

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

#### TRANSPORTS

#### Arrêté du 2 avril 2019 modifiant l'arrêté du 21 juin 2016 relatif aux modalités de mise en œuvre du guichet unique prévues par les articles L. 5334-6-1 et L. 5334-6-2 du code des transports

NOR : TRAT1908044A

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,

Vu la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information modifiée par la directive 2014/100/UE de la Commission du 28 octobre 2014 ;

Vu la directive 2010/65/UE 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 Etats membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5334-6-1 et L. 5334-6-2 ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 relatif aux modalités de mise en œuvre du guichet unique prévues par les articles L. 5334-6-1 et L. 5334-6-2 du code des transports,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'arrêté du 21 juin 2016 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article premier est ainsi modifié :

Au premier alinéa, les mots : « <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Guichet-unique-portuaire-.html> » sont remplacés par les mots : « <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/guichet-unique-portuaire> » ;

2° L'annexe de l'arrêté à laquelle il est fait référence à l'article 2 est remplacée par le référentiel technique annexé au présent arrêté.

**Art. 2.** – Le directeur des services des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 2 avril 2019.

Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur des services de transport,*  
A. VUILLEMIN

## ANNEXE

## SOMMAIRE

Description du guichet unique portuaire .....	
Liste des formalités déclaratives .....	
A. Formalités déclaratives relevant d'actes juridiques de l'Union .....	
B. Formulaire FAL et formalités résultant d'instruments juridiques internationaux .....	
C. Toute législation nationale pertinente .....	
Liste des ports concernés par la mise en œuvre de la DE2010/65 .....	
Spécifications de l'interface entre les SI portuaires et Trafic2000 .....	
Cadre d'application de ces éléments de spécifications .....	
Navire concernés .....	
Escalaes concernées .....	
Informations à transmettre .....	
Pôle national de diffusion et de gestion du système d'information de la sécurité maritime	
Description du processus d'escale .....	
Règles générales .....	
Détails sur les messages .....	
Principes généraux de mise en œuvre technique .....	
Contexte technique .....	
Description du flux montant : SI portuaires vers Trafic2000 (données transmises au guichet unique) .....	
Spécifications des messages XML .....	
Messages et modalités d'échange .....	
Guide de lecture des messages dans la charte .....	
Description détaillée des messages portuaires .....	
Les blocs communs .....	
Les règles communes .....	
Notification à 72h (nom technique XML : NCA_72h) .....	
Notification à 24h (nom technique XML : NCA_Port) .....	
Message Arrivée (nom technique XML : NCA_Arrival) .....	
Message intra-portuaire (nom technique XML : NCA_Mouv_Por) .....	
Message de mouillage d'attente (nom technique XML : NCA_Mouil_Rade) .....	
Message Départ .....	
Message FAL7 .....	
Message d'alerte de notification de déchet (nom technique : NCA_Alert) .....	
Message FAL1 (nom technique : NCA_FAL1) .....	
Message FAL5 (nom technique : NCA_FAL5) .....	
Message FAL6 (nom technique : NCA_FAL6) .....	
Message Waste .....	
Message ISPS .....	
Message DMS .....	
Liste des énumérations utilisées dans les messages .....	

Ce document constitue l'annexe de l'arrêté du 21 juin 2016 pris en application de l'article L5334-6-2 du code des transports.

### **DESCRIPTION DU GUICHET UNIQUE PORTUAIRE**

Le guichet unique portuaire est un dispositif informatique qui repose sur l'interconnexion des systèmes d'information portuaires et du système d'information national Trafic2000.

Le guichet unique est composé de 3 modules

- **Un point d'entrée unique : le portail d'accueil**
  - Ce portail permet aux déclarants d'accéder aux pages d'authentification des différents systèmes d'information portuaires
- **Un module de saisie, d'intégration et de traitement des données**, constitués par l'ensemble des systèmes d'information portuaires déployés dans les ports concernés par la mise en œuvre du guichet unique portuaire (voir liste ci-dessous)
- **Un point de sortie unique : Trafic2000**
  - Cette application joue notamment le rôle de plateforme de routage des données exigées en application de la DE2010/65 vers les administrations destinataires européenne (SafeSeaNet) et françaises (PAF, douane, gendarmerie nationale, ARS)

### **LISTE DES FORMALITES DECLARATIVES**

Les formalités déclaratives visées par la Directive 2010/65/EU sont listées dans l'annexe de cette dernière.

#### **A. FORMALITES DECLARATIVES RELEVANT D'ACTES JURIDIQUES DE L'UNION**

Notification applicable aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres  
Vérifications aux frontières portant sur les personnes  
Notification des marchandises dangereuses ou polluantes transportées à bord  
Notification des déchets et résidus  
Notification des renseignements en matière de sûreté  
Déclaration sommaire d'entrée

#### **B. FORMULAIRES FAL ET FORMALITES RESULTANT D'INSTRUMENTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX**

Formulaire FAL n°1: déclaration générale  
Formulaire FAL n°2: déclaration de la cargaison  
Formulaire FAL n°3: déclaration des provisions de bord  
Formulaire FAL n°4: déclaration des effets et marchandises de l'équipage  
Formulaire FAL n°5: liste de l'équipage  
Formulaire FAL n°6: liste des passagers  
Formulaire FAL n°7: manifeste de marchandises dangereuses  
Déclaration maritime de santé

#### **C. TOUTE LEGISLATION NATIONALE PERTINENTE**

En vertu des dispositions réglementaires décrites dans la Directive 2010/65/EU<sup>1</sup>, les formalités suivantes ont été intégrées par la France dans cette partie

<sup>1</sup> Les États membres peuvent inclure dans cette catégorie les renseignements fournis en vertu de leur législation nationale

Notification d'arrivée  
Notification de départ  
Notification d'inspection renforcée  
Alerte de non-dépôt de déchets  
Notification de mouillage d'attente

Remarques :

Les notifications de mouvement intra-portuaire prévues par la présente annexe sont facultatives. Sur la base du considérant 2 de la Directive qui requiert la simplification des formalités déclaratives, les FAL2, FAL3, FAL4 et la déclaration sommaire d'entrée ne sont pas intégrés dans le périmètre des données dématérialisées du guichet unique portuaire français.

**LISTE DES PORTS CONCERNES PAR LA MISE EN ŒUVRE DE LA DE2010/65**

**Dunkerque (GPM)**

Calais  
Boulogne-sur-Mer  
Le Tréport  
Dieppe  
Fécamp

**Le Havre (GPM)**

**Rouen (GPM)**

Caen-Ouistreham  
Cherbourg  
Diélette  
Barneville - Carteret  
Granville  
Saint-Malo  
Le Légué – Saint Brieuc  
Tréguier  
Roscoff  
Brest  
Douarnenez  
Quimper  
Concarneau  
Lorient

**Nantes – Saint Nazaire (GPM)**

Port-Joinville  
Les Sables d'Olonne

**La Rochelle (GPM)**

Rochefort  
Tonnay – Charente

**Bordeaux (GPM)**

Bayonne  
Port-Vendres  
Port-la-Nouvelle  
Sète

**Marseille (GPM)**

Toulon

Saint-Tropez  
Cannes  
Golfe-Juan  
Antibes  
Nice – Villefranche  
Menton  
Bastia  
L'île Rousse  
Calvi  
Ajaccio  
Propriano  
Bonifacio  
Porto-Vecchio  
**Guyane (GPM)**  
**Guadeloupe (GPM)**  
**Martinique (GPM)**  
**Réunion (GPM)**  
Mayotte

#### **SPECIFICATIONS DE L'INTERFACE ENTRE LES SI PORTUAIRES ET TRAFIC 2000**

Les spécifications décrites dans le présent chapitre et dans le chapitre suivant (« Description du flux montant : SI portuaires vers Trafic2000 (données transmises au guichet unique) ») sont établies d'après le document intitulé « Charte qualité sur les données portuaires transmises à Trafic 2000 » v5.1.

Cette charte qualité a été établie contradictoirement par l'État et les représentants des maîtres d'œuvre des systèmes d'information portuaires.

Les principaux éléments de cette charte sont repris dans la présente annexe.

#### **CADRE D'APPLICATION DE CES ELEMENTS DE SPECIFICATIONS**

##### **Navires concernés**

Les navires retenus dans le cadre de cette charte sont tous les navires de commerce, de pêche et de plaisance possédant un numéro d'immatriculation IMO ou un numéro MMSI et soumis aux obligations de déclaration.

Les principes et règles contenus dans cette charte ne s'appliquent pas aux navires de guerre ou à tous autres navires étatiques utilisés pour un service public non commercial.

Le navire devra être identifié prioritairement par son numéro IMO et éventuellement par son indicatif MMSI si le navire ne possède pas de numéro IMO.

##### **Escales concernées**

Sont concernées dans le cadre de cette charte toutes les escales liées aux activités commerciales des navires, que cette activité s'effectue dans les limites administratives du port ou sur rade (comme précisé par les arrêtés préfectoraux définissant la Zone Maritime et Fluviale de Régulation).

### **Informations à transmettre**

Toute escale répondant aux critères ci-dessus doit nécessairement être déclarée au niveau du système portuaire pour être ensuite notifiée au système Trafic2000 selon les délais et conditions précisés dans le paragraphe « Description du processus d'escale ».

Le processus d'escale décrit les messages à transmettre ainsi que les règles applicables. Des contrôles sont menés par le système Trafic2000 sur la réception de chaque message. Un accusé de réception est alors envoyé au système portuaire en signalant éventuellement un rejet du message avec la raison. Il appartient alors au système portuaire de mettre le message en conformité avec les règles de gestion.

Aucun contrôle ne porte sur la qualité et ni le respect des obligations déclaratives à effectuer par les représentants du navire faisant escale dans la place portuaire (consignataire, agent maritime, capitaine, etc.). Le système portuaire est simplement tenu de retransmettre les informations mises à sa disposition.

La transmission informatisée de toutes les données relatives à l'escale rend primordiaux les moyens permettant d'assurer une haute-disponibilité (24heures, 7jours). Ces exigences et notamment les conditions applicables aux opérations de maintenance sont précisées au paragraphe « Exigences européennes ».

### **Pôle national de diffusion et de gestion du système d'information de la sécurité maritime**

Le pôle national de diffusion et de gestion du système d'information de la sécurité maritime (PNDG SISIM) est le service de la Direction des affaires maritimes qui sert de point de contact unique pour la mise en œuvre des échanges. Le pôle assure le suivi opérationnel et le suivi de la qualité.

### **DESCRIPTION DU PROCESSUS D'ESCALE**

#### **Règles générales**

##### *Identification d'une escale*

Toute escale doit se voir attribuer un numéro d'identification unique (**ShipCallId**). A un numéro d'identification doit toujours correspondre un même navire et un même port de destination. Ce numéro doit être inscrit et maintenu inchangé sur tous les messages relatifs à une même escale.

Lorsque le navire possède un numéro OMI, aucune modification de l'identifiant du navire ne sera acceptée. Dans le cas où on observe un changement de navire pour une escale donnée, celle-ci devra être annulée puis une nouvelle créée. Si le navire ne possède pas de numéro OMI, celui-ci sera identifié par son indicatif MMSI. Dans le cas où on observe un changement de MMSI pour un ShipCallId, Trafic2000 n'a pas la capacité de vérifier que le ShipCallId concerne le même navire, car le MMSI n'est pas invariant. L'identification d'un même navire par différents numéros MMSI relève donc de la responsabilité de l'autorité portuaire.

Toute modification du port d'escale (PortOfCall) conduira à un rejet. Il appartient au port de s'assurer du respect de cette règle notamment en cas de mouvements intra-portuaires.

##### *Séquencement des escales*

La chronologie des messages correspondant au déroulement normal d'une escale devra être respectée.

Les préavis d'escale doivent être transmis préalablement à l'arrivée du navire. Les annonces à 24 h (NCA\_Port) continueront cependant d'être acceptées après l'arrivée (pour permettre notamment une actualisation des durées prévisionnelles d'escale) à l'exception des annonces d'annulation d'escale (où dans ce cas, suite à l'arrivée du navire, une annonce de départ est nécessaire).

L'annonce d'un départ sera rejetée si aucune arrivée n'a été préalablement signalée pour cette escale (cette règle s'applique également aux escales effectuées en dehors des limites administratives du port où l'arrivée et le départ mentionneront nécessairement l'indicateur *offshore*). Plusieurs messages « Arrivée » ou « Départ » seront acceptés pour une même escale mais cette situation doit être exceptionnelle, utilisée uniquement pour rectifier même tardivement les informations inscrites dans le message.

Aucune cohérence sur la chronologie concernant le signalement des mouillages sur rade ou les messages intra-portuaires ne sera vérifiée. Ces messages seront acceptés à tout moment et seront utilisés pour informer les administrations.

Aucune cohérence sur la chronologie des formulaires FAL et autres formalités déclaratives ne sera vérifiée. Ces informations pourront être réceptionnées à tout moment, aucune ambiguïté n'étant possible du fait de l'identification unique de l'escale (ShipCallId).

#### Référencement des informations

##### ***Emplacement du navire***

La connaissance précise de l'emplacement du navire à l'intérieur du port est nécessaire pour permettre une intervention efficace des différentes administrations : cet emplacement sera connu à travers l'attribut *PositionInPortOfCall*. Les ports doivent utiliser un libellé clairement identifié localement. Ce libellé pourra être composé du LOCODE du port / du terminal suivi du nom du poste à quai ou du terme « rade » pour désigner un mouillage. De manière facultative des données GPS pourront être ajoutées à la suite.

##### ***Désignation du port***

La désignation d'une localisation portuaire se fait par l'intermédiaire d'une codification. Dans toute la présente annexe technique, sauf mentions contraires clairement exprimées, un attribut dont la description indique qu'il s'agit d'un LOCODE, doit être renseigné avec un LOCODE standard, mais il est toujours possible de recourir soit à un LOCODE élargi, soit à la valeur générique ZZUKN (pour signifier inconnu).

##### LOCODE standard :

Un LOCODE standard regroupe deux catégories :

- les codifications utilisées pour désigner les terminaux portuaires ;
- les codifications utilisées pour désigner les autres endroits auxquels un navire peut faire escale.

Dans le premier cas, la codification correspond à la codification des localisations géographiques est établie par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (UNECE). Les codifications retenues correspondent au statut « approuvé » par les différentes autorités nationales (AS, AC, AF, AI, AS) ou au statut « reconnu » (RL) présentes dans Safeseanet.

Dans le second cas, il s'agit des installations offshore telles que décrites dans l'annexe 2 du guide d'utilisation des LOCODE de Safeseanet (SafeSeaNet Locodes Guidelines) qui peut être téléchargé à l'adresse suivante : <http://www.emsa.europa.eu/ssn-main/documents/technical-documentation/224-ssndocumentation/1629-ssn-locodes-guidelines.html>.

##### LOCODE élargi :

D'autres codifications sont également reconnues permettant à défaut de connaître la destination précise, de fournir une indication de la zone vers laquelle le navire se dirige.

Il est ainsi possible de recourir à la codification générique EUROSTAT attribuée pour chacun des pays (FR888 pour désigner un quelconque port français) ainsi qu'à la déclaration des *waypoints* tels que décrits dans l'annexe 1 du guide d'utilisation des LOCODE de Safeseanet (SafeSeaNet Locodes Guidelines, cité ci-dessus).

### ***Modification d'une notification déjà émise***

Aucun mécanisme ne permet de modifier ou d'annuler un message déjà transmis. Il est nécessaire d'envoyer un nouveau message portant les nouvelles informations actualisées.

Lors du renvoi d'un message, les attributs présents dans le message précédent n'ayant pas été modifiés doivent être renvoyés. L'absence d'un attribut signifie la suppression de la valeur précédemment envoyée.

### **Détails sur les messages**

#### *Approche portuaire*

#### ***Annonce 72 h (message NCA\_72h)***

Tout navire susceptible d'être soumis à une inspection renforcée doit notifier son arrivée au moins 3 jours avant la date prévue de l'arrivée au port ou au mouillage ou avant que le navire ne quitte le port ou mouillage précédent si le voyage doit durer moins de 3 jours (Référence : DE2009/16 art. 9).

#### ***Annonce 24 h (message NCA\_Port)***

Tout navire doit notifier son arrivée au moins 24 heures à l'avance, ou au plus tard au moment où le navire quitte le port précédent, si la durée du voyage est inférieure à 24 heures, ou si le port d'escale n'est pas connu ou s'il est modifié durant le voyage, dès que cette information est disponible (Référence : DE2002/59 art. 4).

Ce préavis d'escale pourra être transmis avec un délai supérieur à 24 heures, dès la constitution de l'escale dans le système portuaire tout en veillant à ne pas envoyer de préavis pour des escales programmées à plus d'une semaine (sauf pour le cas d'une connaissance de la marchandise dangereuse). Cette mesure est intéressante pour les ports avec un trafic important permettant ainsi une meilleure planification des interventions. Cette mesure pourra donc être adaptée par des conventions spécifiques pour certains ports.

Plusieurs messages de cette nature peuvent être émis pour ré-actualiser les informations sur le voyage (notamment en cas d'une modification significative des heures prévisionnelles d'arrivée de l'ordre de la journée) et signifier une annulation d'escale.

#### ***Dossier d'escale à l'arrivée***

Le dossier d'escale est composé des formulaires suivants :

- FAL1 (Déclaration générale),
- FAL5 (Liste de l'Équipage),
- FAL6 (Liste des passagers),
- FAL7 (Manifeste de marchandises dangereuses)
- Déclaration des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison des navires (Waste)
- Déclaration de sûreté (ISPS)
- Déclaration maritime de santé (DMS)

#### ***Annulation d'une escale***

L'annulation d'une escale se fait par l'envoi d'un message d'annonce 24h (NCA\_Port) avec le code ZZCAN comme port de destination. Ce principe s'applique à toutes les situations même si le seul message pour cette escale était une annonce à 72h (NCA\_72h). Pour rappel, l'annulation d'une escale ne peut avoir lieu qu'avant l'arrivée du navire dans le port.

### ***Exemptions***

Les navires peuvent être exemptés d'annonce à 24h, de déclaration de sûreté, de déclaration des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, ainsi que de la transmission du détail des marchandises dangereuses ou polluantes transportées.

Lorsqu'une telle exemption est mise en place, l'autorité qui l'a délivrée doit la transmettre au pôle national de diffusion et de gestion du système d'information de la sécurité maritime (PNDG SISM) afin que cette information soit saisie dans Safeseanet.

### ***Arrivée du navire***

Toute arrivée d'un navire doit être signalée (Référence DE 2009/16 Art.24).

Une seule et unique arrivée est à signaler pour une escale.

Pour les grands ports maritimes, l'heure d'arrivée (ATA) correspond à la fin de la première manœuvre d'amarrage (que cette manœuvre conduise le navire à accoster ou à une mise au mouillage) à l'intérieur des limites administratives du port. Pour les autres ports, l'heure d'arrivée (ATA) correspond à la fin de la première manœuvre d'amarrage (que cette manœuvre conduise le navire à accoster ou à une mise au mouillage) à l'intérieur des limites administratives du port ou de la zone maritime et fluviale de régulation.

L'attribut « Anchorage » est à renseigner selon que le navire reste ou non au mouillage pendant toute la durée de l'escale.

L'envoi du message à T2K doit intervenir dans les plus brefs délais suivant l'heure d'arrivée (ATA). Les délais seront précisés dans les conventions spécifiques établies avec les ports.

Dès la connaissance d'une arrivée au port, tous les déplacements du navire intervenant jusqu'au moment du départ seront connus uniquement à travers les messages de suivi des déplacements des navires.

### ***Départ du navire***

#### ***Signalement du départ (NCA\_Departure)***

Tout départ d'un navire doit être signalé (Référence DE 2009/16 Art.24).

Un seul et unique départ est à envoyer pour une escale.

L'heure de départ (ATD) correspond au début de la manœuvre de départ, que le navire quitte le quai ou la zone de mouillage.

L'envoi du message doit intervenir au moment du franchissement des limites de la zone maritime et fluviale de régulation du port et/ou dès que la manœuvre ne sera plus annulée ou reportée.

#### ***Dossier d'escale au départ***

Le dossier d'escale est composé des formulaires suivants :

- FAL1 (Déclaration générale),
- FAL5 (Liste de l'Équipage),
- FAL6 (Liste des passagers),
- FAL7 (Manifeste de marchandises dangereuses).

#### ***Alerte pour non-dépôt de déchets (message NCA\_Alert)***

Tout navire quittant un port sans avoir respecté les obligations relatives aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, doit faire l'objet d'une notification (Référence DE 2000/59 Art.7).

#### Marchandises dangereuses

Tout navire venant d'un port situé en dehors de la Communauté, doit notifier le détail des marchandises dangereuses ou polluantes transportées au plus tard lorsqu'il quitte le port de chargement, ou dès que le port de destination ou le lieu de mouillage est connu, si cette information n'est pas disponible au moment du départ (Référence : DE2002/59/CE art. 13).

La transmission du détail de la marchandise transportée prend la forme du message FAL7. Le nombre de personnes à bord sera connu à travers un message NCA\_Port. De même, les informations sur le voyage (ETA, ETD, port de provenance) retenues pour renseigner SafeSeaNet seront celles du message NCA\_Port. Il est donc important que le port transmette ces deux messages conjointement pour que Trafic2000 puisse s'acquitter des obligations communautaires.

Par ailleurs, l'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire, quelles que soient ses dimensions, transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et quittant un port d'un État membre doit notifier, au plus tard au moment de l'appareillage le détail de celles-ci.

Le message FAL7 sera alors utilisé conjointement avec le message NCA\_Departure pour que Trafic2000 puisse s'acquitter des obligations communautaires, selon le même principe que précédemment.

#### Déclaration des déchets d'exploitation

Tout navire à destination d'un port communautaire doit notifier le détail des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison au moins 24 heures avant l'arrivée au port d'escale, ou à défaut, immédiatement dès que le port d'escale est connu, ou dès que le navire quitte le port de départ si le trajet dure moins de 24 heures (Référence : DE2000/59/CE art. 6).

La transmission du détail des déchets se fait à travers le message Waste. Les informations sur le voyage (ETA, ETD, port de provenance) retenues pour renseigner SafeSeaNet seront connues à travers le message NCA\_Port. Il est donc important que le port transmette également ce message NCA\_Port pour que Trafic2000 puisse s'acquitter des obligations communautaires.

#### Déclaration maritime de santé

La déclaration maritime de santé n'est obligatoire pour les navires à l'entrée des ports que dans les cas de survenance d'un événement sanitaire à bord ou sur demande d'un représentant de l'État conformément à l'article R.3115-25 du code de la santé publique.

En conséquence et de façon à préserver le caractère d'alerte de ce type de déclaration, la transmission de la déclaration maritime de santé à travers le message NCA\_DMS ne se fera uniquement que dans le cas d'un événement sanitaire à signaler. Toutefois, les déclarations qui n'auront pas été transmises devront être conservées par le port pendant une durée de 5 ans.

#### Cas particuliers des escales commerciales en dehors des limites administratives

Pour les systèmes portuaires permettant d'effectuer une distinction entre les zones « sur rade » et « au port », des opérations commerciales (chargement/déchargement de marchandises, embarquement/débarquement de passagers) peuvent être réalisées par le navire sur rade en dehors des limites administratives du port.

Dans le cas où une escale se déroulerait entièrement et exclusivement en dehors des limites administratives, exactement les mêmes messages sont à envoyer mais en précisant pour les messages « Arrivée » et « Départ » OffShore="Y". L'heure réelle d'arrivée (ATA) correspond à la fin de la manœuvre d'amarrage. L'heure de départ (ATD) correspond au début de la manœuvre de départ.

L'envoi du message doit intervenir dans les meilleurs délais suivant la survenance de cet événement.

#### Connaissance du déplacement des navires dans la zone de responsabilité du port

Ces messages sont utilisés pour connaître les mouillages d'attente effectués dans la rade ainsi que les déplacements à l'intérieur des limites administratives du port.

Leur intérêt est de fournir la localisation précisément et à tout moment du navire, cette information étant tout particulièrement utile pour toutes les administrations devant intervenir sur le navire notamment quand les terminaux sont éloignés les uns des autres. De même, l'annonce de la levée d'un mouillage d'attente permet d'anticiper avec un délai suffisant le moment effectif de la montée à bord du pilote.

Trafic2000 redistribuera aux administrations intervenant sur la place portuaire les informations sur les mouvements des navires qui auront été reçues. Aucune obligation ne s'applique pour l'envoi de ces messages hormis les obligations apparaissant dans les arrêtés ministériels et préfectoraux notamment pour la connaissance des mouillages d'attente.

#### ***Les mouillages d'attente (message NCA\_Mouil\_Rade)***

L'envoi du message annonçant une mise au mouillage ou une levée du mouillage d'attente doit intervenir dans un délai se rapprochant le plus possible du moment de l'arrivée et du départ du mouillage. Ces mouillages peuvent se produire avant l'arrivée au port ou lors de la sortie du navire (si le navire est à ordre).

#### ***Les mouvements intra-portuaires (message NCA\_Mouv\_Por)***

L'envoi du message doit intervenir pour un mouvement interne, aux moments opportuns. Les informations intéressantes sont l'emplacement actuel (PositionInPortOfCall), éventuellement une heure de début de déhalage, le nouvel emplacement avec son heure d'arrivée prévue.

#### *Cas particulier*

Le cas où le navire effectue une escale à quai, retourne au mouillage en rade puis revient à quai peut être géré :

- soit comme 2 escales successives (partant du principe que le navire est sorti des limites administratives du port entre ses deux passages à quai) ;
- soit comme un mouvement intra-portuaire.

Le choix du mode de traitement de ce type d'escale est laissé à l'appréciation des autorités portuaires. Dans le cas où le mouvement est traité avec deux escales distinctes, l'ensemble des formulaires composant le dossier d'escale à l'arrivée et au départ seront fournis.

#### Principes généraux de cadencement

Le cadencement d'envoi de l'ensemble des messages portuaires relève des Spécifications Générales Détaillées (SFG) des systèmes d'information portuaires.

À noter toutefois les principes généraux retenus :

- les messages seront envoyés selon les délais réglementaires
- la gestion de la concurrence des informations (donnée présente dans plusieurs messages) sera effectuée au cas par cas par chaque système d'information portuaire.

#### **PRINCIPES GÉNÉRAUX DE MISE EN ŒUVRE TECHNIQUE**

##### **Contexte technique**

##### Exigences européennes

##### ***Disponibilité des données***

L'interface mise en place entre les systèmes d'information portuaires et Trafic 2000 doit permettre le transfert d'informations entre les 2 systèmes dans un délai d'une minute à compter

de leur acceptation par l'autorité portuaire. Cette caractéristique doit être respectée pour 95% des informations échangées sur une période de 24 h et dans 99% des cas sur une année.

#### ***Exigences sur la disponibilité du système***

Le système d'information des ports et Trafic 2000 doivent être maintenus opérationnels 7 / 7 j et 24 / 24 h.

La disponibilité du système d'information portuaire et de Trafic 2000 doit être assurée au moins à 99% sur une période d'un an, avec des périodes d'interruption d'au plus 12 heures.

#### ***Exigences de conservation des informations***

Des procédures de sauvegarde doivent être conçues dans le cas de défaillance ou d'interruption programmée du système d'information portuaire. Dans ces deux cas, le système d'information portuaire doit être conçu pour assurer à l'autorité portuaire que les messages destinés à Trafic 2000 seront stockés puis retransmis à Trafic 2000 dès le rétablissement des flux de communication. Les systèmes d'information portuaire doivent être en mesure de réémettre les messages pendant 2 semaines.

#### ***Procédure d'alerte connexion***

Il s'agit d'une procédure déclenchée lorsque le PNDG GSISM constate que les transmissions en provenance d'un système d'information portuaire sont interrompues.

Le PNDG GSISM avertit par téléphone et courriel le contact opérationnel, il lui expose le problème et lui demande de suspendre l'envoi de messages à Trafic 2000. Une fois le problème résolu (par les intervenants côté système d'information portuaire ou côté Trafic 2000), la transmission des messages est redémarrée.

#### ***Opérations de maintenance***

Les opérations de *maintenance* effectuées sur les systèmes d'information portuaires devront être signalées au PNDG GSISM au moins 48 h à l'avance.

#### ***Opérations de supervision***

Les opérations de supervision au niveau des systèmes d'information portuaires (ou PCS, pour *Port Community System*) portent sur les activités suivantes :

- Surveillance de la performance du système de communication afin d'anticiper toute dégradation de ces capacités opérationnelles
- Surveillance des flux d'interface
- Auto-surveillance par le PCS de ses activités pour éviter la diffusion des messages corrompus

#### ***Connexion à Trafic 2000***

La connexion des participants au système central Trafic 2000 peut être réalisée de trois manières :

- par l'Internet ;
- par le réseau intranet du ministère ;
- par le RIE (Réseau Interministériel de l'État).

L'URL utilisée pour se connecter au serveur Trafic 2000 dépend du réseau utilisé.

L'URL sera fournie par le PNDG GSISM sur demande.

#### ***Aspect sécurité***

Les échanges de messages XML entre les systèmes sont réalisés en utilisant le protocole HTTPS. L'utilisation de la technologie SSL permet de mettre en œuvre les services de sécurité suivants :

- authentification : validation de l'identité des deux parties participant à la transaction ;
- confidentialité : seules les deux parties participant à la transaction sont en mesure de comprendre les informations échangées ;
- intégrité : les données échangées entre les deux parties sont transmises de manière intacte et non modifiées ;
- non-répudiation : l'émetteur ou le récepteur de l'échange ne peut nier l'envoi ou la réception des données.

De plus, tous les messages XML seront signés via la technologie XML Signature ce qui permet d'authentifier l'auteur du message. Tout message XML échangé devra contenir la signature de l'émetteur du message afin de garantir l'authentification et la non-répudiation du message. La technologie retenue est la « Signature enveloppée », l'élément Signature est directement attaché au contenu XML, ce qui facilite son utilisation.

#### Structure des échanges

##### ***Flux Montant***

Le système d'information portuaire transmet à Trafic 2000 un message d'information.

Trafic 2000 vérifie la validité du message, attribue une référence interne au message et renvoie au PCS un accusé de réception.

Le PCS vérifie et archive l'accusé de réception.

Si le message est valide Trafic 2000 effectue le traitement approprié en fonction du message reçu. Sinon, il ne tient pas compte du message reçu sauf en cas de traitement exceptionnel du message prévu (correction automatique ou correction manuelle).

**Les spécifications techniques de ce flux montant sont décrites dans le chapitre suivant de la présente annexe.**

##### ***Flux Descendant***

Le flux descendant concerne tout message envoyé de Trafic 2000 vers les ports. En particulier le message accusé de réception fait partie du flux descendants (voir chapitre infra).

**Les spécifications techniques de ce flux descendant ne sont pas décrites dans la présente annexe. Des éléments de spécification sont disponibles dans la charte qualité des messages portuaires.**

##### ***Modalités techniques***

Le protocole HTTPS avec authentification mutuelle doit être mis en œuvre lors de la transmission des messages XML.

Les messages sont transmis du port vers Trafic 2000 via HTTP et un code retour HTTP 202 indique que le message a été reçu.

##### Encodage des données

Les messages XML échangés doivent être encodés en ISO-8859-1.

## DESCRIPTION DU FLUX MONTANT : SI PORTUAIRES VERS TRAFIC2000 (DONNEES TRANSMISES AU GUICHET UNIQUE)

### SPECIFICATIONS DES MESSAGES XML

#### **Messages et modalités d'échange**

On appelle message portuaire toute structure de données au format XML véhiculant des informations susceptibles d'être envoyées par les ports vers Trafic 2000.

Chacun de ces messages portuaires peut être transporté dans le corps de requêtes HTTPS échangées entre Trafic 2000 et les systèmes d'information portuaires.

Attention : dans la suite du document, lorsque le terme d'en-tête est évoqué, il s'agit bien de l'en-tête au message XML et pas de l'entête du message HTTP.

#### **Guide de lecture des messages dans l'annexe techniques**

##### La représentation d'un XML par un tableau

Dans la suite du document un message portuaire sera représenté par un tableau divisé en blocs de lignes (branche de l'arbre ou « élément » pour reprendre la terminologie XML) eux-mêmes divisés en ligne représentant chacun des champs correspondant aux attributs de chaque branche.

Le début d'un bloc de ligne est représenté par une ligne grisée.

Un attribut est représenté par une ligne blanche.

Pour chaque bloc, pour chaque attribut, plusieurs colonnes serviront la description des messages :

- la colonne « Item » : nom XML de l'attribut
- la colonne « Occ » : occurrence de l'attribut
- la colonne « Type » : type de l'attribut
- la colonne « Len » : longueur de l'attribut
- la colonne « Description » : description fonctionnelle de la valeur prise par l'attribut.

Enfin un numéro concaténé à la valeur de la colonne item indique le niveau de profondeur de la branche.

##### Précision sur l'interprétation des colonnes du tableau

#### **La colonne « Item »**

La colonne Item indique le nom des attributs présents dans les messages.

Les éléments XML (nom des blocs de données) sont surlignés en gris.

#### **La colonne « Occ » (occurrence)**

La colonne Occurrence renseigne sur le nombre d'occurrences d'un attribut et sur son caractère obligatoire ou non.

Valeur	Description
1	Attribut obligatoire ; apparaît une seule fois dans le bloc du message
1-n	Attribut obligatoire ; peut apparaître plusieurs fois dans le bloc du message
0-1	Attribut facultatif ; apparaît au maximum une fois dans le bloc du message
0-n	Attribut facultatif ; peut apparaître plusieurs fois dans le bloc du message

#### *Remarque*

Certains attributs ne deviennent obligatoires qu'à partir du moment où le bloc qui les contient est lui-même présent.

**La colonne « Type »**

Cette colonne renseigne sur le type de données attendu pour chaque attribut.

Valeur	Description
Text	Chaîne de caractères alphanumériques Pour les attributs servant d'identifiant (notamment ShipCallId), seuls les caractères alphanumériques (A-Z, a-z et 0-9) et le tiret (- ou _) sont autorisés.
DT	Heure et date au format UTC ISO 8601 (YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ)
Date	Date au format YYYY-MM-DD
Decimal	Nombre réel pouvant contenir une partie décimale. Le nombre maximal de chiffres décimaux est indiqué entre parenthèses. Le signe séparateur de décimales est le point « . »
Enum	Valeur extraite d'une liste d'énumération prédéfinie de valeurs possibles
Int	Nombre entier compris entre -2147483648 and 2147483647. L'utilisation de points et de virgules est interdite.
URL	Chaîne de caractères respectant le format d'une URL.

**La colonne « Len » (Length)**

Cette colonne indique la longueur de l'attribut

- « n » indique une longueur fixe où n est le nombre de caractères
- « m-n » indique une longueur variable où m est la longueur minimum et n la longueur maximum

**La colonne « Description »**

Cette colonne contient une description succincte de chaque attribut.

**DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESSAGES PORTUAIRES****Les blocs communs**

Tous les messages sont constitués d'un bloc d'en-tête et le corps du message contient nécessairement deux blocs, un pour l'identification du navire et un pour l'identification de l'escale.

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
1 Version	1	Text	3	Numéro de version du protocole (inscrire 5)
1 TestId	0-1	Text	1-8	Identifiant du cas de test
1 LARefId	1	Text	1-36	Numéro de référence du message de l'émetteur
1 SentAt	1	DT		Date-heure d'envoi du message
1 From	1	Text	8	Identifiant du participant émetteur comme attribué par le PNDG GSISM (cet identifiant est formé avec le LOCODE représentatif du port suivi du trigramme POR)
1 To	1	Text	5	Identifiant de Trafic 2000 (cet attribut vaut TRA2K)
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
2 IMONumber	1	Int	7	Numéro IMO du navire
2 MMSINumber	0-1	Int	9	Numéro MMSI du navire
<i>1 ShipCallInformation</i>	<i>Voir</i>			<i>Identification de l'escale</i>

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
	<i>note à droite</i>			Note : la cardinalité est 1 (obligatoire) pour tous les messages SAUF le message NCA_Mouil_Rade pour lequel ce bloc est facultatif.
2 ShipCallId	1	Text	1-36	Identifiant de l'escale du navire
2 PortOfCall	1	Text	5	Locode du port d'arrivée

### Règles complémentaires

<i>LARefId</i>	Le système portuaire doit attribuer un identifiant à chacun des messages envoyés. Cet identifiant doit être unique pour un émetteur donné puisque l'accusé de réception produit par Trafic2000 pour indiquer le traitement réservé au message reçu, contiendra cette référence.
<i>IMONumber</i>	Le numéro OMI ne doit pas commencer par la valeur 0 (zéro) ni contenir des caractères non numériques. Si le navire ne possède pas de numéro OMI, l'attribut s'inscrit 0000000. Le numéro OMI doit être valide. Le contrôle d'intégrité se fait en comparant le dernier chiffre du numéro avec le résultat obtenu en multipliant chacun des 6 chiffres les plus à gauche d'un facteur correspondant à leur position de droite à gauche puis en faisant la somme des produits (ex: le numéro OMI: 9190315 est conforme puisque $9 \times 7 + 1 \times 6 + 9 \times 5 + 0 \times 4 + 3 \times 3 + 1 \times 2 = 125$ )
<i>MMSINumber</i>	Si le navire ne possède de numéro OMI, le numéro MMSI est obligatoire. Sa valeur doit correspondre à une plage déclarée (les 3 premiers chiffres doivent correspondre à une série attribuée à un pavillon par l'ITU). Si le navire possède un numéro OMI, cet attribut sera ignoré par Trafic2000.
<i>ShipCallId</i>	Se référer au chapitre «3.1.1 Identification d'une escale » de la charte portuaire 5.1 pour connaître l'usage de cet attribut. Pour assurer l'unicité de l'identifiant de l'escale au niveau national, cet attribut doit nécessairement commencer par le LOCODE représentatif du port (présent dans l'attribut FROM), ce qui implique que l'identifiant au niveau du système portuaire ne peut pas dépasser 31 caractères alphanumériques.
<i>PortOfCall</i>	L'attribut PortOfCall contient le LOCODE unique déterminant un lieu de la zone de compétence de l'autorité portuaire. L'utilisation de plusieurs LOCODE pour une même autorité portuaire est soumis à la validation de le PNDG GSISM.  En cas d'annulation d'une escale, PortOfCall vaut ZZCAN. Cette possibilité est applicable uniquement pour le message de préavis à 24h (NCA_Port), unique message permettant d'annuler une escale.

### Les règles communes

#### Introduction

Certains attributs concernant le voyage sont présents dans plusieurs messages. Ces attributs sont toujours écrits de la même façon. Les règles suivantes s'appliquent pour chacun des messages (elles ne seront pas rappelées au niveau de la description attachée à chaque message).

#### Désignation des ports

Les LOCODE (LastPort, NextPort) doivent respecter les principes décrits dans le chapitre « 3.1.3.2 Désignation du port » de la charte portuaire 5.1.

Pour minimiser le nombre de rejets, tout LOCODE inconnu utilisé pour désigner le port de provenance (LastPort) ou le port de destination (NextPort) sera transformé dans la mesure du possible afin de correspondre à la codification EUROSTAT du pays (par exemple, FRxxx sera transformé en FR888).

Si cette transformation n'est pas réalisable ( impossible de reconnaître le pays, désignation de waypoint ), le port de destination (NextPort) ou de provenance (LastPort) sera transformé en destination inconnue ( ZZUKN ).

Le résultat de ces éventuels traitements sera mentionné dans l'accusé de réception retourné au système portuaire et un suivi sera assuré dans le cadre de la démarche d'amélioration de la qualité.

#### Séquencement de l'escale

Plusieurs horodates sont fournies successivement à travers différents messages, ces horodates doivent respecter les règles suivantes :

- Lors des préavis d'escale,  $ETDFromLastPort < ETAToPortOfCall < ETDFromPortOfCall$
- Lors de l'escale,  $ATAToPortOfCall < ATDFromPortOfCall$
- Lors du départ,  $ETAToNextPort > ATDFromPortOfCall$

#### Émission du message

Le moment d'émission d'un message n'a aucune influence sur les traitements à l'exception de la règle suivante.

L'annonce d'une arrivée ou d'un départ ne peut pas être faite plus de 3 heures à l'avance (règles Thétis) : le message est rejeté si  $ATAToPortOfCall > SentAt + 3h$  **ou** si  $ATDFromPortOfCall > SentAt + 3h$ .

#### Indication du nombre de personnes à bord

La valeur pour l'attribut TotalPersonsOnBoard ne peut pas être inférieure à 1 ou supérieure à 99999.

La valeur 99999 signifie que le nombre de personnes à bord est inconnu.

Pour limiter le nombre de rejets, toute valeur invalide sera transformée en 99999. Cette modification sera mentionnée dans l'accusé de réception retourné au système portuaire.

#### Principe de construction des formulaires FAL

Dans tous les formulaires FAL le bloc *FormInformation* contient les attributs correspondant aux informations apparaissant dans le formulaire « papier » et présentant un intérêt pour les destinataires.

Aucune indication concernant la qualité du déclarant, ni la date n'est transmise à Trafic2000 : en cas de contestation, il appartient à l'autorité portuaire de conserver les preuves.

### **Notification à 72h (nom technique XML : NCA 72h)**

#### Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
Header (...)	1			En tête du message
Body	1			Corps du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 VoyageInformation</i>	<i>1</i>			
2 LastPort	0-1	Text	5	Locode du port de provenance
2 ETDFromLastPort	0-1	DT		Date-heure de départ du port de provenance
2 ETAToPortOfCall	1	DT		Date-heure probable d'arrivée du navire sur rade
2 ETDFromPortOfCall	1	DT		Date-heure probable de départ
2 PossibleAnchorage	0-1	Enum		Indicateur d'une prévision de mouillage
<i>1 NotificationDetails</i>	<i>1</i>			<i>Partie déclarative</i>
2 PlannedOperations	0-1	Text	0-256	Opérations envisagées au port ou au mouillage de destination (chargement, déchargement, autres)
2 PlannedWorks	0-1	Text	0-256	Inspections et visites réglementaires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination
2 ShipConfiguration	0-1	Enum		Configuration du navire. Information demandée pour les navires-citernes.
2 CargoVolumeNature	0-1	Text	0-256	Volume et nature de la cargaison. Information demandée pour les navires-citernes.
2 ConditionCargoBallastTanks	0-1	Enum		Etat des citernes à cargaison et à ballast. Information demandée pour les navires-citernes.
2 DateOfLastInspection	0-1	Date		Date de dernière inspection renforcée effectuée dans une région couverte par le PARIS MOU (1900-01-01 si inconnue)

### Règles

<i>NotificationDetails</i>	<p>Pour limiter les rejets, les attributs sont notés facultatifs conformément aux règles SafeSeaNet et Thétis. Les termes de la directive DE 2009/16 (annexe III) impose la saisie de ces informations par le déclarant. Ces manquements seront suivis et reportés dans le cadre de l'amélioration de la qualité.</p>
----------------------------	---

### **Notification à 24h (nom technique XML : NCA Port)**

#### Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification de l'escale</i>

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<b>1 VoyageInformation</b>	<b>1</b>			
2 LastPort	0-1	Text	5	Locode du port de provenance
2 ETDFromLastPort	0-1	DT		Date-heure de départ du port de provenance
2 ETAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable d'arrivée du navire sur rade
2 ETDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable de départ
2 TotalPersonsOnBoard	1	Int	1-5	Nombre de personnes à bord (99999 si inconnu)
2 PossibleAnchorage	0-1	Enum		Indicateur d'une prévision de mouillage
2 PositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Emplacement du navire dans le port (voir paragraphe intitulé « Emplacement du navire »)
<b>1 OtherInformations</b>	<b>0-1</b>			
2 Draught	0-1	Int	1-3	Tirant d'eau effectif du navire pour le voyage en cours exprimé en décimètres (255 signifie 25,5 mètres).
<b>2 TotalQuantity</b>	<b>0-1</b>			<b>Description de la cargaison transportée (si le chargement est connu)</b>
3 Quantity	1	Decimal	(2)	Quantité transportée exprimée avec 2 décimales. Une valeur nulle (0.00) signifie que le navire ne transporte aucune cargaison.
3 UnitOfMeasurement	1	Enum		Indication de l'unité de mesure utilisée pour exprimer le nombre, la masse ou le volume.
3 Details	0-1	Text	0-50	Pour les vraquiers, désignation de la principale marchandise transportée

### Règles

<b>LastPort</b>	Cette information est obligatoire si le navire est en provenance d'un port espace extra-communautaire (voir le paragraphe relatif aux « Marchandises dangereuses » dans le cas de l'approche portuaire)
<b>ETAToPortOfCall</b> <b>ETDFromPortOfCall</b>	L'attribut est obligatoire sauf en cas d'annulation (PortOfCall = ZZCAN)

### Message Arrivée (nom technique XML : NCA Arrival)

#### Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<b>Header (...)</b>	<b>1</b>			<b>En tête du message</b>
<b>Body</b>	<b>1</b>			<b>Corps du message</b>
<b>1 VesselIdentification (...)</b>	<b>1</b>			<b>Identification du navire</b>
<b>1 ShipCallInformation (...)</b>	<b>1</b>			<b>Identification de l'escale</b>
<b>1 VoyageInformation</b>	<b>1</b>			

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
2 OffShore	0-1	Enum		Signalement d'une escale commerciale s'effectuant en dehors des limites administratives (voir paragraphe « Cas particuliers des escales commerciales en dehors des limites administratives »)
2 ATAToPortOfCall	1	DT		Date-heure effective d'arrivée
2 Anchorage	0-1	Enum		Indicateur d'une escale au mouillage (voir paragraphe « Arrivée du navire » pour son utilisation)
2 PositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Emplacement du navire dans le port (voir paragraphe « Emplacement du navire »)

Règles

Pas de règle supplémentaire.

**Message intra-portuaire (nom technique XML : NCA Mouv Por)**Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 MovementInformation</i>	<i>1</i>			
2 CurrentPositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Emplacement actuel du navire (voir le paragraphe « Emplacement du navire »)
2 MovingStartTime	0-1	DT		Date-heure du début prévisionnel de la manœuvre de déhalage
2 FuturePositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Prochain emplacement du navire suite à la manœuvre de déhalage
2 MovingEndTime	0-1	DT		Date-heure de la fin prévisionnelle de la manœuvre de déhalage

Règles

L'annulation d'une manœuvre de déhalage, précédemment signalée, se fera par l'envoi d'un nouveau message avec les attributs "CurrentPositionInPortOfCall" et "FuturePositionInPortOfCall" renseignés avec exactement la même valeur (correspondant à l'endroit où se situe le navire au moment de l'envoi du message) et sans aucune date "MovingStartTime" ou "EndStartTime".

**Message de mouillage d'attente (nom technique XML : NCA Mouil Rade)**Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<i>0-1</i>			<i>Identification de l'escale (si applicable)</i>
<i>1 MovementInformation</i>	<i>1</i>			
2 ExternalAnchorage	1	Enum		Indicateur d'une mise ou d'une levée d'un mouillage d'attente effectué en dehors des limites administratives du port

Règles

<i>ShipCallInformation</i>	Le bloc n'est pas à renseigner si le navire est sur ordre (sans destination encore connue) en attente dans la rade , et par conséquent, si aucune escale n'est constituée dans le SI portuaire.
----------------------------	---

**Message Départ (nom technique XML : NCA Departure)**Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 VoyageInformation</i>	<i>1</i>			
2 OffShore	0-1	Enum		Indicateur rappelant que l'escale commerciale s'est effectuée en dehors des limites administratives
2 ATDFromPortOfCall	1	DT		Date-heure du départ
2 NextPort	1	Text	5	Locode du port de destination
2 ETAToNextPort	0-1	DT		Date-heure probable d'arrivée au port de destination
2 TotalPersonsOnBoard	1	Int	1-5	Nombre de personnes à bord (99999 si inconnu)
2 AnyDG	1	Enum		Indicateur de présence de marchandise dangereuse transportée à bord
<i>2 ContactDetails</i>	<i>0-1</i>			<i>Contact pour obtenir le détail de la marchandise dangereuse</i>
3 LastName	0-1	Text	1-50	Nom
3 FirstName	0-1	Text	1-50	Prénom
3 Location	0-1	Text	5	Localisation (Locode du port)
3 Phone	1	Text	1-20	Téléphone
3 Fax	0-1	Text	1-20	Fax
3 Email	0-1	Text	1-50	Mail
<i>1 OtherInformations</i>	<i>0-1</i>			
2 Draught	0-1	Int	1-3	Tirant d'eau effectif du navire lors de la sortie du port, exprimé en décimètres (255 signifie

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				25,5 mètres)
2 TotalQuantity	0-1			Description de la cargaison transportée (si le chargement est connu)
3 Quantity	1	Decimal	(2)	Quantité transportée exprimée avec 2 décimales. Une valeur nulle (0.00) signifie que le navire ne transporte aucune cargaison.
3 UnitOfMeasurement	1	Enum		Indication de l'unité de mesure utilisée pour exprimer le nombre, la masse ou le volume.
3 Details	0-1	Text	0-50	Pour les vraciers, désignation de la principale marchandise transportée

### Règles

<b>NextPort</b>	En complément de la règle générale sur la désignation des ports, il est possible d'utiliser la codification ZZUKN pour indiquer une destination inconnue (navire à ordre).
<b>ETAToNextPort</b>	Cet attribut est obligatoire si le navire transporte de la marchandise dangereuse (AnyG=Y) et si la destination correspond à un LOCODE standard (voir paragraphe « Désignation du port »)
<b>ContactDetails</b>	Si la navire transporte des marchandises dangereuses (AnyDG = Y), alors le bloc ContactDetails est obligatoire.
<b>Phone Fax</b>	La numérotation doit correspondre aux appels internationaux (+33...). Cet attribut ne peut contenir que des chiffres et le signe +, aucun espace n'est autorisé.

### Message FAL7 (nom technique XML : NCA\_FAL7MD)

#### Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
Header (...)	1			En tête du message
Body	1			Corps du message
1 VesselIdentification (...)	1			Identification du navire
1 ShipCallInformation (...)	1			Identification de l'escale
1 FormInformation	1			
2 EntryOrExit	1	Enum		Indicateur précisant si la déclaration correspond aux formalités à l'entrée ou la sortie du port
2 VoyageNumber	0-1	Text	0-256	Référence du voyage émis par la compagnie maritime
2 ShippingContactDetails	0-1			Désignation de l'agent maritime
3 NameOfAgent	0-1	Text	1-50	Représentant du navire
3 Phone	0-1	Text	1-20	Téléphone
3 Fax	0-1	Text	1-20	Fax
3 Email	0-1	Text	0-50	Mail
1 HazmatInformation	0-1			
2 ConfirmDPGListOnBoard	0-1	Enum		Confirmation de la présence à bord du navire d'un document détaillant les marchandises et

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				leur emplacement
2 INFShipClass	0-1	Enum		Classification INF du navire (concerne les navires transportant la classe 7 IMDG)
<b>2 DPGContactDetails</b>	<b>1</b>			<b>Contact pour obtenir le détail de la marchandise dangereuse</b>
3 LastName	0-1	Text	1-50	Nom
3 FirstName	0-1	Text	1-50	Prénom
3 Location	0-1	Text	5	Localisation (Locode du port)
3 Phone	1	Text	1-20	Téléphone
3 Fax	0-1	Text	1-20	Fax
3 Email	0-1	Text	1-50	Mail
<b>1 HazmatDetails</b>	<b>0-1</b>			
<b>2 Consignment</b>	<b>0-∞</b>			
3 TransportDocumentId	0-1	Text	1-35	Identifiant du document de transport (ex : connaissance).
3 PortOfLoading	0-1	Text	5	Locode du port où la marchandise a été chargée à bord du navire.
3 PortOfDischarge	0-1	Text	5	Locode du port où la marchandise sera déchargée du navire.
<b>3 DPGItem</b>	<b>1-∞</b>			
4 DGClassification	1	Enum		Code désignant la classification OMI utilisée pour la déclaration des marchandises dangereuses.
4 TextualReference	1	Text	1-350	Nom spécifique de la cargaison auquel est ajouté, lorsque cela est approprié, le vocable technique pour les marchandises soumises à la classification IMDG, ou le nom du produit pour les marchandises soumises aux classifications IBC et IGC, ou le nom de la cargaison principale pour les marchandises soumises à la classification IMSBC, ou le nom de l'hydrocarbure pour les marchandises soumises à l'annexe I de la convention MARPOL.
4 IMOHazardClass	0-1	Text	1-7	Classe de marchandise dangereuses OMI comme apparaissant dans la classification dont elle relève (IMDG-IBC-IMSBC codes). Obligatoire si DGClassification= « IMDG » ou « IBC » ou « IMSBC »
4 UNNumber	0-1	Text	4	Numéro UN de la marchandise dangereuse Obligatoire si DGClassification=« IMDG »
4 PackingGroup	0-1	Enum		Lorsque cela est adéquat, le code défini dans la classification IMDG.
4 FlashPoint	0-1	Decimal		Température en degrés Celsius à partir de laquelle un liquide dégage assez de vapeur inflammable pour s'enflammer (comme définie pour les marchandises de classe 3 de

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				la classification IMDG).
4 MarpolCode	0-1	Enum		La liste de valeurs des codes est celle défini dans l'annexe II de la convention MARPOL.
4 PackageType	0-1	Enum		Description du type de paquet pour le DPGItem courant utilisé pour le conditionnement de la marchandise. Les valeurs sont prises dans la liste des codes alphabétiques à deux lettres EDIFACT R21 (7065) issue de l'annexe VI de l'UNECE.
4 TotalNrOfPackages	0-1	Int		Nombre total de paquets pour toutes les unités de marchandises ( <i>TransportEquipmentUnit</i> et <i>NonTransportEquipmentUnit</i> ) couvert par ce groupe de marchandises ( <i>DPGItem</i> ).
4 AdditionalInformation	0-1	Text	1-256	Toute information additionnelle relative aux marchandises dangereuses ou polluantes à bord.
<b>4 EMS</b>	<b>0 - 5</b>			
5 EMSNumber	1	Text	1-50	Numéro de la procédure d'urgence à appliquer pour les navires transportant des marchandises dangereuses
<b>4 SubsidiaryRisks</b>	<b>0 - 5</b>			
5 SubsidiaryRisk	1	Text	1-17	Tout risque supplémentaire par rapport à la classe à laquelle les marchandises dangereuses se réfèrent.
<b>4 TotalQuantityGross</b>	<b>0-1</b>			
5 UnitOfMeasurement	1	Enum		Précision de l'unité de mesure utilisée pour exprimer la masse ou le volume.
5 GrossQuantity	1	Decimal	(3)	Masse brute des marchandises dangereuses incluant pour chaque paquet la masse de leur emballage mais sans la masse de l'équipement utilisé par le transporteur pour leur transport.
<b>4 TotalQuantityNet</b>	<b>0-1</b>			
5 UnitOfMeasurement	1	Enum		Précision de l'unité de mesure utilisée pour exprimer la masse ou le volume.
5 NetQuantity	1	Decimal	(3)	Masse nette des marchandises dangereuses en excluant pour chaque paquet la masse de leur emballage et sans la masse de l'équipement utilisé par le transporteur pour leur transport.
<b>4 TransportEquipmentUnit</b>	<b>0 - ∞</b>			
5 TransUnitId	1	Text	1-17	Numéro d'identification de l'unité de transport de marchandise (si ce n'est pas un réservoir).

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				Pour les conteneurs, cela doit être le code d'identification comme défini dans l'ISO 6346 (restreinte aux marchandises soumises à la classification IMDG).
5 LocationOnBoard	1	Text	1-25	Emplacement à bord.
5 NoOfPackages	0-1	int		Nombre total de paquets pour l'unité de marchandise (TransportEquipmentUnit) associée à cette localisation spécifique de ce groupe de marchandises (DPGItem).
<b>5 QuantityGross</b>	<b>0-1</b>			<b>Obligatoire si QuantityNet absent</b>
6 UnitOfMeasurement	1	Enum		Précision de l'unité de mesure utilisée pour exprimer la masse ou le volume.
6 GrossQuantity	1	Decimal	(3)	Masse brute des marchandises dangereuses incluant pour chaque paquet la masse de leur emballage mais sans la masse de l'équipement utilisé par le transporteur pour leur transport.
<b>5 QuantityNet</b>	<b>0-1</b>			<b>Obligatoire si QuantityGross absent</b>
6 UnitOfMeasurement	1	Enum		Précision de l'unité de mesure utilisée pour exprimer la masse ou le volume.
6 NetQuantity	1	Decimal	(3)	Masse nette des marchandises dangereuses en excluant pour chaque paquet la masse de leur emballage et sans la masse de l'équipement utilisé par le transporteur pour leur transport.
<b>4 NonTransportEquipmentUnit</b>	<b>0 - ∞</b>			
5 LocationOnBoard	1	Text	1-25	Emplacement à bord.
5 NoOfPackages	0-1	Int		Nombre total de paquets pour l'unité de marchandise (NonTransportEquipmentUnit) associée à cette localisation spécifique de ce groupe de marchandises (DPGItem).
<b>5 QuantityGross</b>	<b>0-1</b>			<b>Obligatoire si QuantityNet absent</b>
6 UnitOfMeasurement	1	Enum		Précision de l'unité de mesure utilisée pour exprimer la masse ou le volume.
6 GrossQuantity	1	Decimal	(3)	Masse brute des marchandises dangereuses incluant pour chaque paquet la masse de leur emballage mais sans la masse de l'équipement utilisé par le transporteur pour leur transport.
<b>5 QuantityNet</b>	<b>0-1</b>			<b>Obligatoire si QuantityGross absent</b>
6 UnitOfMeasurement	1	Enum		Précision de l'unité de mesure utilisée pour exprimer la masse ou le volume.
6 NetQuantity	1	Decimal	(3)	Masse nette des marchandises dangereuses en excluant pour chaque paquet la masse de leur emballage et sans la masse de l'équipement utilisé par le transporteur pour leur transport.

Règles

<b>FormInformation</b>	Pour limiter le volume des transmissions, aucune ré-émission n'est à opérer si les modifications apportées au message concernent ces seuls attributs.
<b>HazmatInformation HazmatDetails</b>	Ces blocs sont notés optionnels uniquement pour pouvoir annuler une précédente déclaration. Si un navire transporte de la marchandise dangereuse ou polluantes, le remplissage de ces deux blocs est obligatoire.
<b>Phone Fax</b>	La numérotation doit correspondre aux appels internationaux (+33 ...). Cet attribut ne peut contenir que des chiffres et le signe +, aucun espace n'est autorisé.
<b>HazmatDetails</b>	Pour garantir la qualité des informations fournies et leur exploitation ultérieure, les attributs doivent être renseignés conformément aux indications figurant dans le guide « Hazmat in SSN reporting Guidelines » de l'EMSA.

**Message d'alerte de notification de déchet (nom technique : NCA Alert)**Structure du message

Item	Occ	Type	Longueur	Description
<b>Header (...)</b>	<b>1</b>			<b>En tête du message</b>
<b>Body</b>	<b>1</b>			<b>Corps du message</b>
<b>1 VesselIdentification (...)</b>	<b>1</b>			<b>Identification du navire</b>
<b>1 ShipCallInformation (...)</b>	<b>1</b>			<b>Identification de l'escale</b>
<b>1 NonComplianceInformation</b>	<b>1</b>			<b>Bloc décrivant la non conformité</b>
2 WasteDeliveryDuePort	1	Text	5	Locode du port où les déchets auraient dû être délivrés.
2 ETD	1	DT		Date-heure estimée du départ du port où le navire aurait dû décharger ses déchets.
2 InspectionReason	1	Text	1-256	Raisons de l'inspection.
<b>1 InspectionInformation</b>	<b>0-1</b>			<b>Informations sur l'inspection</b>
2 Deficiencies	1	Text	1-256	Insuffisances constatées durant l'inspection.
2 ActionTaken	1	Text	1-256	Mesures prises.
<b>2 InspectionAuthority</b>	<b>1</b>			<b>Autorités d'inspection</b>
3 Name	1	Text	1-80	Nom de l'autorité inspectrice
3 Phone	1	Text	1-20	Numéro de téléphone de la personne de contact.
3 Fax	0-1	Text	1-20	Numéro de fax de la personne de contact.
3 EMail	0-1	Text	0-50	Courriel de la personne de contact.

Règles

<b>Phone Fax</b>	La numérotation doit correspondre aux appels internationaux (+33 ...). Cet attribut ne peut contenir que des chiffres et le signe +, aucun espace n'est autorisé.
----------------------	---

**Message FAL 1 (nom technique : NCA FAL1)***Structure du message*

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	1			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	1			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	1			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	1			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 FormInformation</i>	1			
2 EntryOrExit	1	Enum		Indicateur précisant si la déclaration correspond aux formalités à l'entrée ou la sortie du port
2 VoyageNumber	0-1	Text	0-256	Référence du voyage émis par la compagnie maritime
<b>2 ShipInformation</b>	<b>0-1</b>			<b>Informations sur le navire</b>
3 ShipName	0-1	Text	1-35	Nom du navire
3 ShipType	0-1	Enum		Type de navire
3 CallSign	0-1	Text	4-7	Indicatif d'appel
3 FlagStateOfShip	0-1	Enum	2	Code du pavillon du navire
3 NameOfMaster	0-1	Text	1-20	Nom du capitaine
<b>2 VoyageInformation</b>	<b>0-1</b>			<b>Information sur le voyage (comme connues dans le système portuaire)</b>
3 LastPort	0-1	Text	5	Locode du port de provenance
3 NextPort	0-1	Text	5	Locode du port de destination
3 ETAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable d'arrivée du navire <b>sur rade</b> . Applicable pour un formulaire « Entrée ».
3 ATAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure réelle d'arrivée du navire <b>sur rade</b> . Applicable pour un formulaire « Entrée ».
3 ETDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable de départ. Applicable pour un formulaire « Sortie ».
3 ATDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure réelle de départ. Applicable pour un formulaire « Sortie ».
<b>2 CertificateOfRegistry</b>	<b>0-1</b>			<b>Certificat d'immatriculation</b>
3 Locode	0-1	Text	5	Locode du port d'immatriculation
3 LocationName	0-1	Text	0-256	Nom du port d'immatriculation
3 Date	0-1	Date		Date du certificat d'immatriculation
3 Number	0-1	Text	1-35	Numéro du certificat d'immatriculation
<b>3 ShippingContactDetails</b>	<b>0-1</b>			<b>Désignation de l'agent maritime</b>
4 NameOfAgent	0-1	Text	1-50	Représentant du navire
4 Phone	0-1	Text	1-20	Téléphone
4 Fax	0-1	Text	1-20	Fax
4 Email	0-1	Text	0-50	Mail
<b>2 OtherInformations</b>	<b>0-1</b>			<b>Autres informations</b>
3 GrossTonnage	0-1	Decimal	(3)	Jauge brute, avec 3 décimales, déterminée

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				selon la convention internationale sur la mesure des jauges de 1969.
3 NetTonnage	0-1	Decimal	(3)	Jauge nette, avec 3 décimales, déterminée selon la convention internationale sur la mesure des jauges de 1969.
3 PositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Emplacement du navire dans le port d'escale (quai ou poste)
3 BriefParticularsOfVoyage	0-1	Text	1-256	Renseignements sommaires sur le voyage
3 BriefDescriptionOfOnBoardCargo	0-1	Text	1-256	Description sommaire de la cargaison
3 NumberOfCrew	0-1	Int	5	Équipage (capitaine compris)
3 NumberOfPassengers	0-1	Int	5	Nombre de passagers
3 GeneralRemarks	0-1	Text	1-256	Observations
3 ShipsRequirementsInTermsOfWasteAndResidueReceptionFacilities	0-1	Text	1-256	Besoins du navire en installations de réception des déchets et résidus

### Règles

Les informations fournies par les déclarants sont transmises en l'état par les PCS à Trafic 2000. Aucune règle de gestion n'existe concernant les données saisies et aucun contrôle n'est implémenté dans les systèmes d'information.

Suite à l'envoi initial du formulaire, tout nouvel envoi sera intégré en mode « annule et remplace ».

### **Message FAL 5 (nom technique NCA FAL5)**

#### Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<i>1</i>			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 FormInformation</i>	<i>1</i>			
2 EntryOrExit	1	Enum		Indicateur précisant si la déclaration correspond aux formalités à l'entrée ou la sortie du port
2 VoyageNumber	0-1	Text	0-256	Référence du voyage émis par la compagnie maritime
<b><i>2 ShipInformation</i></b>	<b><i>0-1</i></b>			<b><i>Informations sur le navire</i></b>
3 ShipName	0-1	Text	1-35	Nom du navire
3 CallSign	0-1	Text	4-7	Indicatif d'appel
3 FlagStateOfShip	0-1	Enum	2	Code du pavillon du navire
<b><i>2 VoyageInformation</i></b>	<b><i>0-1</i></b>			<b><i>Informations sur le voyage (comme connues dans le système portuaire)</i></b>
3 LastPort	0-1	Text	5	Locode du port de provenance

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
3 ETAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable d'arrivée du navire sur rade. Applicable pour un formulaire « Entrée ».
3 ATAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure réelle d'arrivée du navire sur rade. Applicable pour un formulaire « Entrée ».
3 ETDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable de départ. Applicable pour un formulaire « Sortie ».
3 ATDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure réelle de départ. Applicable pour un formulaire « Sortie ».
<b>2 CrewList</b>	<b>1</b>			
<b>3 CrewMember</b>	<b>1-∞</b>			<b>Équipage</b>
4 LastName	1	Text	1-70	Nom
4 FirstName	1	Text	1-70	Prénom
4 DutyOfCrew	1	Text	1-70	Grade
4 Nationality	1	Enum	2	Code nationalité
4 DateOfBirth	1	Date		Date de naissance
4 PlaceOfBirth	1	Text	1-35	Lieu de naissance
4 CountryOfBirth	0-1	Enum	2	Code pays de naissance
4 NatureOfIdentityDocument	1	Enum		Type de pièce d'identité
4 NumberOfIdentityDocument	1	Text	1-35	Numéro de la pièce d'identité
4 VisaOrResidencePermitNumber	0-1	Text	1-35	Numéro de visa ou de permis de résidence

### Règles

Les informations fournies par les déclarants sont transmises en l'état par les PCS à Trafic 2000. Aucune règle de gestion n'existe concernant les données saisies et aucun contrôle n'est implémenté dans les systèmes d'information.

Suite à l'envoi initial du formulaire, tout nouvel envoi sera intégré en mode « annule et remplace ».

### **Message FAL 6 (nom technique NCA FAL6)**

#### Structure

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<b>1</b>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<b>1</b>			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	<b>1</b>			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	<b>1</b>			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 FormInformation</i>	<b>1</b>			
2 EntryOrExit	1	Enum		Indicateur précisant si la déclaration correspond aux formalités à l'entrée ou la sortie du port
2 VoyageNumber	0-1	Text	0-256	Référence du voyage émis par la compagnie

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				maritime
<b>2 ShipInformation</b>	<b>0-1</b>			<b>Informations sur le navire</b>
3 ShipName	0-1	Text	1-35	Nom du navire
3 CallSign	0-1	Text	4-7	Indicatif d'appel
3 FlagStateOfShip	0-1	Enum	2	Code du pavillon du navire
<b>2 VoyageInformation</b>	<b>0-1</b>			<b>Informations sur le voyage (comme connues dans le système portuaire)</b>
3 ETAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable d'arrivée du navire sur rade. Applicable pour un formulaire « Entrée ».
3 ATAToPortOfCall	0-1	DT		Date-heure réelle d'arrivée du navire sur rade. Applicable pour un formulaire « Entrée ».
3 ETDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure probable de départ. Applicable pour un formulaire « Sortie ».
3 ATDFromPortOfCall	0-1	DT		Date-heure réelle de départ. Applicable pour un formulaire « Sortie ».
<b>2 PassengerList</b>	<b>0-1</b>			
<b>3 Passenger</b>	<b>1-∞</b>			
4 LastName	1	Text	1-70	Nom
4 FirstName	1	Text	1-70	Prénom
4 Nationality	1	Enum	2	Code nationalité
4 DateOfBirth	1	Date		Date de naissance
4 PlaceOfBirth	1	Text	1-35	Lieu de naissance
4 CountryOfBirth	0-1	Enum	2	Code pays de naissance
4 NatureOfIdentityDocument	1	Enum		Type de pièce d'identité
4 NumberOfIdentityDocument	1	Text	1-35	Numéro de la pièce d'identité
4 PortOfEmbarkation	1	Text	5	Locode du port d'embarquement
4 PortOfDisembarkation	1	Text	5	Locode du port de débarquement
4 Transit	1	Enum		Ce passager est en transit dans ce port
4 VisaOrResidencePermitNumber	0-1	Text	1-35	Numéro de visa ou de permis de résidence

### Règles

Les informations fournies par les déclarants sont transmises en l'état par les PCS à Trafic 2000. Aucune règle de gestion n'existe concernant les données saisies et aucun contrôle n'est implémenté dans les systèmes d'information.

Suite à l'envoi initial du formulaire, tout nouvel envoi sera intégré en mode « annule et remplace ». Un bloc « PassengerList » vide signifie que le navire ne transporte aucun passager.

**Message Waste (nom technique NCA Waste)***Structure*

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	1			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	1			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	1			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	1			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 WasteInformation</i>	0-1			
<i>2 WasteSummary</i>	0-1			
3 LastPortDelivered	0-1	Text	5	Dernier port dans lequel les déchets générés par le navire ont été déposés. Le port est identifié par un locode sur cinq caractères.
3 LastPortDeliveredDate	0-1	Date		Dernière date à laquelle les déchets du navire ont été déposés.
3 WasteDeliveryStatus	1	Enum		Indicateur précisant si le navire a déposé des déchets dans le port où la déclaration a été faite.
<i>2 WasteDetails</i>	1			
<i>3 WasteItem</i>	0 - ∞			<i>Un bloc par type de déchet à bord.</i>
4 PortDeliveryRemainingWaste	0-1	Text	5	Locode du port où les déchets restants seront déposés. Il est recommandé de fournir cette indication pour chacun des déchets spécifiés, si WasteDeliveryStatus = "Some" ou "None".
<i>4 WasteType</i>	1			
5 WasteCode	1	Enum		Codification du déchet.
5 WasteDescription	0-1	Text	1-256	Texte libre décrivant le type de déchet. Une croix signale les énumérations pour lesquelles un texte complémentaire est souhaitable.
<i>4 ToBeDelivered</i>	1			
5 Quantity	1	Text	1-18	Texte libre indiquant la quantité exprimée en mètres-cubes. Indiquez 0 (zéro) si rien n'est déposé.
<i>4 MaxStorage</i>	0-1			<i>Obligatoire si WasteDeliveryStatus = "Some" ou "None"</i>
5 Quantity	1	Text	1-18	Texte libre indiquant la quantité exprimée en mètres-cubes.
<i>4 RetainedOnBoard</i>	0-1			<i>Obligatoire si WasteDeliveryStatus = "Some" ou "None"</i>

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
5 Quantity	1	Text	1-18	Texte libre indiquant la quantité exprimée en mètres-cubes. Indiquez 0 (zéro) si rien n'est conservé.
<b>4 EstimateGenerated</b>	<b>0-1</b>			<b>Obligatoire si WasteDeliveryStatus = "Some" ou "None"</b>
5 Quantity	1	Text	1-18	Texte libre indiquant la quantité exprimée en mètres-cubes.
<b>4 DeliveredAtLastPort</b>	<b>1</b>			
5 Quantity	1	Text	1-18	Texte libre indiquant la quantité exprimée en mètres-cubes. Indiquez 0 (zéro) si rien n'est déposé.

### Règles

Suite à l'envoi initial du formulaire, tout nouvel envoi sera intégré en mode « annule et remplace ». Un bloc « WasteInformation » vide signifie une annulation de la déclaration envoyée précédemment.

### **Message ISPS (nom technique NCA ISPS)**

#### Structure

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	<i>1</i>			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	<i>1</i>			<i>Corps du message</i>
<b>1 VesselIdentification (...)</b>	<b>1</b>			<b>Identification du navire</b>
<b>1 ShipCallInformation (...)</b>	<b>1</b>			<b>Identification de l'escale</b>
<b>1 FormInformation</b>	<b>0-1</b>			
<b>2 ShipParticulars</b>	<b>0-1</b>			
3 ShipName	0-1	Text	1-35	Nom du navire
3 ShipType	0-1	Enum		Type de navire
3 CallSign	0-1	Text	4-7	Indicatif d'appel
3 FlagStateOfShip	0-1	Enum	2	Code du pavillon du navire
3 GrossTonnage	0-1	Decima 1	(3)	Jauge brute, avec 3 décimales, déterminée selon la convention internationale sur la mesure des jauges de 1969.
3 PortOfRegistry	0-1	Text	5	Locode du port d'attache du navire
3 NameOfCompany	0-1	Text	1-70	Nom de la compagnie exploitant le navire comme défini dans le code ISPS.
3 IMOCompanyNumber	0-1	Text	7	Numéro IMO d'identification de la compagnie.
<b>3 InmarsatCallNumberList</b>	<b>0-5</b>			<b>Un même numéro ne devrait pas apparaître plusieurs fois</b>
4 InmarsatCallNumber	1	Text	1-50	Numéro d'appel Inmarsat
<b>2 ReportingPerson</b>	<b>0-1</b>			<b>Identification de la personne fournissant les</b>

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				<i>informations</i>
3 Title	0-1	Text	1-256	
<b>2 VoyageInformation</b>	<b>1</b>			
3 PortFacility	0-1	Text	1-4	Installation portuaire comme défini dans le code ISPS. Utiliser la base de données IMO GISIS de sûreté maritime (inscrire les 4 derniers chiffres du code attribué à l'installation portuaire).
<b>3 PurposeOfCall</b>	<b>0-9</b>			
4 CallPurposeCode	1	Enum		Objet de l'escale défini en utilisant le codification EDIFACT (8025)
<b>2 SecurityInformation</b>	<b>0-1</b>			<b>Informations de sûreté</b>
<b>3 SecuritySummary</b>	<b>0-1</b>			
4 CurrentSecurityLevel	1	Enum		Niveau de sûreté actuel du navire selon le code ISPS.
<b>4 AgentInPortAtArrival</b>	<b>0-1</b>			
5 AgentName	1	Text	1-50	Nom de l'organisation représentant le navire pour cette escale.
5 Phone	0-1	Text	1-20	Numéro de téléphone (code pays inclus) de la personne à contacter.
5 Fax	0-1	Text	1-20	Numéro de Fax (code pays inclus) de la personne à contacter.
5 EMail	0-1	Text	0-50	Courriel de la personne à contacter.
<b>3 SecurityDetails</b>	<b>1</b>			
4 ValidISSC	1	Enum		Indique si le navire un certificat ISSC valide.
4 ReasonForNoValidISSC	0-1	Text	1-256	Obligatoire si ValidISSC="N". Les raisons pour lesquels un navire n'a pas un ISSC valide.
4 ApprovedSecurityPlan	1	Enum		Indique si le navire a un plan de sûreté à bord.
4 SecurityRelatedMatterToReport	0-1	Text	0-256	Problème de sûreté à rapporter s'il en existe un.
<b>4 CSO</b>	<b>1</b>			
5 FirstName	0-1	Text	0-50	Prénom de la personne à contacter.
5 LastName	1	Text	0-50	Nom de la personne à contacter.
5 Phone	0-1	Text	1-20	Numéro de téléphone (code pays inclus) de la personne à contacter.
5 Fax	0-1	Text	1-20	Numéro de Fax (code pays inclus) de la personne à contacter.
5 EMail	0-1	Text	0-50	Courriel de la personne à contacter.
<b>4 ISSC</b>	<b>0-1</b>			<b>Obligatoire sauf si ValidISSC="N"</b>
5 ISSCType	1	Enum		Précise si le certificat est provisoire ou non.
5 IssuerType	0-1	Enum		Type d'autorité émettrice du certificat ISS.

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
5 Issuer	1	Text	1-256	Nom de l'autorité émettrice.
5 ExpiryDate	1	Date		Date d'expiration du certificat.
<b>4 PreviousCallAtPortFacility</b>	<b>0 - ∞</b>			<b>Au moins les 10 dernières escales dans une installation portuaire devraient être fournies (dans le cas d'un nouveau navire le nombre pourrait être moindre).</b>
5 Port	1	Text	5	Locode du port où le navire a dernièrement fait escale ou sur son chemin de navigation.
5 DateOfArrival	1	Date		Date réelle d'arrivée.
5 DateOfDeparture	1	Date		Date réelle de départ.
5 PortFacility	1	Text	1-4	Installation portuaire comme défini dans le code ISPS. Inscrire les 4 derniers chiffres du code d'installation portuaire comme dans la base de données IMO GISIS de sûreté maritime. Si aucune installation portuaire n'est mentionnée à l'intérieur du port d'escale ou si aucun code GISIS n'est attribué, utiliser le code par défaut 0000.
5 SecurityLevel	1	Enum		Niveau de sûreté actuel du navire selon le code ISPS.
5 SpecialOrAdditionalSecurityMeasures	0-1	Text	0-256	Mesures de sûreté spéciales ou additionnelles prises par le navire.
<b>4 ShipToShipActivity</b>	<b>0 - ∞</b>			
5 DateFrom	1	Date		Indique la date à laquelle une activité a été initiée.
5 DateTo	1	Date		Indique la date à laquelle une activité a été conclue.
5 Activity	1	Enum		Description d'une activité navire à navire exécutée, défini en utilisant les codes EDIFACT (8025).
5 SecurityMeasures	0-1	Text	0-256	Mesures de sûreté appliquées dans cette activité.
<b>5 Location</b>	<b>1</b>			
6 LoCode	0-1	Text	5	Locode de l'emplacement où s'est effectué le transbordement de personnes ou de marchandises du navire avec un autre. Les Locode du chapitre « 3.1.3.2 Désignation du port » de la charte portuaire 5.1 doivent être utilisés. »
6 Latitude	0-1	int		Latitude en 1/10000 min. (+/- 90 degrés; Nord = positif; Sud = négatif; 91 = non disponible) 91° (nord) -> 54600000 -90° (sud) -> -54000000 0°0'1" (nord) -> 167 50°50' (nord) -> 30500000
6 Longitude	0-1	int		Longitude en 1/10000 min. (+/- 180 degrés; Est = positif; Ouest = négatif; 181 = non disponible). Exemples: 181° (est) -> 108600000 -180° (ouest) -> -108000000 0°0'1" (est) -> 167

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
6 LocationName	0-1	Text	0-256	4°20' (est) -> 2600000 Le port ou la localisation est identifié par son nom en texte libre.

Règles

<i>FormInformation</i>	Suite à l'envoi initial du formulaire, tout nouvel envoi sera intégré en mode « annule et remplace ». Un bloc « FormInformation » vide signifie une annulation de la déclaration envoyée précédemment.
<i>AgentInPortAtArrival CSO</i> <i>Phone</i> <i>Fax</i>	Au moins un des attributs détaillé de contact doit être fourni (Phone, Fax or Email).  La numérotation doit correspondre aux appels internationaux (+33...). Cet attribut ne peut contenir que des chiffres et le signe +, aucun espace n'est autorisé.
<i>Location</i>	Au moins un élément de localisation doit être présent (LoCode, Latitude/Longitude, LocationName).

**Message DMS (nom technique NCA\_DMS)**Structure

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
<i>Header (...)</i>	1			<i>En tête du message</i>
<i>Body</i>	1			<i>Corps du message</i>
<i>1 VesselIdentification (...)</i>	1			<i>Identification du navire</i>
<i>1 ShipCallInformation (...)</i>	1			<i>Identification de l'escale</i>
<i>1 FormInformation</i>	0-1			
<i>2 GlobalInformations</i>	0-1			
3 ReInspectionRequired	0-1	Enum		Nécessité de procéder à une nouvelle inspection
3 VisitedInfectedArea	0-1	Enum		Indicateur de visite d'une zone identifiée comme infectée par l'OMS
3 PortOfCallInInfectedArea	0-1	Text	5	Locode du port d'escale situé dans une zone infectée
3 DateOfCallInInfectedArea	0-1	Date		Date d'escale située dans une zone infectée
<i>3 ValidSanitationControl ExemptionOrControlCertificate</i>	0-1			<i>Présence d'un certificat valable de contrôle ou d'une exemption de certificat</i>
4 PlaceOfIssue	0-1	Text	0-50	Lieu de production du certificat ou de l'exemption
4 Date of Issue	0-1	Date		Date de production du certificat ou de l'exemption
<i>3 LastShipCalls</i>	0-1			<i>Liste des escales effectuées durant les 30 derniers jours</i>
<i>4 ShipCall</i>	0 - ∞			<i>Description de l'escale</i>
5 Locode	0-1	Text	5	Locode du port d'escale
5 ATD	0-1	Date		Date de départ du port d'escale
<i>2 HealthQuestions</i>	0-1			<i>Noeud comportant la liste des neufs réponses aux questions de la DMS.</i>

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
3 <i>AnyPersonDied</i>	0-1			La présence de ce nœud indique le décès de personnes durant le voyage autrement que du fait d'un accident.
4 NumberOfDeaths	0-1	Int	4	Nombre de personnes décédées durant le voyage.
3 <i>DiseaseOnBoard</i>	0-1			La présence de ce nœud indique la présence actuelle ou passée de cas de maladies suspectée d'être infectieuse
3 <i>IllPersonsGreaterThanExpected</i>	0-1			La présence de ce nœud indique si le nombre de personnes malades durant le voyage a été supérieur à la normale ou à ce qui était attendu.
4 NumberOfIllPerson	0-1	Int	4	Nombre de personnes malades durant le voyage
3 <i>IllPersonsNow</i>	0-1			La présence de ce nœud indique la présence de personnes actuellement malades
3 <i>MedicalConsulted</i>	0-1			La présence de ce nœud indique si un médecin a été consulté
3 <i>InfectionConditionOnBoard</i>	0-1			La présence de ce nœud indique si la situation à bord peut conduire à une infection ou à la propagation d'une maladie.
3 <i>SanitaryMeasure</i>	0-1			La présence de ce nœud indique si des mesures sanitaires ont été appliquées à bord (quarantaine, isolation, infection, décontamination) .
4 Type	0-1	Text	0-100	Type de mesure sanitaire
4 Place	0-1	Text	0-50	Lieu où la mesure a été prise en compte
4 Date	0-1	Date		Date d'application de la mesure
3 <i>SickAnimal</i>	0-1			La présence de ce nœud indique la présence d'un animal malade à bord.
3 <i>StowawaysDiscovered</i>	0-1			La présence de ce nœud, même s'il est vide, signifie la présence de passagers clandestins découverts à bord
4 LocationStowawaysJoinedShip	0-1	Text	0-256	Identification de l'endroit où les clandestins sont montés à bord

### Règles

Les informations fournies par les déclarants sont transmises en l'état par les PCS à Trafic 2000 (voir condition ci-dessous).

<i>DiseaseOnBoard</i> <i>IllPersonsGreaterThanExpected</i> <i>MedicalConsulted</i> <i>InfectionConditionOnBoard</i> <i>SanitaryMeasure</i> <i>SickAnimal</i> <i>StowawaysDiscovered</i>	<p>Pour restreindre l'envoi des messages uniquement aux messages signalant un problème sanitaire à bord d'un navire, la règle suivante est à appliquer :</p> <p>Si au moins un des nœuds optionnels ci-contre est présent, l'envoi du message NCA_DMS à Trafic 2000 est effectué.</p> <p>Dans le cas contraire, le formulaire devra être conservé localement pour une durée de 5 ans et celui-ci ne sera pas envoyé à Trafic2000.</p>
---	---

Suite à l'envoi initial du formulaire, tout nouvel envoi sera intégré en mode « annule et remplace ».

### **Liste des énumérations utilisées dans les messages**

#### *Principe*

Sauf mention contraire, les attributs de type « Enum » dans les tableaux supra puisent leur valeur dans la colonne « Code XML » du tableau éponyme infra.

#### *Détail*

#### *Activity*

La liste des activités de navire à navire selon la codification EDIFACT (8025) correspond à la même énumération que celle donnée au paragraphe CallPurposeCode.

#### *Anchorage*

Code XML	Description
N	Navire dont l'escale ne se passera pas uniquement au mouillage
Y	Navire laissé au mouillage pendant toute la durée de l'escale

#### *AnyDG*

Code XML	Description
N	Pas de marchandise dangereuse à bord
Y	Présence de marchandise dangereuse à bord

#### *ApprovedSecurityPlan*

Code XML	Description
N	Pas de plan de sûreté approuvé à bord
Y	Plan de sûreté approuvé à bord

#### *CallPurposeCode*

La liste des motifs d'escale est définie dans le document « Conveyance call purpose description » de l'UNECE consultable à cette adresse :

<http://www.unece.org/trade/untid/d01a/tred/tred8025.htm>

Les motifs sont reproduits dans le tableau ci-dessous :

Code XML	Description
1	Cargo operations / Discharging and/or loading of cargo
2	Passenger movement / Embarking and/or disembarking of passengers
3	Taking bunkers / Taking bunker (refuelling)
4	Changing crew / Changing crew member(s)
5	Goodwill visit / Friendly visit
6	Taking supplies / Taking supplies
7	Repair / To effect repair
8	Laid-up / Inactive service
9	Awaiting orders / Awaiting job order
10	Miscellaneous / Miscellaneous purpose of call
11	Crew movement / Embarking and/or disembarking of crews
12	Cruise, leisure and recreation / To visit a port for cruise, leisure and recreation
13	Under government order / This is a visit to a port which has been ordered by government
14	Quarantine inspection / To have a quarantine inspection
15	Refuge / To seek protection against something unpleasant and/or threatening such as bad weather or danger

#### *ConditionCargoBallastTanks*

Code XML	Description
Full	Citernes chargées (pleines ou gazées, ou tout autre état que vides ou inertées)
Empty	Toutes les citernes sont vides ("gas-free").
Inerted	Toutes les citernes sont inertées.

**ConfirmDPGListOnBoard**

Code XML	Description
N	Il n'existe pas à bord du navire de document détaillant les marchandises et leur emplacement
Y	Il existe à bord du navire un document détaillant les marchandises et leur emplacement

**CountryOfBirth**

Standard ISO 3166-1 : Codes à deux lettres , notamment les domaines de premier niveau pour chaque pays.

La liste des codes ISO décrite par la norme ISO 3166-1 peut être consultée à l'adresse suivante :

<https://www.iso.org/obp/ui/#search>

**CurrentSecurityLevel**

Les niveaux de sûreté sont décrits dans le code ISPS.

Code XML	Description
SL1	Code « SL1 » de la classification ISPS.
SL2	Code « SL2 » de la classification ISPS.
SL3	Code « SL3 » de la classification ISPS.

**DGClassification**

Code XML	Description
IMDG	Classification IMDG
IGC	Classification IGC
IBC	Classification IBC
MARPOL ANNEX1	Classification MARPOL ANNEX1
IMSBC	Classification IMSBC

**EntryOrExit**

Code XML	Description
0	Arrivée du navire au port d'escale
1	Départ du navire du port d'escale

**ExternalAnchorage**

Code XML	Description
Mooring	Annonce d'une mise au mouillage d'attente
Lifting	Annonce d'une levée du mouillage d'attente

**FlagStateOfShip**

La liste des codes ISO décrite par la norme ISO 3166-1 peut être consultée à l'adresse suivante :

<https://www.iso.org/obp/ui/#search>

**INFShipClass**

Code XML	Description
INF1	Class INF 1
INF2	Class INF 2
INF3	Class INF 3

**ISSCType**

Code XML	Description
Full	Certificat ISSC
Interim	Certificat IISSC (provisoire)

**IssuerType**

Code XML	Description
GVT	Gouvernement contractant (Contracting Government)
RSO	Organisme de sûreté reconnu (Recognized Security Organization)

**MarpolCode**

Les codes utilisables sont listés dans le document MARPOL Annex II.

Code XML	Description
X	Substance classifiée X (risque et dommage majeurs)
Y	Substance classifiée Y
Z	Substance classifiée Z (risque et dommage mineurs)
OS	Le produit ne relève d'aucune des catégories X, Y ou Z.
P	Classification inconnue.

**Nationality**

Standard ISO 3166-1 : Codes à deux lettres , notamment les domaines de premier niveau pour chaque pays.

La liste des codes ISO décrite par la norme ISO 3166-1 peut être consultée à l'adresse suivante :

<https://www.iso.org/obp/ui/#search>

**NatureOfIdentityDocument**

Code XML	Description
MusterBook	Livret militaire
Passport	Passeport
ResidentialPermit	Permis de séjour
PictureId	Photo d'identification
Other	Autre

**Offshore**

Code XML	Description
N	Escale commerciale réalisée à l'intérieur des limites administratives du port
Y	Escale commerciale réalisée en dehors des limites administratives du port

**PackageType**

La liste de tous les codes apparaît dans le tableur édité par la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe (UNECE) disponible à l'adresse suivante :

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec21/rec21\\_Rev9e\\_2012.xls](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec21/rec21_Rev9e_2012.xls)

**PackingGroup**

Code XML	Description
1	I
2	II
3	III

**PossibleAnchorage**

Code XML	Description
N	Le navire est attendu à un poste à quai.
Y	Le navire est susceptible d'être mis au mouillage au moment de son arrivée sur rade ou au port

*Note : Cette définition pourra être adaptée pour répondre au contexte local. La nouvelle définition sera alors mentionnée dans la convention portuaire spécifique à chaque port.*

**ReInspectionRequired**

Code XML	Description
N	Il n'est pas nécessaire de refaire une inspection.
Y	Il est nécessaire de procéder à nouveau à une inspection.

**SecurityLevel**

Cf. CurrentSecurityLevel.

**ShipConfiguration**

Code XML	Description
SHT	Tanker simple coque (Single Hull Tanker)
SHT-SBT	Tanker simple coque avec ballasts séparés (Single Hull With Segregated Ballast Tanks)
DHT	Tanker double coque (Double Hull Tanker)

**ShipType**

Il s'agit de la liste des codes décrits dans la recommandation n°28 de l'UNECE. Ces codes sont reportés dans le tableau ci-dessous.

Code XML	Description
50	General cargo vessel
501	Grain vessel
502	Timber/log carrier
503	Wood chips vessel
504	Steel products vessel
505	Carrier, general cargo/container
506	Temperature controlled cargo vessels
51	Unit carrier
511	Full container ship/cellular vessel
512	RoRo vessel
513	Car carrier
514	Livestock carrier
515	Barge carrier – Lash ship
516	Chemical carrier
517	Irradiated fuel carrier
518	Heavy cargo vessel
519	RoRo/Container vessel
52	Bulk carrier
521	Dry bulk carrier
522	Ore carrier
523	Cement carrier
524	Gravel carrier
525	Coal carrier
53	Tanker
531	Crude oil tanker
532	Chemical tanker, coaster
533	Chemical tanker, deep sea
534	Oil and other derivatives tanker
54	Liquefied gas tanker
541	LPG tanker
542	LNG tanker
543	LNG/LPG tanker
55	Other special tanker
551	Asphalt/bitumen tanker
552	Molasses tanker
553	Vegetable oil tanker

Code XML	Description
57	Cargo and passenger vessel
59	Passenger ship
591	Cruise ship
592	Ferry
593	Other passenger ship
594	Passenger ship, sailing
60	Assistance vessel
601	Tug, without tow
602	Tug, with tow
603	Salvage vessel
604	Rescue vessel
605	Oil combat vessel
606	Oil rig
607	Hospital vessel
70	Other sea-going vessel
711	Pilot boat
712	Patrol/measure ship
72	Work ship
721	Supply vessel
723	Offshore support vessel
724	Pontoon
725	Stone dumping vessel
726	Cable layer
727	Buoyage vessel
728	Icebreaker
729	Pipelaying vessel
73	Push boat
74	Dredger
75	Fishing boat
751	Trawler
752	Cutter
753	Factory ship
76	Research and education ship
761	Fishery research vessel
762	Climate registration vessel
763	Ship for environmental measurement
764	Scientific vessel
765	Sailing school ship
766	Training vessel
77	Navy vessel
78	Structure, floating
781	Crane, floating
782	Dock, floating
80	Pleasure boat
81	Speedboat

Code XML	Description
82	Sailing boat with auxiliary motor
83	Sailing yacht
84	Boat for sport fishing
85	Craft, pleasure, longer than 20 metres
89	Craft, other, recreational
90	Fast ship
91	Hydrofoil
92	Catamaran, fast

**Transit**

Code XML	Description
N	Le passager termine/commence son voyage lors de cette escale
Y	Le passager poursuit son voyage sans s'arrêter/s'être arrêté dans le pays

**UnitOfMeasurement**

Code XML	Description
U	Unités (cette valeur est autorisée uniquement pour les messages NCA_Port et NCA_Departure)
KGM	Kilogrammes
TNE	Tonnes métriques
M3	Mètres cube

**ValidISSC**

Code XML	Description
N	Non
Y	Oui

**VisitedInfectedArea**

Code XML	Description
N	Visite d'une zone non identifiée comme infectée par l'OMS
Y	Visite d'une zone identifiée comme infectée par l'OMS

**WasteDeliveryStatus**

Code XML	Description
All	Le navire a déposé tous ses déchets.
Some	Le navire n'a déposé qu'une partie de ses déchets.
None	Le navire n'a pas déposé ses déchets.

**WasteCode**

Code XML	Description	Texte libre souhaité
	1.WASTE OILS	
1100	1.1 Oily Residues (Sludge)	
1200	1.2 Oily Bilge water	
	1.3 Others	
1301	1.3.1 Used engine oil	
1300	1.3.2 Other waste oils	X
3000	2. SEWAGE	
	3. GARBAGE	
2200	3.1 Plastic	
2100	3,2 Food waste	
2301	3.2.1 International catering waste	
2102	3.2.2 Other food waste	
	3.3 Domestic wastes	

Code XML	Description	Texte libre souhaité
2302	3.3.1 Paper products	
2303	3.3.2 Rags	
2304	3.3.3 Glass	
2305	3.3.4 Metal	
2306	3.3.5 Bottles	
2307	3.3.6 Crockery	
2310	3.3.7 Special items (e.g. medical waste, oily rags, paint, cans, dated pyrotechnics, batteries, print cartridges, etc.)	X
2300	3.3.8 Other domestic wastes	X
2311	3.4 Cooking oil	
2308	3.5 Incinerator ashes	
2600	3.6 Operational wastes	
2309	3.7 Animal carcasses	
	4.1 Marpol Annex I	
5101	4.1.1 Oily tank washings	
5102	4.1.2 Oily (dirty) ballast water	
5103	4.1.3 Scale and sludge from tank cleaning	
5100	4.1.4 Other Marpol Annex I cargo residues	X
	4.2 Marpol Annex II	
5201	4.2.1 Washing waters containing noxious cargo residues	X (use category X, Y, Z, OS)
5202	4.2.2 Ballast water containing noxious cargo residues	X (use category X, Y, Z, OS)
5200	4.2.3 Other Marpol Annex II cargo residues	X (use category X, Y, Z, OS)
	4.3 Marpol Annex V	
5301	4.3.1 Cargo hold washing water containing residues and or cleaning agents or additives harmful to the marine environment	X
5302	4.3.2 Cargo hold washing water containing residues and or cleaning agents or additives NOT harmful to the marine environment	X
5303	4.3.3 Dry cargo residues harmful to the marine environment	X
5304	4.3.4 Dry cargo residues NOT harmful to the marine environment	X
5300	4.3.5 Other Marpol Annex V cargo residues	X