	1			Verzoek	
	320	QTY	Quantity	C	D	1		2	Personen	
	330	FTX	Free text	C	R	1		9	ISSC, veiligheidsniveau, bekwame CAR	
	340		Segment Group 8: LOC-DTM-POC-SG9	C	C			4		
	350	LOC	Place / location identification	M	M	1			Activiteit Loc	
	370	DTM	Date/time/period	C	D	1		2		
	380	QTY	Quantity	C	D	1		2		
	390	POC	Purpose of call	C	O	9				
	400	FTX	Free text	C	R	1				
	410		Segment Group 9: HAN-NAD	C	O			4		
	420	HAN	Handling instructions	M	M	1			Havendiensten	
	430	NAD	Name and address	C	D	1		4		
	500	UNT	Message Trailer	M	M		1			

Het formaat van de mededeling vóór aankomst voor het bericht voor het beheer van de aanlegplaats is als volgt:

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	UNA		C		<i>Service String Advice</i>	
			M	an1	Component data element Separator	:
			M	an1	Segment Tag and Data element separator	+
			M	an1	Decimal Notation	.
			M	an1	Release indicator	?
			M	an1	Reserved future use	<i>Spatie</i>
			M	an1	Segment terminator	'
					<i>Advised string: UNA:+.? '</i>	<i>6 tekens</i>
	UNB		M		Interchange header	
	S001		M		SYNTAX IDENTIFIER	
	0001		M	a4	Syntax identifier	„UNOC” controlebureau
	0002		M	n1	Syntax version number	'2'
	S002		M		INTERCHANGE SENDER	
	0004		M	an..35 (an25)	Sender identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007			an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0008			an..14	Address for reverse routing	n.v.t.
	S003		M		INTERCHANGE RECIPIENT	
	0010		M	an..35 (an25)	Recipient identification	Postbusnummer of unieke benaming
	0007		C	an..4	Partner identification code qualifier	n.v.t.
	0014		C	an..14	Routing address	n.v.t.
	S004		M		DATE / TIME OF PREPARATION	
	0017		M	n6	Date	Aanmaakdatum, JJMMDD
	0019		M	n4	Time	Aanmaaktijdstip, UUMM
	0020		M	an..14	Interchange reference identification.	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	S005		C		RECIPIENTS REFERENCE, PASSWORD	n.v.t.
	0022			an..14	Recipient's reference / password	n.v.t.
	0025			an2	Recipient's reference, password qualifier	n.v.t.
	0026				an..14	Referentie van toepassing
	0029				a1	Code verwerking voorrang
	0031		C	C	n1	Verzoek om ontvangstbevestiging
	0032				an..35	n.v.t.
	0035			C	n1	Testindicator „1” = de uitwisseling betreft een testbericht
	UNH		<i>M</i>		<i>Identification, specification and heading of a message</i>	
	0062		<i>M</i>	an..14	Message reference number	Eerste 14 tekens van het berichtnummer
	S009		<i>M</i>		MESSAGE IDENTIFIER	Identificatie bericht
	0065		<i>M</i>	an..6	Message type	„BERMAN”, type bericht
	0052		<i>M</i>	an..3	Message version number	„D”, versienummer bericht
	0054		<i>M</i>	an..3	Message release number	„05B”, releasenummer bericht
	0051		<i>M</i>	an..2	Controlling agency	„UN”, controlebureau
	0057		<i>M</i>	an..6	Association assigned code	„ERI20”, aan de organisatie toegekende code / ERI / Protect-versie 2.0
	0068		C	an..35	Common access reference	Verwijzing naar alle berichten die te maken hebben met een gezamenlijk dossier
	S010				STATUS OF THE TRANSFER	
	0070			n..2	Sequence of transfers	n.v.t.
	0073			a1	First and last transfer	n.v.t.
	BGM		<i>M</i>		<i>Identification of the type and function of the message</i>	
	C002				Message name	

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	1001		M	an..3	Document / message name code	Type bericht: „185” Aankomst „186” Vertrek „187” Combinatie, verplaatsing „318” Aanvraag voor verplaatsing „23” Statusinformatie ... wijziging van origineel 187 Opmerking: 187 dient te worden gebruikt als indicator van voortzetting van de reis
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	1000			an..35	Document/message name	
	C106		M		DOCUMENT / MESSAGE IDENTIFICATION	
	1004		M	an..35	Document identifier	Gebruik max. (an.15) voor referentienummer bericht
	1056			an..9	Version	
	1060			an..6	Revision number	
	1225		M	an..3	Message function code	<i>Functie</i> bericht: „9” = nieuw bericht, oorspronkelijk „5” = modificatiebericht door vervanging „1” = annulering
	4343			an..3	Response type code	„QA”
	DTM		M		DATE / TIME / PERIOD	
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„137” Datum van opstelling
	2380		M	an..35	Date or time period value	Datum: JJJJMMDD
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	‘102’ Voor JJJJMMDDUUMM gebruik „203”
	FTX		C		Free text	
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	4453			an..3	Free text function code	
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441		C	an..17	Free text identification	Algemene informatie over het aanlopen van het schip CAM = fouten in vorig bericht CAN = geannuleerd omdat de lading veranderd is GIV = algemene info vaartuig
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	C108		C			
	4440		C	an..512	Free text	Vrije tekst: Informatie over defecten aan schip (vaartuig, nautische installatie, laden en lossen, uitstekende delen, brand, oververhitting, rook)
	4440		C	an..512	Free text	
	4440			an..512	Free text	
	4440			an..512	Free text	
	4440			an..512	Free text	
	3453			an..3	Language, coded	
	4447			an..3	Text formatting, coded	
	RFF		C		REFERENCE	Referentie van het bericht dat gewijzigd is, verplicht indien het bericht een modificatiebericht is.
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„ACW” Referentie naar voorgaand bericht
	1154		M	an..70	Reference number	Gebruik (an.15) berichtreferentienummer van BGM, tag 1004 van het bericht waarnaar dit huidige bericht verwijst
	1156			an..6	Line number	
	4000			an..35	Reference version number	
	1060			an..6	Revision number	

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	RFF		C		<i>REFERENCE</i>	<i>Referentie-informatie</i>
	C506		<i>M</i>		REFERENCE	Alleen indien bekend
	1153		<i>M</i>	an..3	Reference qualifier	„ATZ” Referentienummer verblijf van schip „GDN” nummer Generale Verklaring „AAE” Aangiftenummer goederen
	1154		<i>M</i>	an..70	Reference identifier	Referentienummer of aangiftenummer
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.
	RFF		C		<i>REFERENCE</i>	
	C506		<i>M</i>		REFERENCE	
	1153		<i>M</i>	an..3	Reference qualifier	EPC = Electronic Port Clearance (één loket) „ACE” Corresponderend documentnummer „EPC” Document waarnaar verwezen wordt, wordt verzonden via EDI en een EPC-toepassing „ROB” Document waarnaar verwezen wordt, is beschikbaar, maar blijft aan boord
	1154		<i>M</i>	an..70	Reference identifier	„799” Aangifte Scheepsvoorraden „797” Maritieme gezondheidsverklaring „745” Passagierslijst „744” Verklaring over de bezittingen van de bemanningsleden „250” Verklaring over de lijst van bemanningsleden „85” Douaneverklaring
	1156			an..6	Line number	n.v.t.
	4000			an..35	Reference version number	n.v.t.
	1060			an..6	Revision number	n.v.t.

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
NAD Gr 1	NAD		M		Name and address	
	3035		M	an..3	NAME and ADDRESS	Afzender, agent en/of kapitein van het schip zijn verplicht Naam type: „MS” Afzender bericht „CG” Agent „CPE” Kapitein van het schip „AM” Bevoegde ambtenaar (veiligheidsbeambte)
	C082		C		Party function code qualifier	Code indien de ontvanger deze kent, anders andere velden
	3039		M	an..35	PARTY IDENTIFICATION DETAILS	
	1131			an..17	Party identification	
	3055			an..3	Code list qualifier	
	C058				Code list responsible agency	
	3124			an..35	NAME AND ADDRESS	
	3124			an..35	Name and address line	
	3124			an..35	Name and address line	
	3124			an..35	Name and address line	
	3124			an..35	Name and address line	
	C080		C		Name and address line	
	3036		M	an..35	PARTY NAME	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3036			an..35	Party name	
	3045			an..3	Party name	
	C059		C		Party name format, coded	
	3042		M	an..35	STREET	
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	3042			an..35	Street and number / p.o. box	
	3164		C	an..35	Street and number / p.o. box	
	C819				Country sub-entity details	
	3229			an..9	n.v.t.	
	1132			an..17	n.v.t.	
	3055			an..3	n.v.t.	
	3228			an..70	n.v.t.	
	3251		C	an..17	postcode identification	Postcode
	3207		C	an..3	country	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12
					XXXXXXX	
<i>NAD Gr 2</i>	CTA		C	<i>NAD</i>	<i>CONTACT INFORMATION</i>	Contactgegevens afzender
	3139		M	an..3	Contact function	„IC” = Contactpersoon voor informatie
	C056				DEPARTMENT OR EMPLOYEE DETAILS	
	3413			an..17	Department or employee identification	n.v.t.
	3412		C	an..35	Department or employee	Contactpersoon — naam of functie
<i>CTA</i>	COM		C	<i>NAD/CTA</i>	<i>COMMUNICATION CONTACT</i>	Contactinformatie afzender mededeling
	C076				COMMUNICATION CONTACT	
	3148		M	an..512	Communication number	Communicatienummer
	3155		M	an..3	Communication channel qualifier	„TE” voor telefoonnummer „FX” voor faxnummer „EM” voor e-mailadres „EI” voor nummer EDI-postbus (EDI-nummer of e-mailadres voor NAD 1 is verplicht indien een antwoord in de vorm van een APERAK-bericht wordt gevraagd. Wanneer geen antwoord wordt gevraagd, hoeft men het EDI-nummer en e-mailadres niet te gebruiken).

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
<i>TDT</i> <i>Gr 3</i>	TDT		<i>M</i>		<i>TRANSPORT Information</i>	Specificatie van het vervoermiddel, het schip dat zijn naam aan het samenstel geeft, (een enkel schip zonder duwbak is in deze context ook een samenstel)
	8051		<i>M</i>	an..3	Transport stage code qualifier	„20” hoofdtransport
	8028		<i>M</i>	an..17	Conveyance reference number	Reisnummer, bepaald door afzender van bericht
	C220		<i>M</i>		MODE OF TRANSPORT	
	8067		<i>M</i>	an..3	Mode of transport, coded	„8” voor binnenvaart, „1” voor zeevervoer (zie VN/ECE Rec. 19)
	8066			an..17	Mode of transport	n.v.t.
	C228		<i>M</i>		TRANSPORT MEANS	
	8179		<i>M</i>	an..8	Type of means of transport identification, convoy type	Code voor scheeps- en samensteltypes van vervoermiddelen uit UN/CEFACT Rec. 28, zie onder 2.4.2.1 en hoofdstuk 6
	8178			an..17	Type of means of transport	n.v.t.
	C040		<i>C</i>		CARRIER	n.v.t.
	3127		<i>C</i>	an..17	Carrier identification	n.v.t.
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3128		<i>C</i>	an..35	Carrier name	n.v.t.
	8101			an..3	Transit direction, coded	n.v.t.
	C401				EXCESS TRANSPORTATION INFORMATION	
	8457			an..3	Excess transportation reason	n.v.t.
	8459			an..3	Excess transportation responsibility	n.v.t.
	7130			an..17	Customer authorization number	n.v.t.
	C222		<i>M</i>		TRANSPORT IDENTIFICATION	
	8213		<i>M</i>	an..9	ID. of means of transport identification	Vaartuignummer: 7 tekens voor OFS- of IMO-aanduiding, 8 tekens voor ERN-aanduiding en uniek Europees scheepsidentificatienummer

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	1131			an..17	Code list qualifier	„OFS” voor een Officieel Scheepsnummer van het CCR-systeem, zie onder 2.4.2.2 „IMO” voor een IMO-nummer, zie onder 2.4.2.3 „ERN” voor alle andere schepen (Internationaal elektronisch rapportagenummer), zie onder 2.4.2.4 „ENI” voor een uniek Europees scheepsidentificatienummer, zie onder 2.4.2.5
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	8212		M	an..35	Id. Of the means of transport	<i>Naam van het schip.</i> Indien de naam van het vaartuig meer dan 35 tekens telt, moet hij worden afgekort.
	8453		M	an..3	Nationality of means of transport	De landcode ISO 3166-1 alfa-2, zie onder 2.4.2.12. Wanneer de nationaliteit van het vervoermiddel onbekend is, dient men de code van drie tekens te gebruiken van de bevoegde instantie die het Europees scheepsidentificatienummer heeft uitgereikt.
	8281			an..3	Transport ownership	n.v.t.
TDT	RFF		C	<i>TDT</i>	<i>REFERENCE</i>	
	C506		M		REFERENCE	
	1153		M	an..3	Reference qualifier	„VM” Identificatie van de vaartuig „PEX” vrijstellingsnummer beloodsing
	1154		M	an..70	Reference number	Radioroepnaam indien van toepassing of de identiteit van elk(e) duwbak/vaartuig in een combinatie (OFS/ERI ID) Nummer vrijstelling
	1156			an..6	Line number	
	4000			an..35	Reference version number	
	1060			an..6	Revision number	
<i>TDT</i>	DTM		C	<i>TDT</i>	<i>DATE / TIME / PERIOD</i>	
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	Lokale tijd op de plaats van aankomst Code „132”= ETA
	2380		M	an..35	Date or time period value	Datum tijdstip: JJJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	‘203’
TDT	MEA		C	TDT	MEASUREMENTS	
	6311		M	an..3	Measurement purpose qualifier	Aanduiding doel van de meting: „AAE” Meting
	C502		M		MEASUREMENT DETAILS	
	6313		M	an..3	Property measured	Meting afmetingen: „AAM” Brutotonnage van vaartuig, BT „AAN” Nettotonnage van vaartuig „ACS” Totale lengte „ADS” Lengte voorsteven tot brug „WM” Maximale breedte „DP” Maximale diepgang (diepte) „HM” Maximale hoogte boven het water (vrije hoogte)
	6321			an..3	Measurement significance	n.v.t.
	6155			an..17	Measurement attribute identification	n.v.t.
	6154			an..70	Measurement attribute	n.v.t.
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	Aanduiding meeteenheid: „TNE” Metrische ton „CMT” Centimeter „MTR” Meter
	6314		M	n..18	Measurement value	
	6162			n..18	Range minimum	n.v.t.
	6152			n..18	Range maximum	n.v.t.
	6432			n..2	Significant digits	n.v.t.

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	7383			an..3	Surface / layer indicator	n.v.t.
TDT	FTX		C	TDT	Free text	
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	Algemene onderwerpsindicator Soort onderwerp in tekst „ACB” Aanvullende informatie „AFJ” Beschrijving defect „HAZ” Gevaarlijk „AAA” Algemene omschrijving van de goederen „WAS” Afvalrapportering VES — Gegevens in verband met schip
	4453		C	an..3	Free text function code	Wanneer het onderwerp van de tekst ACB, WAS, AAA of AFJ is, kunnen de gevaarlijke goederen worden aangeduid aan de hand van: „DGN” = Geen gevaarlijke goederen „DGY” = Gevaarlijke goederen aan boord
	C107		C		TEXT REFERENCE	
	4441		C	an..17	Free text identification	„WEX” Vrijstelling van afvalrapport voor „WAS” „CGS” Lading in gasvorm voor „ACB” Voor „HAZ”: Co0 = 0 kegels Co1 = 1 kegel Co2 = 2 kegels Co3 = 3 kegels „B” Rode vlag (B) voor IMO „V” bijzondere vergunning
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	C108		M			
	4440		C	an..512	Free text	Tekstbeschrijving van defecten zoals AIS, navigatieapparatuur, radar, motor, roer enz.

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	4440		C	an..512	Free text	n.v.t.
	4440		D	an..512	Free text	n.v.t.
	4440			an..512	Free text	n.v.t.
	4440			an..512	Free text	n.v.t.
	3453			an..3	Language, coded	n.v.t.
	4447			an..3	Text formatting, coded	n.v.t.
TDT GR 4	LOC		C	TDT	PLACE/LOCATION IDENTIFICATION	Haven.
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	Aanduiding plaats/locatie: „5” Vertrekplaats „94” Vorige aanloophaven „61” Volgende aanloophaven „89” Plaats van registratie „153” Aanloophaven
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16) van de haven zie onder 2.4.2.13
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..256	Place / location	Volledige naam van de haven
	C519				RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223			an..25	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222			an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553				RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233			an..25	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232			an..70	Related place / location two	Vaarwegsectie-hectometeraanduiding

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
	DTM		<i>C</i>	<i>TD/LOC</i>	<i>DATE / TIME / PERIOD</i>	Verplicht indien de plaats van registratie gegeven is
	C507		<i>M</i>		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		<i>M</i>	an..3	Date or time or period function code qualifier	„259” Registratiedatum
	2380		<i>M</i>	an..35	Date or time period value	Datum: JJJJMMDD
	2379		<i>M</i>	an..3	Date or time or period format code	„102” datumformaat
<i>TSR Gr 7</i>	TSR		<i>C</i>		<i>Transport service requirements</i>	
	C536		<i>C</i>		Contract & Carriage condition	n.v.t.
	4065		<i>M</i>	an..3	Contract and carriage condition code	n.v.t.
	1131			an..17	Code list identification code	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency code	n.v.t.
	C233		<i>M</i>		Service	n.v.t.
	7273		<i>M</i>	an..3	Service requirement code	Benodigde dienstverlening: „BER” Verzoek om aanmeringsdiensten op een aanlegplaats „PIL” Verzoek om loodsdiensten „VTS” Verzoek om verkeersbegeleiding „TUG” Verzoek om sleepdienst „MAR” Geplande overslag van MARPOL-stoffen „SEC” Beveiligingsdiensten
	1131			an..17	Code list identification code	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency code	n.v.t.
	7273			an..3	Service requirement code	n.v.t.
	1131			an..17	Code list identification code	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency code	n.v.t.
	C537				Transport priority	

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	4219			an..3	Transport service priority code	n.v.t.
	1131			an..17	Code list identification code	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency code	n.v.t.
	C703				Nature of cargo	
	7085			an..3	Cargo type classification code	n.v.t.
	1131			an..17	Code list identification code	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency code	n.v.t.
TSR	QTY		C	TSR/QTY	QUANTITY	Om het aantal bemanningsleden, passagiers en andere levende wezens, zoals huis- of andere dieren, op te geven
	C186		M		Quantity details	
	6063		M	an..3	Quantity type code qualifier	„115” Totaal aantal bemanningsleden aan boord met inbegrip van de kapitein „114” Totaal aantal personen aan boord „14” Totaal aantal dieren aan boord
	6060		M	an..35	Quantity	Cijfer bv. 4
	6411		C	an..8	Measure unit code	
TSR Gr 8	LOC		C	TSR	PLACE/LOCATION IDENTIFICATION	Haven.
	3227		M	an..3	Place / location qualifier	Aanduiding plaats/locatie: „5” Vertrekplaats „94” Vorige aanloophaven „61” Volgende aanloophaven „89” Plaats van registratie „153” Aanloophaven
	C517		M		LOCATION IDENTIFICATION	
	3225		M	an..25	Place / location identification	VN/ECE-locatiecode (Rec. 16) van de haven zie onder 2.4.2.13
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3224		C	an..256	Place / location	Volledige naam van de havenlocatie
	C519		C		RELATED LOCATION ONE IDENTIFICATION	
	3223		M	an..25	Related place / location one identification	Terminalcode, zie onder 2.4.2.15

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3222		C	an..70	Related place / location one	Volledige naam van de terminal
	C553		C		RELATED LOCATION TWO IDENTIFICATION	
	3233		M	an..25	Related place / location two identification	Vaarwegsectiecode, zie onder 2.4.2.14
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	n.v.t.
	3232		C	an..70	Related place / location two	Vaarwegsectie- hectometeraanduiding
	5479			an..3	Relation	n.v.t.
<i>Gr 8</i>	DTM		C	<i>TSR/LOC</i>	<i>DATE / TIME / PERIOD</i>	<i>Datum en tijdstip van aanvang van het benodigde transport</i>
	C507		M		DATE / TIME / PERIOD	
	2005		M	an..3	Date or time or period function code qualifier	„132” Verwachte datum/tijdstip van aankomst
	2380		M	an..35	Date or time period value	Tijdstip: JJJJMMDDUUMM
	2379		M	an..3	Date or time or period format code	'203'
<i>Gr 8</i>	QTY		C	<i>TSR/LOC</i>	<i>Quantity</i>	
	C186		M		Quantity details	Gegevenshoeveelheid
	6063		M	an..3	Quantity type code qualifier:	Aanduiding hoeveelheidstypecode: „1” Onderscheiden hoeveelheid
	6060		M	an..35	Quantity	Aantal benodigde sleepten Aantal roeiers
	6411			an..3	Measurement unit code	n.v.t.
<i>Gr 8</i>	POC		M	<i>TSR</i>	<i>Purpose of call</i>	
	C525		M		Purpose of conveyance call	Doel van het aanlopen van het transportmiddel

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	8025		M	an..3	Conveyance call purpose description code	„1” Ladings-werkzaamheden „2” Verplaatsing van passagiers „3” Bunkeren „4” Wisselen van bemanning „5” Bezoek zonder reden „6” Voorraden inslaan „7” Reparatie „8” Uit de vaart genomen „9” In afwachting van orders „10” Diversen „11” Verplaatsing van bemanning „12” Cruise, ontspanning en recreatie „13” Havenbezoek opgelegd door de overheid „14” Inspectie van quarantaine „15” Toevlucht zoeken „16” Reinigen van de tank „17” Afvalverwijdering
	1131			an..17	Code list identification code	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency code	n.v.t.
	8024			an..35	Conveyance call purpose description	n.v.t.
Gr 8	FTX		C	TSR/LOC	Free text	<i>Alleen te gebruiken voor veiligheidsinformatie</i>
	4451		M	an..3	Text subject code qualifier	U kunt de veiligheidsinformatie opgeven in 4441 „SEC” Actuele veiligheidsinformatie
	4453			an..3	Free text function code	
	C107				TEXT REFERENCE	
	4441			an..17	Free text identification	Niveau van beveiliging S1 = Veiligheidsniveau 1 S2 = Veiligheidsniveau 2 S3 = Veiligheidsniveau 3
	1131			an..17	Code list qualifier	
	3055			an..3	Code list responsible agency	
	C108		M			
	4440		M	an..512	Free text	Verdere opmerkingen „PER”, gevolgd door het aantal personen aan boord.

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	4440		C	an..512	Free text	ISSC-informatie „SCN” Beveiligingscertificaat niet beschikbaar „SCY” Beveiligingscertificaat aan boord
	4440			an..512	Free text	Hier kunt u het merk van de wagen en het kenteken opgeven „CAR” nummerplaat
	4440			an..512	Free text	Vrije tekst: Naam van de dienstverlener naar wie gevraagd werd in het TSR-segment
	4440			an..512	Free text	
	3453			an..3	Language, coded	
	4447			an..3	Text formatting, coded	
LOC Gr 9	HAN		C	TSR/LOC	<i>Handling instructions</i>	
	C524		M		HANDLING INSTRUCTIONS	Overslaginstructies
	4079		M	an..3	Handling instructions, coded	Overslaginstructies, gecodeerd: „LLO’ ‘LOA” = Laden „LDI’ ‘DIS” = Lossen „RES’ ‘RES” = Herstuwen „T’ ‘TRA’ = Doorvoer „TSP’ ‘CTC” = Reinigen ladingtank „CUS’ ‘CUS” = Alleen inkleding bij douane „BUN’ ‘BUN” = Alleen bunkering „DRY’ ‘RED” = Reparaties in droogdok „WET’ ‘REW” = Reparaties in nat dok „NCO” = Geen ladingswerkzaamheden
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	n.v.t.
	4078			an..70	Handling instructions	Boldernummers, voorkeurzijde aanlegplaats, inschepingspunt loads, scheepsbrandstoffen, zoet water enz.
	C218				HAZARDOUS MATERIAL	
	7419			an..7	Hazardous material class code, identification	n.v.t.
	1131			an..17	Code list qualifier	n.v.t.
	3055			an..3	Code list responsible agency, coded	n.v.t.

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	7418			an..35	Hazardous material class	n.v.t.
<i>HAN Gr 10</i>	GDS		<i>C</i>	<i>TSR/LOC/ HAN</i>	<i>Nature of cargo</i>	
	C703		<i>M</i>		Nature of cargo	
	7085		<i>M</i>	an..3	Cargo type classification code	Aard van de lading, gecodeerd ⁴ „5” Overige ladingen, niet in containers „6” Voertuigen „7” Roll-on roll-off „8” Op palets „9” In containers „10” Stukgoed „11” Gevaarlijke lading „12” Droge lading „13” Vloeibare lading „14” Lading met gecontroleerde temperatuur „15” Milieuvervuilende lading „16” Ongevaarlijke lading „17” Diplomatiek „18” Militair „19” Irritant / Onaangenaam „21” Huishoudproducten „22” Bevroren lading „30” Bulklading (zand, gravel, erts enz.)
	1131			an..17	Code list identification code.	n.v.t.
	3055			an..3	n.v.t.	n.v.t.
	MEA		<i>C</i>	<i>TSR/LOC/ HAN/GDS</i>	<i>Measurements</i>	
	6311		<i>M</i>	an..3	Measurement purpose qualifier	Aanduiding doel van de meting: „AAE” Meting
	C502		<i>M</i>		MEASUREMENT DETAILS	Gegevensmeting
	6313		<i>M</i>	an..3	Property measured	Meting afmetingen: „G” Brutogewicht
	6321			an..3	Measurement significance	
	6155			an..17	Measurement attribute identification	
	6154			an..70	Measurement attribute	

⁴ Voor de gewone handhaving en gebruik ervan zal deze codetabel worden toegevoegd aan hoofdstuk 4 van de ERI-gids als bijlage 20 „Aard van de lading”.

Segment groep	Segment Samengesteld data-element (C) Data-element TAG	Niveau	Verplicht (mandatory –M) Facultatief (conditionnal – C)	Formaat	Beschrijving van segmenten/velden	Beschrijving van aanduidingen en gebruikte codes, algemene opmerkingen over het gebruik van data-elementen, Opmerkingen over het gebruik
	C174		M		VALUE/RANGE	
	6411		M	an..3	Measurement unit qualifier	Aanduiding meeteenheid: „KGM” Kilogram „TNE” Metrische ton
	6314		M	n..18	Measurement value	
	6162			n..18	Range minimum	
	6152			n..18	Range maximum	
	6432			n..2	Significant digits	
	7383			an..3	Surface / layer indicator	
	UNT		M		<i>End and control of completeness of the message</i>	
	0074		M	n..10	Number of segments in a message	
	0062		M	an..14	Message reference number	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht
	UNZ		M		<i>End and control of the interchange</i>	
	0036		M	n..6	Interchange control count	„1” voor het aantal berichten in de uitwisseling
	0020		M	an..14	Interchange control reference	De eerste 14 tekens van het referentienummer van het bericht

4. DATA-ATTRIBUTEN

Legende: M = verplicht, C = facultatief, O = optioneel, indicatie dat attribuut vermeld wordt in *IMO/FAL-formulier 1 en/of SOLAS/ISPS-code*

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
Informatie in verband met kop:							
	MESSAGE TYPE REQUEST BERTH CODE	M	M = Aank./ Vertr.		BGM.1001	Identificatiecode voor soort verzoek in het bericht (bv. verzoek om aankomst op, vertrek van de aanlegplaats in haven, verplaatsing naar andere aanlegplaats in haven of verzoek om doorvaart door havengebied) zoals vermeld door de afzender.	
	MESSAGE REFERENCE	M			BGM.1004	Referentienummer van het bericht toegekend door de afzender. Dit moet uniek zijn voor de afzender binnen het berichttype en de bedrijfssector.	
	MESSAGE FUNCTION INDICATOR	M			BGM.1225	Indicatie of het bericht een origineel, een vervanging of een annulering betreft.	
	MESSAGE DATE TIME	M	M		DTM(137).2380	Datum en tijdstip waarop de informatie die in het bericht wordt geleverd, werd aangemaakt (lokale tijd). (Dit is niet (noodzakelijk) het tijdstip waarop het bericht wordt verwerkt, geconverteerd of verzonden. Het is de datum/het tijdstip van de „brief” en niet de datum/het tijdstip van de „poststempel” op de enveloppe (die in UNB staat).)	
	MESSAGE CHANGE REFERENCE PREVIOUS MESSAGE	C			RFF(ACW).1154	Nummer toegekend door de afzender van het eerder verzonden bericht waarop de vervanging (of de andere wijziging(en)) van toepassing is/zijn.	In te vullen wanneer het bericht geen origineel bericht is.
	MESSAGE CHANGE REMARKS CODED	C			FTX(CHG).4441	Gecodeerde aanduiding van de (soort) wijziging(en) in dit bericht ten opzichte van het eerder verzonden bericht.	Mag alleen worden ingevuld wanneer het bericht geen origineel bericht is.
	MESSAGE SENDER ID and NAD	M			NAD(MS).3039 en 3124	Identificatiecode van de partij die het bericht verzendt.	
	MESSAGE SENDER CONTACT PERSON	O			CTA(IC).3412 in NAD(MS)-groep	Naam van de contactpersoon van de afzender van het bericht.	

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	MESSAGE SENDER CONTACT PHONE/FAX/E-MAIL	O			COM.3148(TE/FX/EM) in NAD(MS).CTA(IC)	Telefoonnummer/ faxnummer/e-mailadres van de contactpersoon van de partij die het bericht verzendt.	
	MESSAGE RECIPIENT ID	M			NAD(MR).3039	Identificatiecode van de ontvanger van het bericht	
<i>Informatie over de partijen:</i>							
<i>-Agenten</i>		M5					
	CARRIER AGENT ID and NAD	M	M		NAD(CG).3039 en 3124	Identificatiecode van de partij die optreedt in naam van de vervoerder (vervoersagent)	
	CARRIER AGENT CONTACT NAME	M			CTA(IC).3412 in NAD(CG)-groep	Naam van de contactpersoon van de vervoersagent	
	CARRIER AGENT CONTACT PHONE/FAX/E-MAIL	O			COM.3148(TE/FX/EM) in NAD(CG).CTA(IC)	Telefoonnummer/ faxnummer/e-mailadres van de contactpersoon van de vervoersagent	
	SHIP OWNER AGENT NAD	C			NAD(DQ).3124	Naam en adres van de partij die optreedt voor rekening van de eigenaar van het schip (synoniem: sloopexploitant).	Bij gecharterde schepen
	SHIP OWNER AGENT CONTACT NAME	C			CTA(IC).3412 in NAD(DQ)-groep	Naam van de contactpersoon van de agent van de eigenaar.	Bij gecharterde schepen
	SHIP OWNER AGENT CONTACT PHONE/FAX/E-MAIL	O			COM.3148(TE/FX/EM) in NAD(DQ).CTA(IC)	Telefoonnummer/faxnummer/e-mailadres van de contactpersoon van de agent van de eigenaar van het schip.	
	NAME OF CAPTAIN	M	M		NAD(CPE).3124	Naam van de kapitein van het schip.	
	NAME SHIPS SECURITY OFFICER	O		—	NAD(AM).3124	Naam van de persoon die de rol van veiligheidsbeambte is toebedeeld in het kader van de ISPS-code.	
	ISSC ISSUING AUTHORITY CODE or NAD	C		M	NAD(FO).3039 of 3124	Code of naam en adres van de instantie die het internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) heeft uitgereikt.	Ofwel de code ofwel de naam dient te worden ingevuld wanneer dat vereist wordt door de ISPS-code naargelang het type schip en de reis

En- titeit	Data-attribuut	BER- MAN	IMO FAL	SOLAS/ ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
<i>Informatie schip:</i>							
	SHIP ID RADIO CALL SIGN	O			RFF(VM).1154 in TDT- groep	Radioroepnaam van het schip volgens de ITU. Opmerking: dient te worden ingevuld zonder spaties of streepjes.	Alleen voor zeeschepen, indien nodig.
	SHIPS IDENTITY NUMBER	M	M		TDT(20).8213	Identificatie van het schip (IMO-nummer of het unieke identiteitsnummer van het schip)	
	SHIP NAME	M	M		TDT.8212	Naam van het vaartuig	
	SHIP NATIONALITY	M	M		TDT.8453	Code voor de nationaliteit van het schip volgens de VN-landcode.	
	CARRIER ID	O			TDT.3127	Identificatie van de vervoerder/scheepseigena- ar bv. aan de hand van de SCAC-codelijst (Standard Carrier Alpha Code USA).	Dit is de Amerikaanse code voor vervoerders.
	CARRIER NAD	O			NAD(CA).3124	Naam en adres van de vervoerder/eigenaar van het schip.	
	SHIP TYPE CODE	M	M		TDT.8179	CODE voor scheepstype volgens VN-aanbeveling 28	
	SHIP LENGTH	M			MEA(AAE).(ACS).(MT R).6314 in TDT-groep	Totale lengte van het vaartuig volgens het scheepscertificaat.	
	SHIP WIDTH MAXIMUM	O			MEA(AAE).(WM).(MT R).6314 in TDT-groep	Maximale afstand van de ene zijde van het schip tot de andere.	
	SHIP DEADWEIGHT	O			MEA (AAE)(ABY).(TNE). 6314	Totale tonnage van het geregistreerde laadvermogen voor de zomer van het schip.	
	SHIP TONNAGE GROSS	O	M		MEA(AAE).(AAM).(TN E).6314 in TDT-groep	Brutotonnage volgens het scheepscertificaat	
	SHIP HELISPOT PRESENT INDICATOR	X			FTX.(TDT).4441 in TDT-groep	Aanduiding dat het schip is uitgerust met een heliplatform (een plaats waar een helikopter kan landen en opstijgen).	Niet gebruikt in de binnenscheep- vaart
	SHIP PILOTAGE EXEMPTION NUMBER	O			RFF.(PEX).1154	Het nummer van de verklaring die vrijstelling geeft met betrekking tot de verplichting om gebruik te maken van loodsdiensten voor het schip wanneer het de haven in- of uitvaart.	
	SHIP WASTE REPORTING EXEMPTION INDICATOR	O			FTX.(WAS).4441 in TDT-groep	Aanduiding dat het schip is vrijgesteld van het verplichte indienen van een afvalrapport wanneer het schip in de haven aanloopt.	

En- titeit	Data-attribuut	BER- MAN	IMO FAL	SOLAS/ ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	SHIP REGISTRY CERTIFICATE PLACE CODE and NAME	O	O		LOC(89).3225 in TDT- groep	Naam/code van de plaats waar het schip officieel geregistreerd werd.	UN/LOCODE
	SHIP REGISTRY DATE	O	O		DTM(597).2380(102). In TDT.LOC-groep	Datum waarop het schip officieel werd geregistreerd.	
	SHIP REGISTRY NUMBER	C	O		TDT(20).8213	Nummer toegekend door de registrerende instantie in de plaats waar het schip officieel geregistreerd werd. Voor de binnenvaart is dit het officiële nummer.	Wanneer het nummer bekend is, dient het te worden ingediend voor controle, zie ook identiteits- nummer.
<i>Informatie over de reis:</i>							
	Port of arrival / departure	M	M		LOC(153).3225 in TDT-groep	Gegevens over de reis Code conform de UN/LOCODE	UN/LOCODE
	ENTRY POINT AT THE PORT	C			LOC(153).C519.3223 in TDT-groep	Code/naam van de plaats van binnenkomst waar het schip het havengebied zal binnenvaren (VTS- gebied), bv. loodsstation.	Voor aankomst
	EXIT POINT OF THE PORT	C			LOC(153).C553.3223 in TDT-groep	Code/naam van de plaats van uitgang waar het schip het havengebied (VTS-gebied) zal verlaten. bv. loodsstation	Voor vertrek
	PREVIOUS PORTS of CALL CODED	C	O		LOC(94).3225 in TDT- groep	Code van de vorige aanloophaven van het schip. Code conform de UN/LOCODE.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Aankomst of Doorvoer is. UN/LOCODE
	NEXT PORT OF CALL CODED	C			LOC(61).3225 in TDT- groep	Code van de volgende aanloophaven van het SCHIP. Code conform de UN/LOCODE – Opmerking: Voeg code XXXXX toe voor „onbekend”.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Vertrek of Doorvoer is. UN/LOCODE
	PORT OF CALL NEXT TEXT	C			LOC(61)8,1890 mm TDT-groep	Tekstbeschrijving van de volgende aanloophaven, met inbegrip van eventuele extra gegevens zoals: voor anker, wachtend op orders.	Mag ingevuld worden indien verzoek om aanlegplaats van het type Vertrek of Doorvoer is.
	PORT OF ORIGIN CODE	O			LOC(5).3225 in TDT- groep	Code van de haven waar de reis van het schip is begonnen.	
	PORT/ORIGIN TEXT	O			LOC(5)8,1890 mm TDT-groep	Naam van de haven waar de reis van het schip is gestart.	
	PORT OF DESTINATION CODE	O			LOC(8).3225 in TDT- groep	Code van de haven waar de reis van het schip zal eindigen.	UN/LOCODE

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	PORT OF FINAL DESTINATION TEXT	O			LOC(8)8,1890 mm TDT-groep	Naam van de haven waar de reis van het schip zal eindigen.	
	HAZARDOUS GOODS YES/NO	M			FTX(HAZ).DGY 4453 in TDT-groep	Aanduiding of het schip al dan niet gevaarlijke goederen vervoert tijdens de reis.	
	HAZARDOES CLASS AND CONES	D			FTX(HAZ)4441 in TDT-groep	Aanduiding dat het schip kegels voert en voor welke ADN-klasse zij van toepassing zijn	
	DANGEROUS GOODS DATA ON BOARD AVAILABLE INDICATOR	O			FTX(HAZ).DGM in TDT-groep	Bevestiging dat er aan boord een lijst is van de gegevens of een verklaring als een passend ruimplan/laadplan met informatie over de gevaarlijke of vervuilende goederen die vervoerd worden, evenals van hun locatie op het schip; of bevestiging dat deze via elektronische weg ter beschikking is gesteld.	Indien nodig voor controledoel-einden dient een computeruitdraai te volstaan om te zorgen dat de informatie beschikbaar is.
	CARGO GASED INDICATOR	O			FTX (CGS) 4441	Aanduiding dat de lading gasvormig is	
	CARGO DESCRIPTION TEXT	O	C		FTX(AAA).4440 in TDT-groep	Algemene of korte omschrijving van de lading aan boord van het schip	Indien beschikbaar dient men de GS-code te gebruiken
	WASTE REPORTING	O		O	FTX (WAS) 4451 4441 (WEX) is vrijstelling van afvalrapportage	Aanduiding dat er afval aan boord is of dat het schip een vrijstelling heeft van de rapporteringsplicht over zijn afval	
	REPORTED DEFECTS TEXT	O			FTX(AFJ).4440 in TDT-groep	Tekst die de relevante defecten aan het materiaal of de lading beschrijft (bv. aan radars, GPS-apparatuur, gyroscoop of ander kompas, radioapparatuur, eventuele defecten of schade aan het schip of de motoren).	
	VOYAGE DETAILS TEXT	O	O		FTX(TDT).4440 verscheidene regels	Opmerkingen in tekst in verband met gebeurtenissen die te maken hebben met het schip of zijn reis, zoals veiligheidsaspecten, bv. het schip was betrokken bij een ongeval, is aan de grond gelopen, heeft schade geleden.	
	VOYAGE NUMBER	C			TDT.8028		Wanneer dit nummer beschikbaar is
	SHIP'S STAY REFERENCE	C			RFF(ATZ).1154 in TDT-groep	Een bezoeksnummer voor het verblijf van het schip in de haven, toegekend door de overheid (bv. havenautoriteit, douane of PCS)	In te vullen wanneer het bericht geen origineel bericht is.
	DRAFT DEEPEST	M			MEA(AAE).(DP). (MTR).6311 in TDT-groep	Diepte waarmee het schip in het water ligt, gemeten vanaf het diepgangsmark	

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	DRAFT ACTUAL FORWARD	C			MEA(AAE).(AEQ).(MTR).6311 in TDT-groep		
	DRAUGHT ACTUAL AFT	C			MEA(AAE).(AER).(MTR).6311 in TDT-groep	Diepte van het schip in het water gemeten vanaf diepgangsmark van de achtersteven.	
	MANOEUVRING SPEED	O			MEA(ABS).(nieuwe NMH-code).6314 in TDT-groep	De manoeuvreersnelheid van het schip op de plaats van het loodsstation of bij de ingang van het havengebied.	
	ETA AT PORT	M	M		DTM(132).2380 in TDT.LOC-groep	Verwachte datum/tijd van aankomst van het schip in het punt van binnenkomst of het havengebied van de aanloophaven, uitgedrukt in lokale tijd.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Aankomst is
	ETD FROM PORT	C	C		DTM(133).2380 in TDT.LOC-groep	Verwachte datum/tijdstip van vertrek van het schip in de aanloophaven (waar deze mededeling wordt gedaan), uitgedrukt in lokale tijd.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Vertrek is.
	<i>Planning aanlegplaats:</i>	C,9			TSR(BPL = Planning)-groep	De ligplaats waar het schip van plan is aan te leggen tijdens het aanlopen van de haven	Hoeft niet te worden ingevuld wanneer verzoek om aanlegplaats van het type Vertrek of Doorvoer is.
	BERTH CODE	C			LOC(164)8,1915 mm TSR-groep	Code voor de aanlegplaats van het schip in de aanloophaven, waar het schip zal aanmeren in de haven.	Code of tekst voor de aanlegplaats dient te worden ingevuld.
	BERTH TEXT	C			LOC(164)8,1890 mm TSR-groep	Beschrijving van de aanlegplaats voor het schip in de aanloophaven, waar het schip zal aanmeren in de haven, met inbegrip van eventuele extra gegevens zoals: steigernummer of meerpaal/boei.	Code of tekst voor de aanlegplaats dient te worden ingevuld.
	<i>Verzoek aanlegplaats:</i>	C,9			TSR(BER)-groep		In te vullen indien verzoek om aanlegplaats niet van het type Doorvoer is.
	NUMBER/ CREW ON BOARD	C	O		QTY(115).6060 in TSR-groep	Totaal aantal bemanningsleden aan boord van het schip, met inbegrip van de kapitein.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Aankomst of Vertrek is.
	NUMBER/ PEOPLE ON BOARD	M	M		QTY(114).6060 in TSR	Totaal aantal personen aan boord van het schip, met inbegrip van de bemanningsleden, passagiers en verstekelingen.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Aankomst of Vertrek is.
	NUMBER OF PASSENGERS ON BOARD	O	C		QTY(115).6060 in TSR-groep	Totaal aantal passagiers aan boord van het schip	In te vullen voor passagiers-schepen

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	NUMBER OF ANIMALS ON BOARD	O			QTY(14).6060 in TSR-groep	Aantal dieren dat aan boord is	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Aankomst of Vertrek is.
	PRIORITY INDICATOR FOR PASSING LOCKS	O			TSR.4219	Aanduiding dat om voorrang wordt verzocht bij het doorvaren van sluisen.	
	<i>-Aanlegplaats</i>	M,1			LOC(164)-groep in TSR-groep	Informatie over de aanlegplaats waar het schip zal aanmeren in de aanloophaven.	
	BERTH CODE	C			LOC(164)8,1915 mm TSR-groep	Code voor de aanlegplaats van het schip in de aanloophaven.	Code of tekst voor de aanlegplaats dient te worden ingevuld.
	BERTH TEXT	C			LOC(164)8,1890 mm TSR-groep	Naam van de aanlegplaats in de aanloophaven waar het schip zal aanmeren in de haven, met inbegrip van eventuele extra gegevens zoals: steigernummer of meerpaal/boei 20-36.	Code of tekst voor de aanlegplaats dient te worden ingevuld.
	BERTH MOORING INFO CODE	O			LOC(164).3223 in TSR-groep	Code van de aanmeringsinformatie voor het schip in de aanlegplaats in de aanloophaven. De eerste 2 tekens geven informatie aan over de aanmeringszijde (zoals aanmeren aan de havenkant) van het schip; zij kunnen gevolgd worden door 2 tekens die bijkomende informatie over de aanlegplaats kunnen geven (zoals aanmeren ten noorden van boei). Formaat: XX of XX--; waarbij XX informatie voorstelt over de aanmeringszijde en -- extra informatie over de aanlegplaats.	
	BERTH RANGE TO CODE	O			LOC(164)8,2118 mm TSR-groep	Code van de aanlegplaats waar het schip naartoe vaart in een reeks aanlegplaatsen wanneer het schip een reeks aanlegplaatsen in de haven bezet.	
	ETA AT BERTH	C			DTM (132).2380 in TSR.LOC-groep	Verwachte datum/tijdstip van aankomst van het schip in de aanlegplaats in de aanloophaven, uitgedrukt in lokale tijd.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Aankomst is
	ETD AT BERTH	C			DTM (133).2380 in TSR.LOC-groep	Verwachte datum/tijdstip van vertrek van het schip van de aanlegplaats in de aanloophaven, uitgedrukt in lokale tijd.	In te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Vertrek of Verplaatsing is.

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	<i>Benodigde dienstverlening op aanlegplaats:</i>	O,4			HAN in TSR.LOC-groep		
	PORT SERVICE REQUESTED CODE	O			HAN.4079 in TSR.LOC-groep	Code voor de dienstverlening die men vraagt te regelen voor de aankomst/het vertrek/de doorvoer van het schip in de aanloophaven of om van aanlegplaats te wisselen in de haven (bv. het regelen van loodsen, roeiers, sleepboten of afvalverwijdering).	
	PORT SERVICE REMARKS TEXT	O			HAN.4078 in TSR.LOC-groep	Tekst voor de speciale dienstverlening die men vraagt te regelen voor de aankomst/het vertrek/de doorvoer van het schip in de aanloophaven, bv. aantal roeiers, loodsen of sleepboten, te beslissen in overleg met de kapitein.	
	NUMBER/PILOTS REQUIRED	D			QTY(321).6060 in TSR.LOC-groep	Met inbegrip van VTS/VTM-diensten	Alleen in te vullen wanneer de havendienst loodsen betreft.
	NUMBER/TUGBOATS REQUIRED	C			QTY(459).6060 in TSR.LOC-groep		Alleen in te vullen indien havendienst sleepboten betreft.
	LINESMAN COMPANY ID and NAD	O			NAD(BOA).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het aanmeren van het schip in de aanlegplaats in de haven.	
	PILOT COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(PIL).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het loodsen van het schip in het havengebied en het naderen van de haven.	
	TUG COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(TOW).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het leveren van sleepdiensten aan het schip.	
	TYPE OF CALL AT BERTH CODED	O			POC.8025 in TSR.LOC-groep	Code voor het soort actie in de aanlegplaats (bv. ladingbehandelingswerkzaamheden, bunkeren, reparatie, afvalverwijdering, reinigen van tank, ontgassen, veranderen van bemanning).	
	TYPE OF CALL AT BERTH TEXT	O			POC.8024 in TSR.LOC-groep	Omschrijving van het soort activiteit in de aanlegplaats.	

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	<i>–Aanlegplaats waar het schip naartoe vaart (volgende aanlegplaats)</i>	C,1			LOC(217)=volgende aanlegplaats)-groep in TSR-groep	Informatie over de volgende aanlegplaats waar het schip zich naartoe zal verplaatsen in de aanloophaven.	Enkel in te vullen indien verzoek om aanlegplaats van het type Verplaatsing is.
	BERTH CODE	C			LOC(217)8,1915 mm TSR-groep	Code voor de aanlegplaats van het schip in de aanloophaven, waar het schip zal aanmeren in de haven.	Code of tekst voor de aanlegplaats dient te worden ingevuld.
	BERTH TEXT	O			LOC(217)8,1890 mm TSR-groep	Omschrijving van de aanlegplaats van het schip in de aanloophaven waar het schip zal aanmeren, inclusief eventuele extra details zoals: steigernummer of meerpaal/boei.	Code of tekst voor de aanlegplaats dient te worden ingevuld.
	BERTH MOORING INFO OF SHIP CODED	O			LOC(164).3223 in TSR-groep	Code van de aanmeringsinformatie voor het schip in de aanlegplaats in de aanloophaven. De eerste 2 tekens geven informatie aan over de aanmeringszijde (zoals aanmeren aan de havenkant) van het schip; zij kunnen gevolgd worden door 2 tekens die bijkomende informatie over de aanlegplaats kunnen geven (zoals aanmeren ten noorden van boei). Formaat: XX of XX--; waarbij XX informatie voorstelt over de aanmeringszijde en -- extra informatie over de aanlegplaats.	
	BERTH RANGE TO CODE	O			LOC(164)8,2118 mm TSR-groep	Code van de aanlegplaats waar het schip naartoe vaart in een reeks aanlegplaatsen wanneer het schip een reeks aanlegplaatsen in de haven bezet.	
	ETA AT BERTH	O			DTM (132).2380 in TSR.LOC-groep	Verwachte datum/tijdstip van aankomst van het schip in de aanlegplaats in de aanloophaven, uitgedrukt in lokale tijd.	
	<i>–Havendiensten in volgende aanlegplaats:</i>	O,4			HAN in TSR.LOC-groep		
	PORT SERVICE REQUESTED CODE	D			HAN.4079 in TSR.LOC-groep	Code voor de dienstverlening die men vraagt te regelen voor de aankomst/het vertrek/de doorvoer van het schip in de aanloophaven of om van aanlegplaats te wisselen in de haven (bv. het regelen van loodsen, roeiers, sleepboten of afvalverwijdering).	Slechts te gebruiken wanneer men diensten en/of verplichte havendiensten vraagt
	PORT SERVICE REMARKS TEXT	O			HAN.4078 in TSR.LOC-groep	Tekst voor de speciale dienstverlening die men vraagt te regelen voor de aankomst/het vertrek/de doorvoer van het schip in de aanloophaven, bv. aantal roeiers, loodsen in sleepboten, te beslissen in overleg met de kapitein.	

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	NUMBER/PILOTS REQUIRED	O			QTY(321).6060 in TSR.LOC-groep		Mag alleen worden ingevuld wanneer de havenservice loodsen betreft.
	NUMBER/TUG BOATS REQUIRED	O			QTY(459).6060 in TSR.LOC-groep		Mag alleen worden ingevuld wanneer de havenservice sleepboten betreft
	LINESMAN COMPANY ID and NAD	O			NAD(BOA).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor de behandeling van de lijnen in de haven.	
	PILOT COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(PIL).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het leveren van loodsen in het havengebied en bij het naderen van de haven.	
	TUG COMPANY ID and NAD	O,2			NAD(TOW).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het leveren van sleepdiensten.	
	TYPE OF CALL AT BERTH CODE	O			POC.8025 in TSR.LOC-groep	Code voor het soort actie in de aanlegplaats (bv. ladingbehandelingswerkzaamheden, bunkeren, reparatie, afvalverwijdering, reinigen van tank, ontgassen, veranderen van bemanning).	
	TYPE OF CALL AT BERTH TEXT	O			POC.8024 in TSR.LOC-groep	Omschrijving in tekst van de behandelingsactie van het schip in de aanlegplaats.	
	Verzoek om doorvoer:	C,1			TSR-groep		In te vullen indien het gaat om een verzoek om doorvoer.
	SHIP OUTBOUND/ INBOUND INDICATOR	C			TSR.7273	Code om aan te duiden dat het schip niet om een aanlegplaats in het havengebied verzoekt, maar stroomafwaarts resp. stroomopwaarts door het havengebied vaart.	Alleen voor schepen in doorvoer door het havengebied. Stroomafwaarts is in de richting van de zee, Stroomopwaarts is landinwaarts.
	NUMBER/ CREW ON BOARD	C	C		QTY(115).6060 in TSR-groep	Totaal aantal bemanningsleden aan boord van het schip, met inbegrip van de kapitein.	
	NUMBER/ PEOPLE ON BOARD	M	M		QTY(114).6060 in TSR	Totaal aantal personen aan boord van het schip, met inbegrip van de bemanningsleden en de passagiers, ongeacht hun leeftijd.	
	REQUESTED PRIORITY FOR PASSING LOCK	O			TSR.4219	Aanduiding van verzoek om voorrang bij het doorvaren van sluisen.	

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	<i>-Locatie van activiteit:</i>	O,1			LOC(175)-groep in TSR-groep		
	ACTIVITY LOCATION CODE	C			LOC(164)8,1915 mm TSR-groep	Code voor de locatie waar een bepaalde activiteit plaatsvindt, bv. de plaats waar een loods aan/van boord gaat	Code of tekst voor de locatie van de activiteit dient te worden ingevuld.
	ACTIVITY LOCATION TEXT	C			LOC(164)8,1890 mm TSR-groep	Beschrijving van de plaats waar een bepaalde activiteit plaatsvindt, bv. waar een loods aan/van boord gaat	Code of tekst voor de locatie van de activiteit dient te worden ingevuld.
	ETA AT ACTIVITY LOCATION	O			DTM (132).2380 in TSR.LOC-groep	Verwachte datum/tijdstip van aankomst van het schip in de aanlegplaats in de aanloophaven, uitgedrukt in lokale tijd.	
	<i>-Havendiensten in locatie activiteit:</i>	M,2			HAN in TSR.LOC-groep		
	PORT SERVICE REQUESTED CODE	C			HAN.4079 in TSR.LOC-groep	Code voor de dienstverlening die men vraagt te regelen voor de aankomst/het vertrek/de doorvoer van het schip in de aanloophaven of om van aanlegplaats te wisselen in de haven (bv. het regelen van loodsen, roeiers, sleepboten of afvalverwijdering).	
	PORT SERVICE REMARKS TEXT	O			HAN.4078 in TSR.LOC-groep	Tekst voor de speciale dienstverlening die men vraagt te regelen voor de aankomst/het vertrek/de doorvaart van het schip in de aanloophaven, bv. aantal roeiers, loodsen of sleepboten, te beslissen in overleg met de kapitein.	
	SHIP NUMBER/PILOTS REQUIRED	C			QTY(321).6060 in TSR.LOC-groep		Mag alleen worden ingevuld wanneer de havenservice loodsen betreft.
	SHIP NUMBER/TUG BOATS REQUIRED	C			QTY(459).6060 in TSR.LOC-groep		Mag alleen worden ingevuld wanneer de havenservice sleepboten betreft.
	PILOT COMPANY ID and NAD	O			NAD(PIL).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het leveren van loodsdiensten aan het schip in het havengebied en bij het naderen van de haven	
	TOWAGE COMPANY ID and NAD	O			NAD(TOW).3039 en 3124 in TSR.LOC.HAN-groep	Naam van de verantwoordelijke partij voor het leveren van sleepdiensten binnen de haven.	

En-titeit	Data-attribuut	BER-MAN	IMO FAL	SOLAS/ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	<i>Beveiligingsdiensten van schip:</i>	C			TSR(SEC)-groep	In te vullen indien vereist door de ISPS-code (bv. afhankelijk van het soort schip, of het schip een internationale reis maakt en de brutotonnage van het schip).	
	ISSC ON BOARD YES/NO	D		M	FTX(nieuwe SEC-code).4441	Bevestiging dat er al dan niet een geldig (voorlopig) internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (International Ship Security Certificate of ISSC) aan boord is, dat uitgereikt is volgens de bepalingen van deel A van de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-code), zoals op 12 december 2002 goedgekeurd door de Conferentie van verdragsluitende staten in de wijzigingen aan de bijlage bij het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) van 1974, en als eventueel gewijzigd voor overeengekomen bepalingen.	
	SECURITY LEVEL CURRENT CODE	D		M	FTX(nieuwe SEC-code).4441	Aanduiding van het veiligheidsniveau (zoals vastgelegd in de ISPS-code) waaronder het schip momenteel opereert (d.w.z. op de datum/het tijdstip van dit bericht). Waarden: 1, 2, 3.	
	SECURITY RELATED INFO TEXT	O		O	FTX(nieuwe SEC-code)0,4440	Tekst die andere praktische met beveiliging verband houdende informatie beschrijft (maar geen detailgegevens over het scheepsveiligheidsplan) rekening houdend met de in deel B van de ISPS-code gegeven richtsnoeren (bv. veiligheidsmaatregelen die momenteel van kracht zijn op het schip).	
	CAPABLE TO EXECUTE ISPS CODE YES/NO	D		—	FTX(SEC).4441	Aanduiding of de bemanning van het schip al dan niet in staat is om de ISPS-code uit te voeren (d.w.z. om de veiligheid van het schip op alle mogelijke veiligheidsniveaus te handhaven conform de ISPS-code).	
	SECURITY MEASURES REQUESTED	O		—	FTX(SER).4440	Tekst die eventuele bijzondere of extra veiligheidsmaatregelen beschrijft waarom verzocht wordt dat de havenfaciliteit ze zou uitvoeren in verband met het samenspel tussen schip en haven die zal plaatsvinden (bv. toegangscontroles, toezicht op voorraden van schip).	
	SECURITY PROCEDURES FOLLOWED YES/NO	O		M	FTX(SEH beveiligings-geschiedenis).4441	Aanduiding of er al dan niet geschikte scheepsveiligheidsprocedures zijn gehanteerd tijdens de laatste 10 bezoeken aan havens, met inbegrip van activiteiten tussen schepen onderling op zee gedurende een bepaald tijdsbestek.	

En- titeit	Data-attribuut	BER- MAN	IMO FAL	SOLAS/ ISPS	Mapping	Omschrijving	Toestand
	<i>–Veiligheidsinformatie vorige havens</i>	D,10		M		Ten minste één keer in te vullen en mag zich maximaal tien keer voordoen gedurende de laatste tien bezoeken aan faciliteiten in de vorige aanloophavens van het schip (dus, waar interactie plaatsvond tussen het schip en de haven).	
	SECURITY LEVEL AT PREVIOUS PORT FACILITY	D		M	FTX(SEH beveiligingsgeschiedenis).4441	Aanduiding van het veiligheidsniveau waarop het schip in een vorige haven heeft geopereerd, toen er interactie plaatsvond tussen het schip en de haven. Waarden: 1, 2, 3.	
	PORT OF CALL PREVIOUS CODE	D			LOC(94)8,1915 mm TSR-groep	Code van de vorige aanloophaven van het schip waar er interactie plaatsvond tussen het schip en de haven.	UN/LOCODE
	D/T ATA-ATD PERIOD PORT/CALL PREVIOUS	O			DTM(512).2380(711)	Periode tussen feitelijke datum/tijdstip van aankomst en het feitelijke tijdstip van vertrek van het schip in vorige aanloophaven, uitgedrukt in lokale tijd.	
	SECURITY MEASURES AT PREVIOUS PORT FACILITY TEXT	O		O	FTX(SEH).4440	Tekst die eventuele speciale of aanvullende veiligheidsmaatregelen beschrijft, die werden genomen door het schip in de vorige haven waar er interactie plaatsvond tussen het schip en de haven.	