

Guide

Annonces électroniques en navigation intérieure

Guide Edition 2015

Annonces électroniques en navigation intérieure

Sommaire

1.	Base	5
1.1	Objectifs	5
1.2	Définitions	5
1.3	Principales caractéristiques du standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure	6
2.	Standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure	7
2.1	Objet	7
2.2	Base juridique	7
2.3	Edition actuelle	8
2.4	Structure du standard	8
2.5	Documentation d'appui	9
2.6	Services RIS proposés	9
3.	Procédures d'annonce.....	9
3.1	Annonces du bateau à l'autorité	9
3.1.1	Notification de transport.....	9
3.1.2	Annonce d'arrivée et rapport de position.....	10
3.2	Annonces d'autorité à autorité	11
3.3	Annonces de l'autorité au bateau	11
4.	Messages EDIFACT	12
5.	Nomenclatures et listes de codes	13
6.	Protection des données et sécurité informatique	13
7.	Perspectives	14
8.	Utilisation des annonces électroniques en navigation intérieure	14
8.1	Autriche	14
8.2	Belgique	15
8.3	Bulgarie	16
8.4	France	16
8.5	Allemagne	17
8.6	Hongrie	18
8.7	Pays-Bas	18
8.8	Roumanie	19

8.9	Slovaquie	19
8.10	Suisse	20
8.11	République tchèque	20
Annexe		
	Coordonnées des administrations compétentes des voies navigables	21

1. Généralités

1.1 Objectifs

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

- permettre l'échange électronique de données (EDI) entre les autorités compétentes à des fins d'information et faciliter l'échange électronique de données entre les acteurs de la navigation intérieure ainsi qu'avec des partenaires dans le cadre de la chaîne de transport multimodal, dès lors que la navigation intérieure y intervient,
- éviter les annonces multiples des conducteurs à l'attention des autorités compétentes et limiter l'envoi des mêmes informations relatives au voyage aux différentes administrations et/ou partenaires commerciaux,
- mettre à disposition les standards et procédures pour l'échange d'annonces électroniques entre les acteurs de la navigation intérieure. Les administrations et autres parties concernées (propriétaires, conducteur du bateau de la navigation intérieure, chargeurs, terminaux, ports) échangeront leurs données conformément à ce standard.

1.2 Définitions

Échange électronique de données

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

Annonces électroniques internationales

(electronic reporting international, ERI) désigne l'effort d'harmonisation et de facilitation des annonces électroniques standardisées de la navigation intérieure en Europe conformément à la publication de la directive SIF (2005/44/CE) et ses spécifications techniques

UN/EDIFACT

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

Autres termes généraux utilisés dans ce contexte :

Code

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

Autorités compétentes

(competent authorities) désigne les administrations ou organismes mandatés par les gouvernements pour recevoir et retransmettre les annonces au sens de ces standards.

Destinataire	<i>(consignee)</i> désigne celui/celle qui réceptionne les marchandises, chargements ou containers conformément au document de transport.
Numéro EDI	<i>(EDI number)</i> désigne l'adresse électronique de l'émetteur ou du récepteur d'un message (par ex. l'expéditeur et le destinataire d'une cargaison). Il peut s'agir d'une adresse de courrier électronique (E-mail) ou d'une identification convenue.
Procédure	<i>(procedure)</i> désigne les opérations nécessaires pour s'acquitter d'une formalité, y compris le planning, le format et la méthode de transmission pour la fourniture de l'information nécessaire.
Conducteur	<i>(shipmaster)</i> désigne la personne à bord du bateau qui est responsable de son exploitation et qui est habilitée à prendre toutes décisions relatives à la navigation et à la gestion du bateau (synonymes : capitaine <i>(captain)</i> , conducteur du bateau <i>(skipper)</i>).
Notification de transport	<i>(transport notification)</i> désigne la notification d'un voyage prévu auprès de l'autorité compétente.
Émetteur <i>(sender) de l'annonce</i>	désigne la partie qui émet réellement l'annonce et qui peut être tenue pour responsable de la teneur de l'annonce. Identification de l'émetteur : nom ou code qui identifie la partie ou l'organisation de l'émetteur d'une annonce.
Récepteur <i>(receiver) de l'annonce</i>	<i>désigne</i> la partie à laquelle sont destinés l'annonce concernée et son contenu. Identification du récepteur : nom ou code qui identifie la partie ou l'organisation du récepteur d'une annonce.

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

- Les standards pour les annonces électroniques en navigation intérieure s'appuient sur des normes et recommandations internationalement reconnues dans le commerce et le transport et les complètent pour le secteur de la navigation intérieure. Les standards tiennent compte des enseignements acquis dans le cadre de projets européens de recherche et de développement et d'utilisations de systèmes d'annonce dans différents États. Les initiatives récentes du Groupe d'experts "Electronic Reporting International (ERI)" ont également été prises en compte.

- Deux directives de la Commission Européenne ont été prises en compte afin d'assurer la compatibilité avec la navigation maritime :
 - Directive 2010/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté et abrogeant la directive 2002/6/CE
 - Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

2. Standard international pour les annonces électroniques en navigation intérieure

2.1 Objet

1. Les standards pour les annonces électroniques en navigation intérieure ont pour objet de permettre l'échange électronique de données (EDI) entre les autorités compétentes à des fins d'information et faciliter l'échange électronique de données entre les acteurs de la navigation intérieure ainsi qu'avec des partenaires dans le cadre de la chaîne de transport multimodal, dès lors que la navigation intérieure y intervient.
2. Les standards décrivent les annonces, la teneur des données (data items) ainsi que les codes et références à utiliser pour les annonces électroniques dans le cadre des services et des systèmes d'informations fluviales. (SIF).
3. Les standards contiennent les règles majeures et fondamentales applicables aux annonces électroniques. Certaines procédures et recommandations devront être révisées ultérieurement sur la base de l'expérience empirique.
4. Le standard décrit les relations entre les entreprises privées (chargeurs, conducteur du bateau, exploitants de terminaux, ports) et les organismes publics (administrations de la navigation, ports publics). Il n'aborde pas les relations entre entreprises privées dans lesquelles les organismes publics n'interviennent pas (par ex. les relations entre les conducteurs de bateaux et les exploitants de terminaux).

2.2 Base juridique

- Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ;
- Règlement (UE) n ° 164/2010 de 25 janvier 2010 sur les spécifications techniques pour les annonces électroniques des bateaux de la navigation intérieure, visé à l'article 5 de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil relative à des services d'information fluviale (SIF) sur les voies navigables communautaires ;
- Résolution de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) adoptée le 28 mai 2003 : "Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure" (Résolution 2003-I-23) ;
- Recommandations des Nations-Unies relatives à l'échange de données commerciales (recommandations UNCEFACT 25, 31 et 32, Accords EDI et E-commerce).

2.3 Edition actuelle du standard

L'édition actuelle du standard de l'UE (Spécifications techniques) est accessible sur Internet à l'adresse suivante : <http://eur-lex.europa.eu>

En avril 2013, le Comité du règlement de police a adopté une nouvelle édition (édition dite « avril 2013 ») du Standard d'Annonces Électroniques, qui intègre tous les amendements nécessaires pour se conformer aux spécifications européennes actuelles.

L'édition actuelle du standard de la CCNR est accessible sur Internet à l'adresse suivante : www.ccr-zkr.org.

2.4 Structure du standard

Les standards comprennent :

- le texte, dans la plupart des langues européennes, par exemple en anglais, néerlandais, français et allemand,
- les procédures d'annonce,
- les services RIS proposés,
- les messages EDIFACT et les messages XML qui en découlent.

Le standard comprend les messages et fonctionnalités de messages ci-après ; ils comprennent également une annexe avec les appendices suivants :

1. Données à transmettre dans les différents services et fonctions des RIS
 - ERINOT (le message de notification ERI sera utilisé pour la notification des informations relatives aux voyages et des informations sur les cargaisons dangereuses et non dangereuses transportées à bord des bateaux exploités sur les voies de navigation intérieure),
 - ERIRSP (les messages de réponse par rapport aux différentes fonctions (nouveau, modification ou annulation) du message ERINOT, ont tous la même structure, la réponse à une "modification" ou une annulation contient des informations indiquant si oui ou non la "modification" ou "annulation" a été traitée par le système de réception),
 - BERMAN (le message de gestion des quais combine la notification préalable à l'arrivée et la déclaration générale en une notification unique)¹,
 - PAXLST (ce message doit être utilisé pour l'échange de données en navigation intérieure entre le conducteur ou le transporteur et les autorités désignées telles que les terminaux ISPS, les douanes, l'immigration ou la police ; le message doit aussi être utilisé pour transférer des données concernant les passagers et l'équipage d'une autorité désignée dans le pays de départ aux autorités compétentes dans le pays d'arrivée du moyen de transport)¹;
2. Lignes directrices pour la mise en œuvre des messages ERI,
3. Diagrammes d'arborescence pour les messages,
4. Nomenclatures (codes)
 - 4.1 Codes pour les types de moyens de transport en navigation intérieure, recommandation n° 28 de la CEE/NU, extrait pour la navigation intérieure avec modifications apportées par la CCNR pour l'utilisation dans le Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure, 26 août 2002,
 - 4.2 Codes des types de bateaux et convois en quatre langues,
 - 4.3 Exemples de combinaisons d'éléments dans le code de localisation.

¹ Non couvert par le standard de la CCNR

2.5 Documentation d'appui

Sur le site Internet du Groupe d'experts ERI (www.ris.eu/expert_groups/eri) sont accessibles des documents d'appui concernant la mise en œuvre et l'utilisation des différents standards pour les notifications électroniques, par exemple des clarifications et définitions concernant l'utilisation des messages et les procédures de notification.

2.6 Services RIS proposés

Les services suivants peuvent être proposés par les annonces électroniques des bateaux² :

1. Gestion du trafic (informations stratégiques relatives au trafic, gestion des écluses et ponts),
2. Interventions en cas d'accident,
3. Gestion du transport (gestion des ports et terminaux, gestion des marchandises et des flottes),
4. Statistiques,
5. Droits perçus par les administrations des voies navigables,
6. Contrôles frontaliers,
7. Services douaniers.

3. Procédures d'annonce

3.1 Annonces du bateau à l'autorité

1. L'annonce bateau – autorité se compose essentiellement des :
 - a) Annonces de transport relative aux voyages de bateaux chargés ou à vide à l'intérieur du secteur relevant de l'autorité compétente, si applicables.
 - b) Annonces d'arrivée et de position aux écluses, ponts, points d'annonce et centres de trafic.
2. L'annonce bateau – autorité ne se limite pas aux annonces que le bateau envoie directement à l'autorité. Toutes les annonces concernant le bateau qui sont envoyées au nom du bateau sont considérées comme des annonces bateau – autorité, même si elles ont été envoyées par des représentants légaux du bateau à terre.
3. Lorsqu'une autorisation de pénétrer dans un secteur administratif est requise, l'annonce est transmise à l'autorité compétente dès le début du voyage.

3.1.1 Notification de transport

1. La notification de transport est utilisée pour informer l'autorité compétente de l'intention d'effectuer un voyage précis, avec un bateau et une cargaison donnée ou avec un bateau sans cargaison.
2. La notification de transport peut être émise soit par le conducteur du bateau, soit par un tiers autorisé, pour le compte du conducteur du bateau.

² voir directives SIF 2004, chap. 4.5

3. Les notifications de transport doivent toujours être envoyées avant le début du voyage de même qu'avant l'entrée dans le secteur de compétence d'une autorité compétente et après chaque changement majeur des données du voyage comme le nombre de membres d'équipage à bord ou le nombre de véhicules en convoi. Lorsqu'un bateau nécessite un accord pour un voyage ou une partie d'un voyage, l'autorité compétente pour la voie navigable retourne une confirmation après avoir traité la notification. La confirmation comprend l'autorisation avec une référence, ou un refus de l'autorisation, assorti de précisions relatives à la procédure à suivre.
4. Les autorités compétentes doivent être en mesure de réceptionner les annonces électroniques contenant les données exigées des bateaux dès lors qu'une procédure d'annonce est prévue par des prescriptions nationales ou internationales.

Pour les transports transfrontaliers, ces informations sont transmises aux autorités compétentes de l'État voisin avant l'arrivée des navires à la frontière : Directive 2005/44/CE, article 4.3 c).

5. Les messages sont diffusés de manière asynchrone, mais des accusés de réception devraient être retournés rapidement.
6. Chaque autorité accepte les annonces communiquées par courrier électronique sécurisé (E-mail) conformément à la description de l'annonce, de préférence sous forme de pièce jointe au courrier électronique. Si nécessaire, l'annonce structurée peut également être incorporée directement dans le texte du courrier électronique. La connexion avec une boîte aux lettres électronique (mailbox) doit être effectuée directement par l'utilisation d'un réseau téléphonique public (PSTN) ou indirectement par l'utilisation d'Internet.
7. Pour les bâtiments exploités sur le Rhin autres que ceux mentionnés à l'article 12.01, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin, l'autorité compétente accepte d'autres moyens de transmission. Lorsque les annonces sont transmises par voie traditionnelle (par ex. sur papier, par télécopie ou par radio) et qu'elles sont ensuite traitées par voie électronique, l'information devrait être délivrée sous une forme qui permette de la saisir dans un système électronique.

3.1.2 Annonce d'arrivée et rapport de position

1. Les annonces d'arrivée doivent être adressées au personnel local d'exploitation des voies navigables, par exemple aux écluses et ponts, dans les centres de trafic, les ports et les points d'accostage, de l'arrivée prévue d'un bateau. Les annonces d'arrivée doivent être émises au moins deux heures avant l'arrivée à l'écluse, au pont ou au port.
2. Les rapports de position doivent être envoyés à des points précis le long de la voie navigable.
3. Les annonces d'arrivée et les rapports de position peuvent être réceptionnés via différents moyens, actifs ou passifs³ :

1 Visuellement / manuellement

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

³ Ces rapports d'arrivée et de position, ainsi que d'autres, ne sont pas spécifiés dans ce standard.

2 *Par radiocommunication*

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

3 *Par des stations AIS Intérieur mobiles*

Les stations AIS Intérieur mobiles sont de plus en plus utilisées pour indiquer la position du bateau et pour fournir des informations supplémentaires.⁴

3.2 **Annonces d'autorité à autorité**

1. Les annonces d'autorité à autorité se composent principalement de notifications de transport des bateaux, chargés ou non, qui transitent d'un secteur administratif à un autre.
2. La transmission d'une annonce à l'autorité voisine est nécessaire lorsqu'un bateau franchit un point sur la voie navigable qui a été conjointement défini.
3. L'échange de toutes les annonces doit être effectué de manière asynchrone mais dans un délai court. L'autorité émettrice sera autorisée à demander confirmation à l'autorité réceptrice.
4. Chaque autorité nationale doit accepter les annonces émises sous forme de courrier électronique (E-mail) conformément aux spécifications publiées des messages ERI. Cela doit être effectué de préférence sous la forme d'une pièce jointe à un échange de courrier électronique. Toutefois, si nécessaire, l'annonce structurée peut également être incorporée directement dans le texte du courrier électronique. La connexion avec une boîte aux lettres électronique (mailbox) doit être effectuée directement par l'utilisation d'un réseau téléphonique public (PSTN) ou indirectement par l'utilisation d'Internet. Chaque autorité décide des autres moyens qu'elle accepte pour la transmission des informations, par exemple les liaisons directes entre les systèmes.
5. Une demande de transmission à un tiers d'informations extraites d'une annonce bateau-autorité ne peut être acceptée qu'avec l'approbation expresse du propriétaire de cette information, c'est-à-dire du conducteur du bateau ou du chargeur.

3.3 **Annonces de l'autorité au bateau**

1. Les annonces autorité – bateau consistent essentiellement en des confirmations et réponses à des notifications de transport précédemment envoyées.
2. Les annonces autorité – bateau peuvent également comprendre la transmission d'informations sur la voie navigable, par exemple des communiqués concernant la navigation intérieure et des informations sur les niveaux d'eau et les conditions météorologiques. Les informations de ce type ne font pas l'objet de ces standards.⁵
3. Toutes les annonces sont asynchrones, mais des accusés de réception devraient être retournés rapidement.

⁴ Suivant le standard Suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure.

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

4. Chaque émetteur d'une notification de transport (conducteur du bateau ou tiers autorisé) doit avoir accès à une boîte aux lettres électronique (mailbox) personnelle qui permet de réceptionner les annonces des autorités. Afin d'en faciliter l'utilisation d'une telle mailbox, celle-ci doit être utilisable par toutes les parties concernées, les coûts, l'entretien et la facilité d'emploi étant des critères à prendre en compte.
5. Les autorités ne sont pas autorisées à envoyer des annonces non conformes aux standards publiés.

4. Messages EDIFACT

1. Dans le cadre des annonces électroniques, les informations sont échangées sous forme de messages.
2. Le standard d'annonce actuellement utilisé est UN/EDIFACT, avec ses règles de syntaxe pour la structure du message (ISO 9735-1). Le XML (eXtended Mark-up Language) est une syntaxe développée récemment pour les PC, basée sur HTML, qui est flexible et indépendante du format de données. EDIFACT et XML utilisent les mêmes structures de données et listes de codes. La CEE/ONU, l'ISO et d'autres organes de normalisation ont finalisé la première version des standards et messages XML. Elle est appelée ebXML. Pour éviter toute interprétation ambiguë, ce standard est actuellement utilisé seulement pour les données et nomenclatures UN/EDIFACT et TDED (Trade Data Elements Directory).
3. Le format ERI pour l'annonce de marchandises dangereuses est le "Message international pour le signalement de l'expédition et du transport de marchandises dangereuses" (IFTDGN) de UN/EDIFACT. Les autorités portuaires d'Anvers, de Brême, de Felixtowe, de Hambourg, du Havre, et de Rotterdam basent le message PROTECT sur le message IFTDGN. En concertation étroite et coopération avec le groupement de ports PROTECT, les messages d'annonce et de réponse ERI ont servi de base pour les annonces en navigation intérieure et le message BERMAN a été défini afin de garantir des procédures similaires pour les bâtiments fluviaux et maritimes dans leurs ports respectifs. Dans le cadre d'un Memorandum of Understanding entre le groupement de ports PROTECT et le groupe d'experts ERI, il a été décidé de développer conjointement puis d'utiliser les messages, données et codes correspondants, ce qui permettra d'aboutir à la conformité requise. Cette procédure garantit la conformité entre la navigation maritime et la navigation intérieure pour les marchandises dangereuses ou polluantes et étaient des exigences SPS applicables.
4. Une certaine marge de manœuvre pour le message IFTDGN a permis d'élargir légèrement l'annonce ERI, de sorte que les matières non dangereuses puissent également être déclarées. Grâce à cette caractéristique, toutes les données relatives à la notification du transport (données relatives au bateau et à la cargaison pour un voyage) peuvent être regroupées en une annonce unique.
5. Les messages EDIFACT doivent être utilisés sans aucune modification. Ils sont définis dans les UNECE UNTDID (UN Trade Data Interchange Directories) et ses publications annuelles suivantes. Pour l'utilisation de ces messages dans le cadre des SIF, il convient de se référer aux directives destinées aux usagers et aux spécifications techniques respectives.

5. Nomenclatures et listes de codes

1. Afin d'échanger des données informatisées sans intervention humaine directe entre les usagers des SIF et les services SIF, l'utilisation de codes et de références est fortement recommandée et requise dans un certain nombre de cas pour garantir une information claire. Les nomenclatures indiquées et les listes de codes définies doivent être utilisées autant que possible.
2. Les codes existants seront utilisés afin de garantir l'interopérabilité avec tous les systèmes de la chaîne de transport et d'éviter un travail spécifique de constitution et de gestion de nouvelles listes de codes.
3. Les nomenclatures suivantes seront utilisées pour les annonces en navigation intérieure :
 - 1 Type de bateau et de convoi, (Recommandation ONU 28
 - 2 Numéro officiel du bateau (OFS)
 - 3 Numéro de bateau OMI (IMO), correspond au Lloyds Register publié pour chaque navire de mer, le numéro sans les lettres
 - 4 Numéro de bateau ERI
 - 5 ENI Numéro européen unique d'identification des bateaux
 - 6 Système harmonisé pour la description et la codification des matières 2002 (HS, marchandises)
 - 7 Nomenclature combinée (CN, marchandises)
 - 8 Classification standard des marchandises pour les statistiques afférentes au transport / révisée (NST/R, marchandises)
 - 9 Numéro ONU de matières dangereuses (UNDG)
 - 10 Code international des matières dangereuses pour le trafic maritime (IMDG)
 - 11 ADN
 - 12 Code ONU des pays
 - 13 Code ONU des désignations de lieux dans le commerce et le transport (UN/LOCODE)
 - 14 Code pour les sections de voies navigables
 - 15 Code des terminaux
 - 16 Code pour les tailles et les types de conteneurs
 - 17 Code pour l'identification des conteneurs
 - 18 Code pour les types d'emballages
 - 19 Instructions de manutention
 - 20 Objet de l'appel
 - 21 Caractéristiques de la cargaison.

6. Protection des données et sécurité informatique

1. Les autorités compétentes prendront les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité, l'intégralité et la sécurité des données qui leur sont transmises conformément au standard et prendront en compte les aspects juridiques tel que décrit dans les directives 95/46/CE, 2002/58/CE et 2003/98/CE. Elles ne sont habilitées à utiliser ces informations qu'aux fins correspondant aux services envisagés, par exemple pour la lutte contre les accidents, les contrôles aux frontières et la douane.
2. Un accord sur la préservation de la confidentialité entre l'ensemble des partenaires publics et privés sera conclu pour les nouvelles applications. Celui-ci s'appuiera sur la recommandation CEE-ONU n° 26, qui contient accord type pour l'échange des données (*Model Interchange Agreement*)".

7. Perspectives

Il est probable que l'utilisation de l'échange électronique de données entre des autorités et des partenaires dans le domaine du transport et trafic fluvial va considérablement se développer au cours des prochaines années. L'évolution actuelle et les indications provenant à la fois des gouvernements et de l'industrie laissent penser que, dans un avenir pas très lointain, il devrait être possible de d'appliquer électroniquement toutes les procédures et de traiter tous les documents nécessaires pour le commerce et le transport international. L'introduction de la notification électronique pour le trafic et le transport fluvial est une toute première étape vers une gestion sans papiers de toutes les informations nécessaires pour mettre en œuvre les procédures applicables en navigation intérieure ainsi que pour les contrôles et services

Grâce à l'utilisation de l'information électronique et à l'application des standards acceptés tout au long de la chaîne de commerce et de transport, les autorités compétentes pourront pour accomplir leurs tâches réglementaires et de contrôle sans retarder les bateaux et leur cargaison. En utilisant ce qu'on appelle un "guichet unique" tel qu'il est actuellement mis au point, en accord avec la politique européenne visant à établir un environnement sans papier pour les douanes, le commerce et le transport, l'harmonisation et la disponibilité des données requises par toutes les autorités concernées seront assurés. En effet, un guichet unique devrait être considéré comme un service permettant aux parties impliquées dans le commerce et le transport de fournir en utilisant un point d'entrée unique des informations et des données normalisées couvrant toutes les exigences réglementaires. Afin de réduire la charge administrative de tous les partenaires impliqués qui sont confrontés à toutes les exigences réglementaires dans les différents pays, la coopération entre les différentes autorités compétentes sera une condition "sine qua non".

En cas d'urgence, les autorités responsables du chenal navigable et de la gestion du trafic nécessitent données exactes. L'augmentation du trafic peut impliquer une probabilité accrue d'accidents qui peuvent seulement être évités ou gérés grâce à l'utilisation de systèmes d'information et de données électroniques disponibles sous une forme standardisée, en temps opportun et qui peuvent être interprétées par toutes les autorités fluviales en Europe.

Ces données ne seront pas seulement utilisées pour la gestion du trafic, mais seront aussi utiles pour la chaîne logistique. Cela se traduira par une notification en amont et par la notification de toute modification des données initialement fournies.

Les premières mesures ont été prises par la CCNR par l'introduction de l'obligation faite aux bateaux conteneurs d'utiliser les annonces électroniques. Il est prévu d'étendre progressivement cette obligation à d'autres bateaux.

8. Utilisation des annonces électroniques en navigation intérieure

8.1 Autriche

L'annonce auprès de l'autorité compétente pour la régulation du trafic est obligatoire pour le transport de matières dangereuses conformément à la réglementation autrichienne de police relative à la navigation intérieure, suivant l'accord ADN de la CEE-ONU. D'autres obligations d'annonce concernent les rapports destinés à l'Office autrichien des statistiques relatifs à la cargaison et aux voyages de bateaux en transit et entrant et quittant des ports. Les annonces peuvent être communiquées par écrit, par télécopie, ou par courrier électronique suivant des modèles standardisés.

Les annonces électroniques en navigation intérieure conformément à la directive 2005/44/CE ont été introduites à l'essai dans le but d'annoncer les cargaisons dangereuses dans le cadre du projet IRIS Europe, cofinancé par TEN-T. La mise en œuvre à l'essai et l'intégration des usagers débiteront d'ici à 2015, dès lors que des annonces électroniques standardisées pourront être diffusées par l'intermédiaire d'un portail Internet. L'infrastructure autrichienne pour les annonces électroniques supporte les standards de notification ERINOT 1.2 et ERIRSP 1.2, tant en format EDIFACT que XML. Depuis 2014, les standards ERINOT 1.2g XSD et ERIRSP 1.2c XSD sont supportés. L'échange international d'annonces électroniques le long du Danube (à l'exception de l'Allemagne, en raison de l'absence d'exigences de notification sur la section allemande du Danube) respecte les dispositions concernant l'échange international de données fixées dans IRIS Europe (I et II).

8.2 Belgique

Voies navigables flamandes

Depuis 2011, les autorités fluviales flamandes 'nv De Scheepvaart' and 'Waterwegen en Zeekanaal NV' utilisent le même système aux fins de notification électronique, qui est entièrement opérationnel wall-to-wall, c'est-à-dire entre autorités. On travaille encore actuellement à améliorer la qualité du contenu des annonces.

Depuis 2011 également, un projet pilote sur le Canal Albert a été étendu à toutes les voies navigables des autorités fluviales flamandes. La notification ship-to-wall est maintenant disponible pour tous les conducteurs de bateaux qui sont capables d'émettre des messages ERINOT. Il est ainsi possible de naviguer sur ces voies avec des notifications entièrement dématérialisées, même si la procédure manuelle reste disponible.

Des efforts seront prochainement entrepris afin de rendre la notification électronique encore plus attrayante. Une campagne sera menée pour promouvoir la notification électronique, et un système de paiement mobile sera mis en place afin de faciliter les transactions de paiement en ligne.

Les autorités portuaires flamandes utilisent un système différent pour annoncer les voyages et les cargaisons. Un projet va être lancé concernant la notification ship-to-wall.

Secteur de l'Escaut occidental (Westerscheldt)

La Flandre et les Pays-Bas coopèrent dans le domaine nautique pour la région de l'Escaut occidental afin d'assurer une navigation sûre et efficace vers et à partir des ports situés le long de l'Escaut (Wester). La gestion et l'exploitation sont assurées par "Beheer & Exploitatie Team Schelderadarketen (BET-SRK)". L'autorité nautique est appelée (RIS) GNB.

Pour échanger des informations entre les différentes autorités, l'autorité RIS GNB utilise depuis de nombreuses années le Central Broker System (CBS) pour échanger des informations. Différents types de messages peuvent être échangés avec les ports maritimes et les autorités voisines dans le secteur de l'Escaut occidental. Un des messages est le message ERINOT (Edition 1.1).

Le système IVS de RIS GNB, qui conserve la trace des informations relatives au voyage, est couplé avec le système CBS pour échanger des messages ERI avec les partenaires du système CBS.

Le message ERINOT est transféré dans les notifications entre autorités. Le système CBS peut convertir les messages ERINOT entre différentes versions. Le RIS-GNB ne produit que rarement des messages ERI. Les partenaires voisins produisent les messages. Les notifications entre bateau et autorité sont gérées par les partenaires voisins. Le RIS-GNB est informé via le Central Broker System. Le logiciel de gestion des voyages (IVS) est en cours d'actualisation pour supporter les messages ERINOT version 1.2 et pour l'utilisation de messages ERIRSP.

Voies navigables wallonnes

En Wallonie, un logiciel est utilisé pour enregistrer les données sur les bateaux et les voyages. Il est appelé GINA (Gestion Intégrée de la Navigation). Les paramètres du bateau et les données sur sa cargaison sont enregistrés lors de son premier voyage sur le réseau wallon de voies navigables. Ensuite, les données sur la cargaison et les éventuelles modifications des paramètres du bateau doivent être actualisées à chaque voyage. Il s'agit là d'une simplification administrative pour les conducteurs de bateaux et les autorités fluviales wallonnes.

La communication automatique des données de voyage entre autorités fluviales voisines est en cours de finalisation. Cela constituera une simplification supplémentaire pour les conducteurs et pour les autorités fluviales dont les réseaux sont reliés aux voies navigables de Wallonie.

Parallèlement au projet d'infrastructure AIS en cours le long des voies navigables de Wallonie, le logiciel de gestion des voyages GINA sera amélioré pour recevoir et gérer les annonces provenant des bateaux, avec deux niveaux de service :

- notification électronique (dématérialisée),
- notification « papier » partielle (données sur les cargaisons, informations sur les passagers, ...).

8.3 Bulgarie

La mise en œuvre du système d'information fluviale BULRIS sur le tronçon bulgare du Danube a débuté en 2010. Le système est développé sur la base de la directive 2005/44/CE. Les spécifications techniques de BULRIS sont conformes aux règlements de la Commission 414/2007, 415/2007, 416/2007, 164/2010.

L'infrastructure de notification électronique est un sous-système de BULRIS et se compose d'un GUI basé sur l'Internet pour la diffusion et la demande de notifications, d'une logique de traitement et d'un serveur de messagerie pour l'envoi de notification aux usagers. Elle est intégrée à une passerelle pour l'échange de notifications avec les autres SIF. Dans le cadre des services d'information fluviale de la Bulgarie, ERI utilise des données de référence communes synchronisées avec d'autres sources de données européenne. Le système va subir des tests opérationnels au second semestre de l'année 2011. Des essais d'échanges électroniques de notifications seront effectués avec d'autres applications ERI nationales et régionales.

Le système devrait être pleinement opérationnel au début de l'année 2012.

8.4 France

Les autorités françaises ont lancé en octobre 2011 un web-service et un site Internet convivial pour la déclaration électronique des transports de cargaisons, appelé VELI. Cette application est le cœur du système français de facturation des péages et de statistiques sur les voies navigables.

La déclaration électronique sera également mise en place sur la Moselle dans le cadre de cette application, afin de permettre la réception électronique des annonces de tous les bâtiments provenant de l'autre côté de la frontière et d'éviter ainsi une double saisie des données.

VNF a également mis en place des interfaces conformes à ERINOT dans les ports maritimes, afin d'annoncer l'arrivée de bâtiments dans les ports par les informations collectées par le logiciel de gestion des écluses. Les ports maritimes envoient des informations audit logiciel afin d'annoncer par voie électronique les bâtiments aux premières écluses après les ports. Ces interfaces sont aussi disponibles pour les voyages transfrontaliers avec les pays voisins.

La centrale de secteur CARING de Gamsheim utilise le logiciel MIB pour la réception électronique des annonces provenant des bâtiments (en particulier des bateaux porte-conteneurs). Le port de Strasbourg va mettre en place une interface vers le système d'information de CARING afin de recevoir également les annonces électroniques concernant les bateaux porte-conteneurs.

8.5 Allemagne

En Allemagne, le système d'annonce et d'information pour la navigation intérieure (MIB) a été mis en service sur le Rhin en 1995 afin de mettre à la disposition des services d'intervention et de secours compétents les informations pertinentes en cas d'urgence ou d'avarie. En fonction de l'événement, les données relatives au bateau, à sa cargaison et le cas échéant ses données de voyage sont consultées et transmises.

L'application actuelle MIB II+ du système d'annonce et d'information pour la navigation intérieure est opérationnelle dans les deux centrales de secteur allemandes Duisbourg et Oberwesel, couvrant l'obligation d'annonce au sens de l'article 12.01 du RPNR et des articles 11.15, 14.15 et 15.15 du Règlement national allemand relatif aux voies de navigation intérieure (BinSchStrO) sur un secteur s'étendant sur plus de 1000 km de voies de navigation intérieure. En outre, un échange de données est assuré le long du Rhin avec les Pays-Bas et la France sur la base du standard ERINOT 1.2. La navigation peut émettre pour ces voies de navigation intérieure des annonces électroniques conformément au standard ERINOT 1.2. Ceci permet d'assurer la transmission obligatoire des annonces électroniques pour les bateaux conteneurs le long du Rhin.

L'application MIB I encore en service dans la zone sous tutelle germano-luxembourgeoise de la Moselle, le long de la Moselle allemande et de l'écluse d'accès à la Sarre, demeure basée sur un standard ERINOT plus ancien (voir l'article 9.05 du Règlement de police pour la navigation sur la Moselle et l'article 20.15 du Règlement national allemand relatif à la navigation intérieure), en association avec une application (MOVES) pour la gestion des écluses. L'échange électronique de données entre l'Allemagne et la zone sous tutelle germano-luxembourgeoise de la Moselle est opérationnel depuis le début de l'année 2000 sur ce secteur germano-luxembourgeois.

En Allemagne est actuellement développée pour toutes les voies de navigation intérieure soumises à l'obligation d'annonce une application centralisée NaMIB (qui succèdera à l'application pour les annonces et les informations en navigation intérieure), venant en appui pour la lutte contre les accidents et la gestion des annonces, laquelle remplacera les applications MIB existantes et sera étendue à d'autres voies de navigation intérieure. L'application pour la gestion des écluses qui sera mise en service en 2015 sur le Danube pourrait être étendue à toute l'Allemagne au terme de son évaluation.

Les deux applications principales (NaMIB et Gestion des écluses) appuient le traitement d'annonces électroniques transmises conformément au standard ERINOT 1.2 (édition avril 2013), utilisent les mêmes données de référence (notamment ADN, Code HS, types de bâtiments et de convois, UN/Locode, etc.) et utilisent les données AIS relatives à la position des bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce.

Les annonces de la navigation devront toutefois être transmises par radiotéléphonie ou sous forme d'annonce électronique conformément au standard ERINOT 1.2, comme par le passé. Outre les logiciels courants pour les plans de chargement, il est actuellement possible d'utiliser pour la transmission d'annonces électroniques conformément au standard ERINOT 1.2 le logiciel BICS mis à disposition gratuitement par les Pays-Bas. L'utilisation de télécopies est possible plus particulièrement en tant que solution de repli.

8.6 Hongrie

Les bâtiments transportant des matières dangereuses sur le Danube qui entrent en Hongrie et/ou qui débutent/achèvent un voyage sur le secteur hongrois du Danube sont dans l'obligation de communiquer par le canal VHF 22 (ou par téléphone, fax ou email) les annonces à la National Transport Authority (NTA) conformément au standard Avis à la batellerie 006/Du/2013 basé sur la réglementation ADN. Par rapport aux obligations antérieures de déclaration, le nouvel élément est que certains bateaux à passagers (définis) et les bateaux transportant plus de 20 conteneurs doivent également faire des annonces par VHF. Les informations sont actuellement enregistrées dans une base de données au centre répartiteur pour la navigation intérieure de la NTA, exploité sous l'indicatif d'appel « Navinfo », et un numéro d'identité est délivré au conducteur du bateau pour qu'il le consigne dans le livre de bord. Parallèlement, le formulaire est communiqué à la NTA qui est responsable de l'enregistrement, l'administration et la surveillance du transport de cargaisons dangereuses. Au cours du voyage, les bâtiments enregistrés sont surveillés en utilisant le réseau à terre AIS intérieur et l'équipement à bord. Le « National Directorate-General for Disaster Management » exige également des informations sur le transport de matières dangereuses sur les voies navigables hongroises ; toutefois, ceux qui ont satisfait à leurs obligations de déclaration dans le système PannonRIS ne doivent pas effectuer une déclaration en double ou distincte.

La Hongrie participe également au projet IRIS Europe 3, où la passerelle de données précédemment développée est techniquement disponible pour l'usage opérationnel dans les circonstances légales définies. La version pilote de l'implémentation PAXLST, qui permet de réduire les procédures de passage de la frontière au port Schengen de Mohács, est également disponible aux fins de test.

8.7 Pays-Bas

Facilitation des procédures pour les autorités et les usagers

Au cours des dernières années aux Pays-Bas ont augmenté les possibilités pour l'utilisation de formulaires électroniques permettant aux bateaux de notifier leur voyage et leur fret. Aux Pays-Bas, les bateaux et leurs conducteurs sont invités à notifier tous les voyages et toutes les marchandises, qu'il s'agisse d'annonces obligatoires ou non. Depuis le 1er janvier 2010, les bateaux qui transportent des conteneurs sont tenus de communiquer les informations requises par voie électronique.

La version actuelle du BICS (et également de l'application internet ERI-Net) ne sera plus supportée (sur le plan technique) après le 31.5.2015. Un logiciel BICS entièrement nouveau (fonctionnant sur Internet) a été lancé au cours du second semestre 2014. La nouvelle application restera gratuite et pourra être téléchargée.

Afin d'encourager davantage l'utilisation des annonces électroniques aux Pays-Bas, le Rijkswaterstaat et le Bureau Telematica de l'organisation néerlandaise du secteur ont pris un certain nombre d'initiatives telles que BICSmial, une vidéo, et une documentation, afin d'informer les usagers sur les possibilités et les avantages des annonces électronique (par exemple une charge administrative réduite, le voyage sans papier, l'exactitude des données, l'accélération des procédures, la disponibilité d'informations supplémentaires sur les marchandises dangereuses à bord).

Échange de données ERI entre les autorités

Un des objectifs de la notification électronique est que le conducteur ne diffuse qu'une seule notification pour le voyage complet, conformément à la directive SIF, ceci facilitant les procédures administratives pour le conducteur. Pour cette raison, les autorités compétentes sur les principales voies navigables néerlandaises sont désormais connectées les unes avec les autres et échangent des notifications ERI. Outre ces interconnexions nationales les autorités fluviales néerlandaises sont également reliées aux autorités voisines compétentes pour les voies navigables et les ports en Belgique et en Allemagne. Les prochaines étapes seront notamment d'améliorer encore ces liaisons internationales et nationales pour simplifier, améliorer et faciliter les possibilités de de notifications sur le plan international.

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

Des informations relatives au secteur de l'Escaut occidental figurent au paragraphe 8.2.

8.8 Roumanie

Un système SIF appelé RoRIS pleinement conforme à la directive SIF et aux standards est opérationnel depuis deux ans sur le secteur roumain du Danube. Les bâtiments qui entrent ou sortent de port roumain doivent transmettre un rapport et demander l'autorisation d'un capitaine de port de l'administration roumaine de la navigation. Ces rapports actuellement rédigés sur papier seront utilisés afin de produire des données électroniques relatives au voyage dans le système RoRIS. Le système permet également la réception d'annonces électroniques du logiciel BICS qui sont automatiquement converties en données électroniques relatives au voyage. Toutefois, cette fonctionnalité se trouve encore en phase d'essai.

Deux projets importants seront lancés cette année : une deuxième phase de RoRIS et un système RIS/VTMIS sur le canal Danube - Mer Noire, pleinement compatible et intégré à RoRIS. Les principaux objectifs de cette deuxième phase de RoRIS sont :

- l'augmentation de la couverture AIS,
- la possibilité de recevoir et d'utiliser pleinement les annonces électroniques de BICS,
- l'établissement de liaisons entre les autorités, les administrations et les entreprises qui utilisent les annonces ERI et
- le développement de tous les modules nécessaires pour l'échange international de données RIS.

8.9 Slovaquie

L'infrastructure pour les annonces électroniques a été mise en place en 2008 et améliorée en 2010, en conformité avec les standards et les processus agréés pour l'échange international de données RIS. Elle comprend les modules principaux suivants : formulaire de saisie sur Internet pour la saisie des annonces électroniques (au cours de la première phase, pour l'annonce standardisée ERINOT), module de traitement des annonces standardisées provenant du logiciel de notification électronique BICS avec fonctionnalité de Mailserver et passerelle pour l'échange de données avec d'autres centres et usagers RIS. En outre, le système possède des interfaces pour l'infrastructure AIS établie en Slovaquie et le système de gestion des banques de données relatives aux bateaux, et permet ainsi aux usagers tant de l'administration que de l'économie de consulter les données AIS, ERI et de bâtiments via une interface sur Internet. Le système supporte les messages ERINOT 1.2 et ERIRSP 1.2.

En ce qui concerne l'échange transfrontalier de données, l'Autorité des Transports en tant qu'exploitant national RIS a signé l'accord de service pour l'échange transfrontalier de données RIS. Du point de vue légal, il est donc possible d'échanger des données avec quelques autres pays qui ont signé l'accord. Du point de vue technique, l'interconnexion avec les systèmes RIS autrichien et hongrois est réalisée et l'échange de données fonctionne en exploitation pilote.

Selon la législation actuelle en Slovaquie, les bâtiments ont une obligation de déclaration par VHF lorsqu'ils passent des points définis sur le Danube. De plus, les bâtiments arrivant dans un port public (Bratislava, Komárno, Štúrovo) ou le quittant ont une obligation de déclaration sous forme papier ou électroniquement sous la forme d'un message ERINOT conforme au standard ERI (Règlement (UE) n° 164/2010 de la Commission).

8.10 Suisse

La Suisse est raccordée au système allemand MIB et travaille étroitement avec les autorités compétentes allemandes pour l'adaptation du MIB au standard annonces électroniques en navigation intérieure. Une nouvelle version du MIB a été installée afin que tous les champs de données obligatoires du standard ERINOT 1.2 soient couverts. Les autorités suisses sont en mesure de recevoir les annonces ERI et de les faire suivre aux autres autorités concernées.

8.11 République tchèque

Une actualisation du système de messages ERI dans le cadre du système LAVDIS a été réalisée sur la base du standard ERINOT 1.2. La mise en œuvre de la technologie de l'importation et l'exportation de données à partir des messages ERI est effective. Une connexion a été assurée pour les services ERI entre le système SIF en République tchèque et le système SIF en Allemagne. Le système sera limité dans un premier temps à l'Elbe en ce qui concerne l'Allemagne, le système n'étant pas encore prêt en Allemagne. Le fonctionnement à l'essai des services sera prolongé jusqu'à la fin de l'année 2011.

L'index SIF pour la République tchèque peut actuellement être téléchargé sur le site Internet www.lavdis.cz.

**Coordonnées des administrations compétentes des voies navigables et des organisations
compétentes pour la mise à disposition du système d'annonces électroniques
en navigation intérieure**

Autriche :

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde,
Radetzkystrasse 2, A-1030 Wien,
Bernd Birkhuber et Bernhard Bieringer, Tel. : +43 (0)171 162 655 902, Fax : +43 (0)171 162 655 999,
E-Mail : bernd.birkhuber@bmvit.gv.at, bernhard.bieringer@bmvit.gv.at

via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H., Donau City Straße 1, A-1220 Wien,
Mario Sattler, Tel. : +43 (0)504 321 16 13, Fax : +43 (0)504 321 10 50,
E-mail : mario.sattler@via-donau.org

Belgique :

Flandres :

nv De Scheepvaart, Havenstraat 44, 3500 Hasselt,
Barthold Van Acker, Tel. : +32 478 66 00 15, E-mail : b.vanacker@descheepvaart.be

Secteur de l'Escaut occidental :

Beheer & Exploitatie Team Schelderadar
Johan Raes, Chief administrator (VL)
Commandoweg 50, NL-4381 BH Vlissingen
E-mail : secretariaat@schelderadar.net

Wallonie :

Service Public de Wallonie, Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies
hydrauliques, Boulevard du Nord 8, 5000 Namur,
Jean-Louis Boutry, Tel. : +32 81 772972, E-mail: jeanlouis.boutry@spw.wallonie.be

France :

Voies Navigables de France, 175 rue Ludovic Boutleux, 62400 Béthune,
Alaric Blakeway Tel. : +33 (0)321 632 940, E-mail: alaric.blakeway@vnf.fr
Jean-Remi Garenaux Tel. : +33 (0)321 632 963, E-mail: jean-remi.garenaux@vnf.fr

Allemagne :

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Dezernat Verkehrstechnik Binnen
Brucknerstr. 2, 55127 Mainz,
Mathias Polschinski, Tel. : +49 (0)613 197 92 92, Fax : +49 (0)613 197 91 55,
E-mail : info@elwis.de

Hongrie :

National Transport Authority – Shipping Department, 1387 Budapest 62, Pf.: 30
Csaba Bellyei, Tel. : +36 148 621 56, Fax : +36 126 803 98, E-mail : bellyei.csaba@nkh.gov.hu

RSOE, 1089 Budapest, Elnök u. 1.

Róbert Rafael, Tel. : +36 130 301 68, Fax : +36 147 705 49, E-mail : robert.rafael@rsoe.hu

Pays-Bas :

Rijkswaterstaat, Vessel Traffic Management Center,
Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam

Adresse postale : Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

Brian Vrijaldenhoven, Tel. : +31 (0)6 12411689, E-mail : brian.vrijaldenhoven@rws.nl

Roumanie :

Romanian Naval Authority, Constanta Port No.1, 900900 Constanta,

Tel. : +40 241 616 124, +40 241 602 229, Fax : +40 241 616 229, +40 241 601 996,

E-mail : ma@rna.ro

Ghiba Mihai Gheorghe, Tel. : +40 252 316 493, Fax : +40 252 312 720, E-mail : mghiba@rna.ro

Slovaquie :

Dopravný úrad (Transport Authority), Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava,

Štefan Chalupka, Tel. : +421 (0)2 33300218, E-mail : stefan.chalupka@nsat.sk

Suisse :

Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergerstrasse 160, 4019 Basel,

Roland Blessinger, Tel. : + 41 61 639 95 95, Fax : +41 61 639 95 11,

E-mail : roland.blessinger@portof.ch

République tchèque :

State Navigation Administration (RIS Operator in Czech Republic), Jankovcova 4, Postfach 28, 170 04
Praha 7 - Holešovice

Tel. : +420 234 637 110, Fax : +420 283 871 514, E-mail : reditelstvi@spspraha.cz