

Charte qualité sur les données portuaires transmises à Trafic 2000



Rédaction

DIRECTION GENERALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER (DGITM)

- Direction des Affaires Maritimes (DAM)
- Direction des Services de Transport (DST)

Relecture

GROUPE DES PORTS

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION.....	7
1.1 CONTEXTE.....	7
1.2 OBJECTIF DE LA PRÉSENTE CHARTE.....	7
2 CADRE D'APPLICATION DE LA CHARTE PORTUAIRE.....	9
2.1 NAVIRES CONCERNÉS.....	9
2.2 ESCALES CONCERNÉES.....	9
2.3 INFORMATIONS À TRANSMETTRE.....	9
2.4 CELLULE DE GESTION DU SYSTÈME D'INFORMATION DE LA SÉCURITÉ MARITIME.....	10
3 DESCRIPTION DU PROCESSUS D'ESCALE.....	11
3.1 RÈGLES GÉNÉRALES.....	11
3.1.1 Identification d'une escale.....	11
3.1.2 Séquencement des escales.....	11
3.1.3 Référencement des informations.....	12
3.1.4 Modification d'une notification déjà émise.....	13
3.2 DÉTAILS SUR LES MESSAGES.....	13
3.2.1 Approche portuaire.....	13
3.2.2 Arrivée du navire.....	14
3.2.3 Départ du navire.....	15
3.2.4 Marchandises dangereuses.....	16
3.2.5 Déclaration des déchets d'exploitation.....	16
3.2.6 Déclaration maritime de santé.....	16
3.2.7 Cas particuliers des escales commerciales en dehors des limites administratives.....	17
3.2.8 Connaissance du déplacement des navires dans la zone de responsabilité du port.....	17
3.2.9 Principes généraux de cadencement.....	18
4 SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE (AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ).....	19
4.1 INTRODUCTION.....	19

4.2 DÉFINITION D'UNE DONNÉE DE QUALITÉ.....	19
4.3 LES ÉVOLUTIONS DE LA CHARTE.....	20
4.4 LA GESTION DES DONNÉES RÉFÉRENTIELLES.....	20
4.5 LES ACTEURS ET LEUR RÔLE DANS LE PROCESSUS.....	21
4.5.1 Les acteurs.....	21
4.5.2 Description des rôles.....	21
4.6 LE SUIVI DE LA QUALITÉ DES DONNÉES TRANSMISES.....	22
4.6.1 Les axes du suivi.....	22
4.6.2 Les procédures de suivi.....	22
4.7 LA PROCÉDURE D'ALERTE QUALITÉ.....	24
4.8 CONTINUITÉ DE SERVICE.....	24
5 PRINCIPES GÉNÉRAUX DE MISE EN ŒUVRE TECHNIQUE.....	25
5.1 CONTEXTE TECHNIQUE.....	25
5.1.1 Description générale du dispositif.....	25
5.1.2 Exigences européennes.....	27
5.2 L'OFFRE DE SERVICE APPORTÉE PAR TRAFIC 2000.....	29
5.2.1 Architecture de Trafic 2000.....	29
5.2.2 Connexion à Trafic 2000.....	30
5.2.3 Aspect sécurité.....	30
5.2.4 Structure des échanges.....	31
5.2.5 Encodage des données.....	31
6 DESCRIPTION DU FLUX MONTANT (PCS VERS TRAFIC 2000).....	32
6.1 LES MESSAGES XML.....	32
6.1.1 Messages et modalités d'échange.....	32
6.1.2 Grammaire générale d'un message.....	32
6.1.3 Guide de lecture des messages dans la charte.....	36
6.1.4 Liste des messages portuaires.....	39
6.2 DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESSAGES PORTUAIRES.....	41
6.2.1 Les blocs communs.....	41
6.2.2 Les règles communes.....	43
6.2.3 Notification à 72h (nom technique XML : NCA_72h).....	45
6.2.4 Notification à 24h (nom technique XML : NCA_Port).....	47

6.2.5	Message Arrivée (nom technique XML : NCA_Arrival).....	49
6.2.6	Message intra-portuaire (nom technique XML : NCA_Mouv_Por).....	50
6.2.7	Message de mouillage d'attente (nom technique XML : NCA_Mouil_Rade).....	51
6.2.8	Message Départ (nom technique XML : NCA_Departure).....	52
6.2.9	Message FAL7 (nom technique XML : NCA_FAL7MD).....	54
6.2.10	Message d'alerte de notification de déchet (nom technique : NCA_Alert).....	59
6.2.11	Message FAL 1 (nom technique : NCA_FAL1).....	60
6.2.12	Message FAL 5 (nom technique NCA_FAL5).....	62
6.2.13	Message FAL 6 (nom technique NCA_FAL6).....	64
6.2.14	Message Waste (nom technique NCA_Waste).....	66
6.2.15	Message ISPS (nom technique NCA_ISPS).....	68
6.2.16	Message DMS (nom technique NCA_DMS).....	72
7	DESCRIPTION DU FLUX DESCENDANT (TRAFIC 2000 VERS PCS).....	75
7.1	LE MESSAGE ACCUSÉ DE RÉCEPTION (NOM TECHNIQUE NCA_RECEIPT).....	75
7.1.1	Structure.....	75
7.1.2	Règles relatives à l'information métier véhiculée.....	76
7.2	AUTRES MESSAGES À DESTINATION DES PORTS.....	79
7.2.1	Messages métiers.....	79
7.2.2	Messages techniques.....	79
8	ANNEXES.....	80
8.1	ANNEXE 1 : ÉNUMÉRATIONS.....	80
8.1.1	Principe.....	80
8.1.2	Détail.....	80
8.2	ANNEXE 2 : EXEMPLE DE FRISE CHRONOLOGIQUE D'ENVOI.....	89
8.2.1	Frise.....	89
8.2.2	Description.....	90
8.3	ANNEXE 3 : CANEVAS XML.....	91
8.3.1	NCA_72h.....	91
8.3.2	NCA_Port.....	93
8.3.3	NCA_Arrival.....	95
8.3.4	NCA_Mouv_Por.....	97
8.3.5	NCA_Mouil_Rade.....	99
8.3.6	NCA_Departure.....	100
8.3.7	NCA_FAL7MD.....	102
8.3.8	NCA_Alert.....	106
8.3.9	NCA_FAL1.....	108
8.3.10	NCA_FAL5.....	111

8.3.11 NCA_FAL6.....	113
8.3.12 NCA_Waste.....	116
8.3.13 NCA_ISPS.....	119
8.3.14 NCA_DMS.....	123
8.4 ANNEXE 4 : SUIVI DES MODIFICATIONS.....	126
8.4.1 Principe.....	126
8.4.2 Détail.....	126

1 Introduction

1.1 Contexte

Un contrat d'échange d'informations est constitué entre les autorités portuaires et les autorités nationales pour se conformer aux obligations découlant de l'application des directives européennes suivantes :

- 2000/59 modifiée relative à la réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison ;
- 2002/59 modifiée relative au suivi du trafic des navires ;
- 2009/16 relative au contrôle par l'État du port ;
- 2010/65 relative aux formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports.

La collecte des informations au niveau national depuis les systèmes portuaires permet ensuite de s'acquitter des obligations de redistribution prévues vers :

- les instances européennes (notamment le système SafeSeaNet constitué pour assurer un suivi communautaire des navires et le système Thétis utilisé pour gérer les inspections des navires menées dans le cadre du Memorandum de Paris) ;
- les autres administrations bénéficiaires des différents formulaires déclaratifs conformément à leurs attributions et compétences.

1.2 Objectif de la présente charte

La présente charte décrit le contrat d'interface pour la transmission des messages informatiques entre l'autorité portuaire et le système Trafic2000 qui est le dispositif de collecte central.

Cette charte est un document transverse applicable à toutes les autorités portuaires concernées par les obligations déclaratives du fait du trafic maritime fréquentant leurs installations. Des conventions portuaires spécifiques à chaque port pourront venir préciser les modalités de raccordement du système d'information portuaire à Trafic2000.

L'application des termes de cette charte et notamment le respect des procédures de suivi et d'amélioration de la qualité, est une condition essentielle pour s'acquitter des obligations communautaires et permettre une gestion administrative efficace des escales.

Le suivi de la mise en application de cette charte est placée pour le compte du Ministère de la Transition écologique et solidaire sous la responsabilité conjointe de la Direction des Affaires Maritimes (Sous-direction de la Sécurité Maritime) et de la Direction des Services des Transports (Sous-direction des Ports et du Transport Fluvial).

2 Cadre d'application de la charte portuaire

2.1 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.

2.2 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).

2.3 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 chapitre «3 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 (voir chapitre 4.6.2.1 « Les procédures de suivi, au quotidien »).

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 primordial les moyens permettant d'assurer une haute-disponibilité (24heures, 7jours). Ces exigences et notamment les

conditions applicables aux opérations de maintenance sont précisées au chapitre « 5.1.2 Exigences européennes ».

2.4 Cellule de gestion du système d'information de la sécurité maritime

La cellule de gestion du système d'information de la sécurité maritime (Cellule GSISM) est le service de la Direction des affaires maritimes qui sert de point de contact unique pour la mise en œuvre des échanges. La Cellule assure le suivi opérationnel et le suivi de la qualité.

3 Description du processus d'escale

3.1 Règles générales

3.1.1 Identification d'une escale

Toute escale doit se voir attribuer un numéro d'identification unique (**ShipCallId**). À 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.

3.1.2 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 par la suite (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).

3.1.3 Référencement des informations

3.1.3.1 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.

3.1.3.2 Désignation du port

La désignation d'une localisation portuaire se fait par l'intermédiaire d'une codification. Dans toute la Charte, 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).

3.1.4 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.

3.2 Détails sur les messages

3.2.1 Approche portuaire

3.2.1.1 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).

3.2.1.2 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 comme mentionné §3.2.4). 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.

3.2.1.3 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)

3.2.1.4 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.

3.2.1.5 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 portuaire doit la transmettre à la cellule de gestion du système d'information de la sécurité maritime (cellule GSISM) afin que cette information soit saisie dans Safeseanet.

3.2.2 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 « Ancre » 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 (voir 3.2.5).

3.2.3 Départ du navire

3.2.3.1 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.

3.2.3.2 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).

3.2.3.3 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).

3.2.4 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.

3.2.5 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.

3.2.6 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 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, ces déclarations qui n'auront pas été transmises devront être conservées par le port pendant une durée de 5 ans.

3.2.7 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.

3.2.8 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.

3.2.8.1 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).

3.2.8.2 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.

3.2.9 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.

4 Suivi de la mise en œuvre de la charte (amélioration de la qualité)

4.1 Introduction

La bonne qualité des données est un élément fondamental de la fiabilité des flux d'informations et de leur bonne exploitation, notamment dans le cadre de la sécurité maritime et plus généralement du respect des directives européennes.

4.2 Définition d'une donnée de qualité

Une donnée de qualité répond à deux exigences :

- Le respect des contraintes techniques relatives à la structure des données (longueur de la chaîne de caractères, type de chaîne...)
- L'exploitabilité, c'est-à-dire l'utilisation qu'il est possible de faire de la donnée transmise

Un défaut sur la qualité des données transmises se manifeste donc de deux manières :

- Le rejet du message par un des éléments de la chaîne : le message produit par les systèmes portuaires n'est pas intégré dans Trafic2000 ou le message généré par Trafic2000 n'est pas intégré dans SafeSeaNet
- Une non-conformité sur la donnée ou sur l'escale : le message physique est transmis de bout en bout, mais soit une donnée est absente soit la donnée transmise n'est pas exploitable.

L'objectif de qualité à atteindre, tel que défini dans le SSN IFCD (Interface and Functionalities Control Document¹) est un taux maximum de messages manquants de 0,1% par rapport au nombre total de messages envoyés. Cette exigence de 0,1 % s'applique également individuellement à chaque catégorie de message (exemple : pour la catégorie de message NCA_72h il faut avoir moins de 0,1 % de messages manquants).

¹L'IFCD peut être récupéré sur le site de l'EMSA à l'adresse suivante : <http://www.emsa.europa.eu>

4.3 Les évolutions de la charte

Les systèmes d'information concernés évoluent, les contraintes et les obligations réglementaires également. Par conséquent, le référentiel documentaire doit s'adapter en continu.

Le présent document contient l'ensemble des informations nécessaires à la transmission des messages portuaires vers Trafic2000.

La dernière version (*version 5*) de celui-ci doit être considérée comme le référentiel en vigueur. Elle est disponible sur simple demande auprès de la cellule GSISM.

4.4 La gestion des données référentielles

Les systèmes d'information portuaires échangent avec Trafic 2000 selon un ensemble de règles définies dans la présente charte, qui sont susceptibles d'évoluer dans le temps.

Comme prévu dans le chapitre précédent le référentiel documentaire relatif aux règles peut subir des amendements mais il n'est pas le seul ; en effet le référentiel des données peut lui aussi être sujet à réforme et ce de manière indépendante de la volonté des parties contractantes (dans le cas par exemple d'un ajout ou de modification de code de classification de marchandise dangereuse à l'IMO).

En cas d'évolution de l'un des référentiels concernant les échanges, la cellule GSISM se chargera de transmettre au représentant de l'exploitation de chacun des SI le nouveau format pris en compte par Trafic 2000 s'il s'agit d'un référentiel partagé, sinon la cellule GSISM bénéficiera de la prérogative d'informer de la date de prise en compte dans Trafic 2000 du nouveau format réglementaire, et de la période transitoire d'utilisation de l'ancien référentiel en même temps que le nouveau.

4.5 Les acteurs et leur rôle dans le processus

4.5.1 Les acteurs

Entité de rattachement	Acteur
Cellule GSISM	Pointeur national
Cellule GSISM	Responsable de la cellule GSISM
Ports	Autorité portuaire

La liste des contacts portuaires est primordiale pour le bon fonctionnement des relations entre les CROSS et les autorités portuaires. Cette liste est maintenue à jour par la cellule GSISM.

Il appartient aux autorités portuaires de désigner des contacts opérationnels et des contacts « informatiques ». Tout changement dans la liste de ces contacts devra être signalé à la cellule GSISM.

4.5.2 Description des rôles

Acteur	Responsabilité
Pointeur national	<ul style="list-style-type: none"> • Suivre au quotidien les rejets fonctionnels et techniques • Analyser les rejets Trafic2000 et les non-conformités • Analyser les rejets Thetis et SafeSeaNet • Produire chaque mois les statistiques sur les rejets et les non-conformités et les communiquer aux ports concernés (diffusion accompagnée de recommandations destinées à améliorer la qualité des données)
Responsable cellule GSISM	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer le suivi de la prise en compte des remarques formulées lors du bilan mensuel • Produire des éléments de synthèse pour les bilans semestriels sur la mise en œuvre des directives européennes à destination de la DGITM • Suivre et analyser les courriers de réponse adressés par les ports
Autorité portuaire	<ul style="list-style-type: none"> • Transmettre les messages corrigés suite à un rejet • Analyser les rejets de la semaine • Diffuser les bonnes pratiques de saisie • Intervenir en cas de dysfonctionnement du réseau • Répondre à la Cellule GSISM en cas de déclenchement de la procédure d'alerte qualité

4.6 Le suivi de la qualité des données transmises

4.6.1 Les axes du suivi

Le suivi de la qualité des données se décline sur trois axes :

- Informer
 - ➔ Il est primordial d'informer régulièrement les utilisateurs sur les défauts de qualité des données transmises, que ces défauts se soient manifestés sous forme d'échecs de transmission ou de non-conformités.
- Corriger
 - ➔ Il s'agit pour les autorités portuaires de prendre en considération les retours (accusé de réception sur chaque message émis et/ou bilans établis par la cellule GSISM) afin que tous les messages envoyés puissent être intégrés dans Trafic2000 sans difficultés.
- Analyser
 - ➔ Suivre l'évolution sur la qualité des données fournies port par port.
 - ➔ Analyser les tendances particulières ou générales et en tirer les conséquences en termes d'actions à mener dans les systèmes d'information nationaux et européens

4.6.2 Les procédures de suivi

4.6.2.1 Sur réception d'un message

Les principes applicables dans le cadre de la présente Charte sont les suivants.

Trafic2000 effectue des contrôles à la réception de tout message et un accusé est renvoyé par Trafic2000 indiquant le traitement réservé au message. Des codes erreurs / libellés d'erreur explicites et sans ambiguïté sont décrits dans la présente charte afin que les ports puissent agir rapidement suite à la réception de messages de non intégration.

- ➔ Certains attributs peuvent être automatiquement rectifiés (se reporter §6.2.2 pour connaître ces modifications), de même des manquements aux obligations communautaires peuvent être identifiés ou des incohérences dans la succession des messages.

Dans tous ces cas, le message est intégré dans Trafic2000 mais le PCS est informé de la nature de la non-conformité par l'intermédiaire de l'accusé de réception (ensemble des situations recensées avec le statut *Warning*) pour lui permettre d'améliorer l'information transmise.

- Certains messages peuvent ne pas être intégrés dans Trafic2000 (problèmes de cohérence). Lorsqu'un tel message est en échec celui-ci n'est pas pris en compte par Trafic2000 et par conséquent, il est considéré comme n'ayant jamais été transmis.

Dans ce cas, le PCS est informé de la nature de la non-conformité par l'intermédiaire de l'accusé de réception (ensemble des situations recensées avec le statut *BusinessError*). Les autorités portuaires ont pour obligation de renvoyer dans les 4 premières heures ouvrables qui suivent l'alerte, les données correctes jusqu'à obtenir un accusé de réception de la part de Trafic2000.

La cellule GSISM ne corrige qu'à titre exceptionnel les messages rejetés par Trafic2000 afin que les données puissent être envoyées rapidement aux systèmes d'information européens. Les autorités portuaires sont informées de chaque correction apportée sur leurs messages (*selon une procédure restant à définir*).

4.6.2.2 Le bilan local hebdomadaire

Il s'agit d'une analyse des rejets survenus au cours de la semaine passée, réalisé par les ports. Elle peut conduire, selon les rejets constatés, à la production par l'autorité portuaire de recommandations à l'intention des utilisateurs, à des évolutions du PCS ou des demandes d'évolutions de Trafic2000.

La cellule GSISM intervient si nécessaire en appui.

4.6.2.3 Le suivi mensuel

Il s'agit d'un tableau de bord statistique produit par la Cellule GSISM, décrivant sur les 12 derniers mois l'évolution de la qualité des données. Il est envoyé à chaque port.

4.6.2.4 Le pilotage semestriel

Un bilan est produit par la cellule GSISM puis envoyé à la DGITM concernant la qualité de données transmises par les PCS.

Ce bilan porte en particulier sur :

- L'analyse des statistiques du dernier semestre écoulé concernant les rejets techniques et les non-conformités ;
- Le suivi des actions correctives qui ont précédemment été engagées ;

- La formalisation de nouvelles propositions d'action pour les mois à venir (évolutions des procédures métiers, définition de nouvelles règles de gestion, évolutions des systèmes d'information).

Le cas échéant, la présente charte est mise à jour. Des ateliers de travail sont planifiés 1 à 2 fois par an afin que les représentants des ports puissent faire remonter aux autorités ministérielles et aux services exploitant leurs données (CROSS, cellule GSISM, administrations) d'éventuelles remarques sur l'ensemble du processus mis en œuvre (collecte des données, production des messages, suivi des procédures existantes...).

4.7 La procédure d'alerte qualité

Cette alerte prend la forme d'un courrier électronique qui sera adressé aux contacts opérationnels et « informatiques » de l'autorité portuaire. Elle a pour objectif de mettre en évidence les données dont la qualité est problématique afin que des mesures correctives puissent être engagées. L'autorité portuaire est invitée à prendre acte de l'alerte en décrivant si besoin les actions correctives qui seront mises en œuvre.

En cas d'absence de réponse ou de réponse jugée insatisfaisante, le responsable de la cellule GSISM contacte l'autorité portuaire. En cas d'absence de réponse, les référents de la DAM (Direction des Affaires Maritimes) et de la DST (Direction des Services de Transport) sont informés.

4.8 Continuité de service

Pour mémoire, procédures de secours à définir en cas de dysfonctionnement majeur et prolongé des systèmes (en application de SSN IFCD chapitre 5.2.4).

5 Principes généraux de mise en œuvre technique

5.1 Contexte technique

5.1.1 Description générale du dispositif

Le dispositif de récolte et de partage des informations FAL et d'escale met en jeu une dynamique globale dans laquelle l'interfaçage de Trafic 2000 avec les PCS constitue une des pierres angulaires.

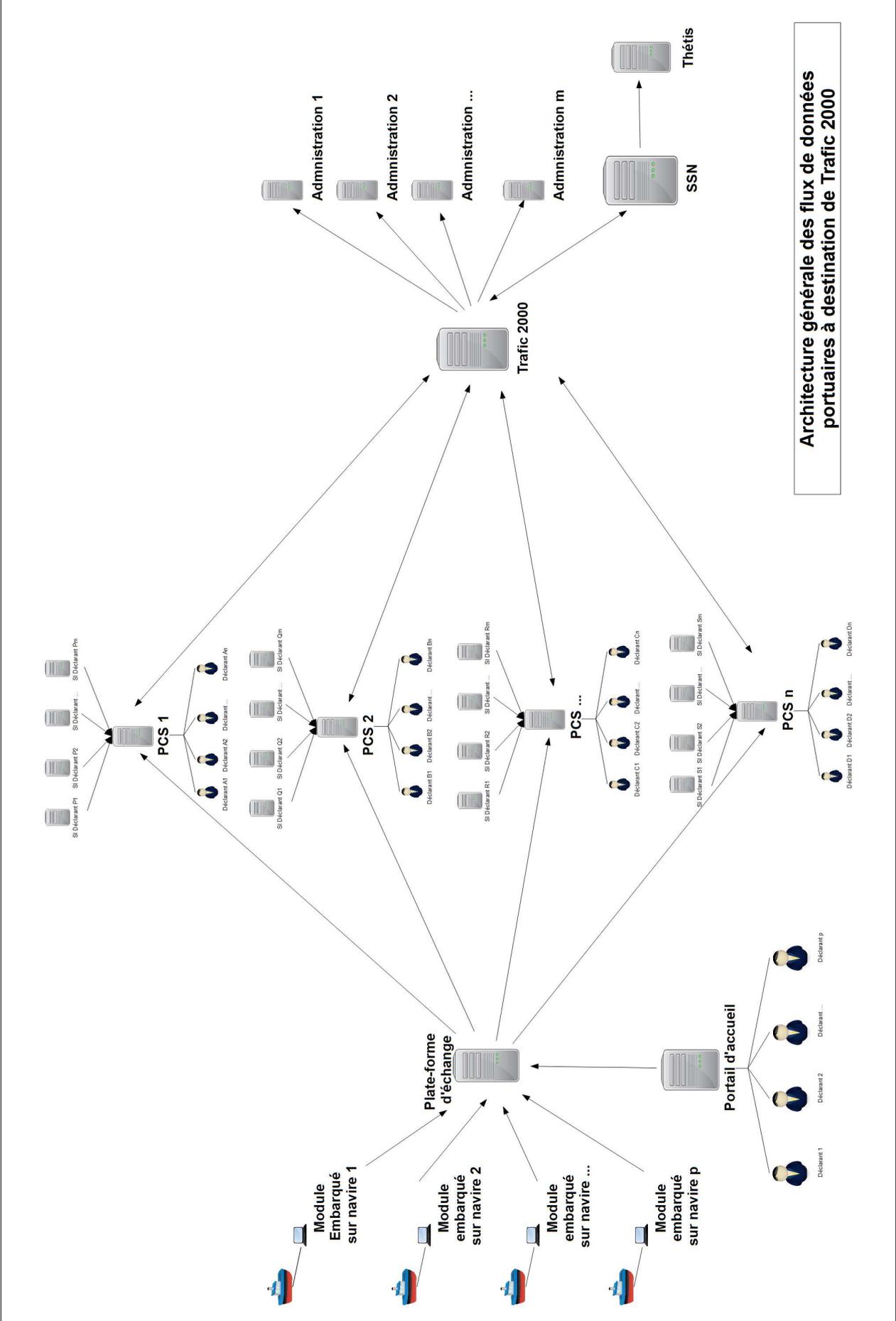
Ainsi, d'un point de vue strictement technique le dispositif est constitué de deux acteurs clés :

- le module d'acquisition : ensemble des moyens mis en œuvre pour récolter les données FAL et d'escale;
- le module routage : ensemble des moyens mis à disposition pour router les données transmises par le module acquisition.

Si le module routage est relativement facile à identifier (il s'agit de Trafic 2000) le module d'acquisition l'est un peu moins du fait de la multitude de systèmes et d'acteurs mis en jeu :

- les PCS : systèmes d'information de l'autorité portuaire, interfacés directement avec Trafic 2000
- les SI déclarants : systèmes d'information des armateurs ou consignataires interfacés ou en projet d'interfaçage avec les PCS
- les modules embarqués : systèmes d'information mobiles embarqués sur les navires interfacés avec la plate-forme d'échange
- le portail d'accueil : système d'information interfacé avec la plate-forme d'échange
- la plate-forme d'échange : système chargé de la consolidation des données issues du portail d'accueil et des modules embarqués interfacé avec chacun des PCS.

Le schéma simplifié *infra*, offre une vision des flux de données transitant entre ces différents acteurs.



Architecture générale des flux de données portuaires à destination de Trafic 2000

5.1.2 Exigences européennes

5.1.2.1 Disponibilité des données

L'interface mise en place entre les PCS 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.

5.1.2.2 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 PCS 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.

5.1.2.3 Exigences de conservation des informations

Des procédures de sauvegarde doivent être conçues dans le cas de défaillance ou d'interruption programmée du PCS. Dans ces deux cas, le PCS 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 PCS doivent être en mesure de réémettre les messages pendant 2 semaines.

5.1.2.4 Procédure d'alerte connexion

Il s'agit d'une procédure déclenchée lorsque la Cellule GSISM constate que les transmissions en provenance d'un PCS sont interrompues.

La Cellule 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 PCS ou côté Trafic 2000), la transmission des messages est redémarrée.

5.1.2.5 Opérations de maintenance

Les opérations de *maintenance* effectuées sur les PCS devront être signalées à la Cellule GSISM au moins 48 h à l'avance.

5.1.2.6 Opérations de supervision

Les opérations de supervision au niveau des systèmes d'information portuaires portent sur les activités suivantes :

- Surveillance de la performance du système de communication afin d'anticiper toute dégradation de ces capacités opérationnelles ;

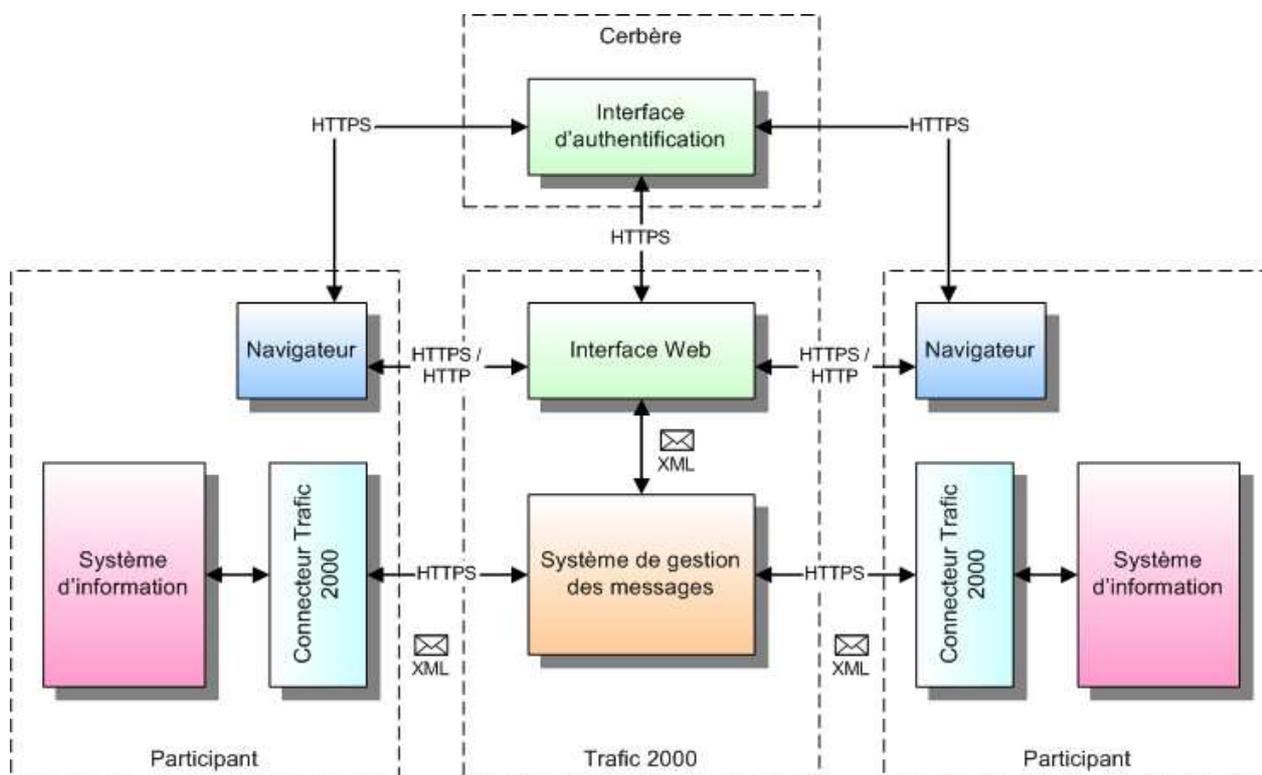
- Surveillance des flux d'interface ;
- Auto-surveillance par le PCS de ses activités pour éviter la diffusion des messages corrompus.

5.2 L'offre de service apportée par Trafic 2000

5.2.1 Architecture de Trafic 2000

Le cœur de Trafic 2000 est constitué d'un système de gestion de messages permettant aux participants d'échanger des informations sous la forme de notifications, requêtes et réponses.

La figure suivante illustre cette architecture :



Trafic 2000 est un système central hébergé au centre serveur de Saint-Malo. Il a un rôle d'index permettant de distribuer l'information entre les différents participants. Il peut être alimenté et interrogé au travers :

- d'une interface Web (à l'aide d'un navigateur Internet),
- d'une interface basée sur l'échange de messages XML.

Ce système utilise les protocoles de communication standards (XML, HTTP et HTTPS) de manière à être le plus ouvert possible en termes d'interconnexion et à ne pas imposer de solution tant sur le plan logiciel que matériel aux différents participants.

Le système Cerbère est le serveur d'authentification et de gestion des droits utilisateurs pour les applications web nationales.

Dans le cas particulier de l'interfaçage avec les systèmes d'information portuaires les échanges se limitent à l'utilisation de l'interface basée sur l'échange de messages XML.

Deux types de flux sont considérés :

- les flux montants : des PCS vers Trafic 2000
- les flux descendants : de Trafic 2000 vers les PCS.

5.2.2 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 la cellule GSISM sur demande.

5.2.3 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.

5.2.4 Structure des échanges

5.2.4.1 Flux Montant

Le PCS 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).

5.2.4.2 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).

5.2.4.3 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.

5.2.5 Encodage des données

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

6 Description du flux montant (PCS vers Trafic 2000)

6.1 Les messages XML

6.1.1 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 PCS.

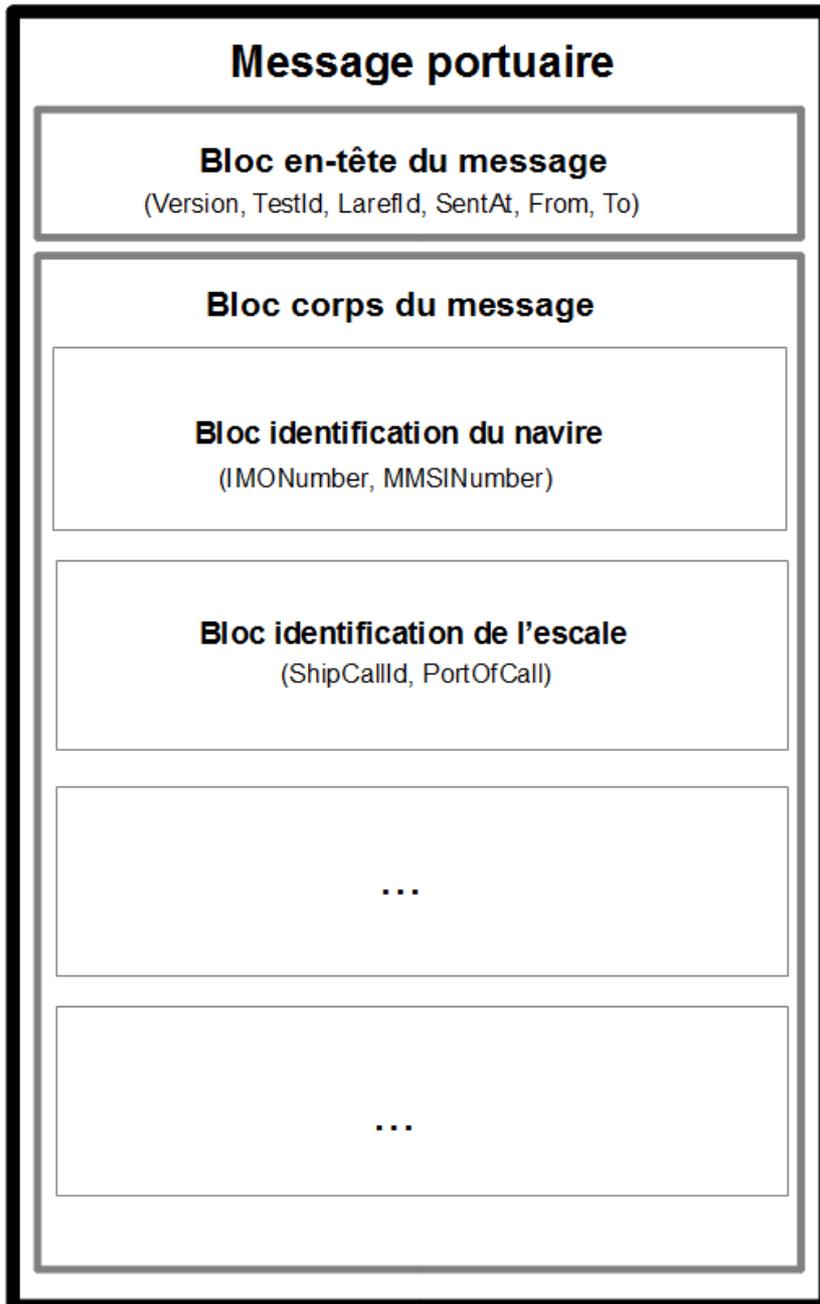
Attention : dans la suite du document, lorsque le terme d'en-tête est évoqué, il s'agit bien de l'en-tête au message XML et pas de l'entête du message HTTP.

6.1.2 Grammaire générale d'un message

D'un point de vue formel une structure de données au format XML est un arbre constitué de branches où chacune des branches porte le nom d'« élément ». La grammaire de constitution de cet arbre peut être précisée dans un document dit XSD. La présente charte est donc le pendant fonctionnel du document technique XSD.

Dans le cas particulier des messages portuaires les structures de données véhiculant l'information sont les branches (ou « élément) et leurs attributs.

Dans cette version de la charte, 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 (voir ci-dessous).



```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NomMessage xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">
  <!-- Début bloc d'entête -->
  <Header
    Version="..."
    TestId="..."
    LARefId="..."
    SentAt="..."
    From="..."
    To="...">
  </Header>
  <!-- Fin bloc d'entête -->

  <!-- Début corps du message -->
  <Body>

    <!-- Bloc d'identification du navire -->
    <VesselIdentification
      IMONumber="..."
      MMSINumber="..."
    />
    <!-- Bloc d'identification de l'escale-->
    <VoyageInformation
      ShipCallId="..."
      PortOfCall=""
    />
  </Body>
```

```
<!-- Fin du corps du message -->  
</NomMessage>
```

6.1.3 Guide de lecture des messages dans la charte

6.1.3.1 La représentation d'un XML par un tableau

Principe

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.

Exemple :

On considère un message indiquant une transaction d'achat dans la grande distribution.

Le tableau descriptif de la grammaire du message est le suivant :

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
Header	1			
1 Magasin	1	Text	1-50	Nom du magasin
1 IdentifiantAchat	1	Int		Identifiant de la transaction d'achat
Body	1			
1 IdentifiantProduit	1			
2 codeBarre	1	Int		Code barre du produit
1 DétailProduit	1			
2 NomProduit	0-1	Text	1-50	Nom du produit
2 PrixProduit	1	Decimal	(2)	Prix de vente du produit

Ce qui donne dans le cas d'une boussole achetée dans un magasin parisien ayant un code barre associé à l'entier « 1002 » et pour lequel l'identifiant de transaction vaut « 1 » le message XML ci-dessous.

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<ACHAT_PRODUIT xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Magasin="Paris" IdentifiantAchat="1"

  />

  <Body>

    <IdentifiantProduit

      codeBARRE="1002"

    />

    <DetailProduit

      NomProduit="Boussole"

      PrixProduit="20"

    />

  </Body>

</ACHAT_PRODUIT>
```

6.1.3.2 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.

6.1.4 Liste des messages portuaires

Les messages portuaires peuvent être classés à partir de leurs fonctions :

- les messages indispensables à l’accomplissement des missions de sécurité maritime ;
- les messages non indispensables mais utiles aux missions de sécurité maritime ;
- les messages déclaratifs dus à la directive FAL.

Le tableau ci-dessous fait l’inventaire de l’ensemble des messages transmis vers Trafic 2000 par les ports en version 5 des messages.

Nom du message	Rôle du message	Message déclaratif dû à la directive FAL	Message indispensable à la sécurité maritime	Message utile à la sécurité maritime
NCA_72h	Annoncer l’arrivée prochaine d’un navire susceptible d’être soumis à une inspection renforcée		X	X
NCA_Port	Annoncer l’arrivée prochaine d’un navire dans un port.		X	X
NCA_Arrival	Signaler l’arrivée d’un navire dans un port.		X	X
NCA_Departure	Signaler le départ d’un navire d’un port.		X	X
NCA_Alert	Signaler un navire qui a enfreint la directive 2000/59/CE		X	X
NCA_Mouil_Rade	Signaler les mouillages sur rade.		X	X
NCA_Mouv_Por	Signaler la localisation du navire au sein du port.			X
NCA_FAL1	Déclarer les informations générales attachées à un navire.	X		X
NCA_FAL5	Déclarer la liste d’équipage attachée à un navire.	X		X
NCA_FAL6	Déclarer la liste des passagers attachée à un navire.	X		X
NCA_FAL7MD	Déclarer la liste des marchandises dangereuses attachée à un navire (Manifeste des marchandises dangereuses).	X	X	X
NCA_Waste	Notifier la liste des déchets et résidus attachée à un navire.	X	X	x
NCA_ISPS	Notifier la liste des informations en matière de sûreté	X	X	x
NCA_DMS	Notifier la liste des informations de la déclaration maritime de santé	X		x

Le tableau ci-dessous indique les principaux bénéficiaires des données ou bloc de données contenues dans les messages.

Nom du message	EMSA (SafeSeaNet)	CROSS (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage)	CSN (Centre de sécurité des navires)	MAS (Ministère de la santé)	PAF (Police de l'air et des frontières) ou Douane
NCA_72h	X	X	X		
NCA_Port	X	X	X		
NCA_Arrival	X	X	X		
NCA_Departure	X	X	X		
NCA_Alert	X	X			
NCA_Mouil_Rade		X	X		
NCA_Mouv_Por			X		
NCA_FAL1	X (partiel)	X (partiel)		X	X
NCA_FAL5		X	X		X
NCA_FAL6		X			X
NCA_FAL7MD	X	X			
NCA_Waste	X	X	X		
NCA_ISPS	X	X (partiel)	X		
NCA_DMS		X (partiel)	X (partiel)	X	

6.2 Description détaillée des messages portuaires

6.2.1 Les blocs communs

6.2.1.1 Rappel du principe

Comme vu dans le chapitre « 6.1.2 Grammaire Générale des messages portuaires », « 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 ».

6.2.1.2 Description de la structure XML

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
Header	1			En tête du message
1 Version	1	Text	3	Numéro de version du protocole (inscrive 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 la Cellule 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)
Body	1			Corps du message
1 VesselIdentification	1			Identification du navire
2 IMONumber	1	Int	7	Numéro IMO du navire
2 MMSINumber	0-1	Int	9	Numéro MMSI du navire
1 ShipCallInformation	Voir note à droite			Identification de l'escale 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

6.2.1.3 Règles complémentaires

LARefId	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.
IMONumber	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 $9 \times 7 + 1 \times 6 + 9 \times 5 + 0 \times 4 + 3 \times 3 + 1 \times 2 = 125$)
MMSINumber	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.
ShipCallId	Se référer au chapitre «3.1.1 Identification d'une escale » 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.
PortOfCall	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 soumise à la validation de la Cellule 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.

6.2.2 Les règles communes

6.2.2.1 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).

6.2.2.2 Désignation des ports

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

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.

6.2.2.3 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, $ETAToNextPort > ATDFromPortOfCall$

6.2.2.4 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 $ATDFromPortOfCall > SentAt + 3h$.

6.2.2.5 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.

6.2.2.6 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.

6.2.3 Notification à 72h (nom technique XML : NCA_72h)

6.2.3.1 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 VoyageInformation	1			
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
1 NotificationDetails	1			Partie déclarative
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)

6.2.3.2 Règles

NotificationDetails	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.
----------------------------	--

6.2.4 Notification à 24h (nom technique XML : NCA_Port)

6.2.4.1 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 VoyageInformation	1			
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 « 3.1.3.1 Emplacement du navire »)
1 OtherInformations	0-1			
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).
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 vraquiers, désignation de la principale marchandise transportée

6.2.4.2 Règles

<i>LastPort</i>	Cette information est obligatoire si le navire est en provenance d'un port espace extra-communautaire (voir le chapitre 3.2.1.3 relatif aux « Marchandises dangereuses » dans le cas de l'approche portuaire)
<i>ETAToPortOfCall</i> <i>ETDFromPortOfCall</i>	L'attribut est obligatoire sauf en cas d'annulation (PortOfCall = ZZCAN)

6.2.5 Message Arrivée (nom technique XML : NCA_Arrival)

6.2.5.1 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>
1 VesselIdentification (...)	1			<i>Identification du navire</i>
1 ShipCallInformation (...)	1			<i>Identification de l'escale</i>
1 VoyageInformation	1			
2 OffShore	0-1	Enum		Signalement d'une escale commerciale s'effectuant en dehors des limites administratives (voir chapitre « 3.2.4 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 chapitre « 3.2.2 Arrivée du navire » pour son utilisation)
2 PositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Emplacement du navire dans le port (voir chapitre « 3.1.3.1 Emplacement du navire »)

6.2.5.2 Règles

Pas de règle supplémentaire.

6.2.6 Message intra-portuaire (nom technique XML : NCA_Mouv_Por)

6.2.6.1 Structure du message

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
Header (...)	1			<i>En tête du message</i>
Body	1			<i>Corps du message</i>
1 VesselIdentification (...)	1			<i>Identification du navire</i>
1 ShipCallInformation (...)	1			<i>Identification de l'escale</i>
1 MovementInformation	1			
2 CurrentPositionInPortOfCall	0-1	Text	0-50	Emplacement actuel du navire (voir le chapitre « 3.1.3.1 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

6.2.6.2 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 ».

6.2.7 Message de mouillage d'attente (nom technique XML : NCA_Mouil_Rade)

6.2.7.1 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>
1 VesselIdentification (...)	1			<i>Identification du navire</i>
1 ShipCallInformation (...)	0-1			<i>Identification de l'escale (si applicable)</i>
1 MovementInformation	1			
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

6.2.7.2 Règles

ShipCallInformation	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.
----------------------------	---

6.2.8 Message Départ (nom technique XML : NCA_Departure)

6.2.8.1 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 VoyageInformation	1			
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
2 ContactDetails	0-1			Contact pour obtenir le détail de la marchandise dangereuse
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
1 OtherInformations	0-1			
2 Draught	0-1	Int	1-3	Tirant d'eau effectif du navire lors de la sortie du port, exprimé en décimètres (255 signifie 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

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				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

6.2.8.2 Règles

NextPort	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).
ETAToNextPort	Cet attribut est obligatoire si le navire transporte de la marchandise dangereuse (AnyG=Y) et si la destination correspond à un LOCODE standard (voir chapitre « 3.1.3.2 Désignation du port »)
ContactDetails	Si la navire transporte des marchandises dangereuses (AnyDG = Y), alors le bloc ContactDetails est obligatoire.
Phone Fax	La numérotation doit correspondre aux appels internationaux (+33...). Cet attribut ne peut contenir que des chiffres et le signe + , aucun espace n'est autorisé.

6.2.9 Message FAL7 (nom technique XML : NCA_FAL7MD)

6.2.9.1 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 leur emplacement
2 INFShipClass	0-1	Enum		Classification INF du navire (concerne les navires transportant la classe 7 IMDG)
2 DPGContactDetails	1			Contact pour obtenir le détail de la marchandise dangereuse
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
1 HazmatDetails	0-1			
2 Consignment	0-∞			

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
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.
3 DPGItem	1-∞			
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 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.

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
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.
4 EMS	0 - 5			
5 EMSNumber	1	Text	1-50	Numéro de la procédure d'urgence à appliquer pour les navires transportant des marchandises dangereuses
4 SubsidiaryRisks	0 - 5			
5 SubsidiaryRisk	1	Text	1-17	Tout risque supplémentaire par rapport à la classe à laquelle les marchandises dangereuses se réfèrent.
4 TotalQuantityGross	0 - 1			
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.
4 TotalQuantityNet	0-1			
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

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				leur transport.
4 TransportEquipmentUnit	0 - ∞			
5 TransUnitId	1	Text	1-17	Numéro d'identification de l'unité de transport de marchandise (si ce n'est pas un réservoir). 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).
5 QuantityGross	0-1			Obligatoire si QuantityNet absent
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.
5 QuantityNet	0-1			Obligatoire si QuantityGross absent
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.
4 NonTransportEquipmentUnit	0 - ∞			
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).
5 QuantityGross	0-1			Obligatoire si QuantityNet absent

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
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.
5 QuantityNet	0-1			Obligatoire si QuantityGross absent
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.

6.2.9.2 Règles

FormInformation	Pour limiter le volume des transmissions, aucune ré-émission n'est à opérer si les modifications apportées au message concernent ces seuls attributs.
HazmatInformation HazmatDetails	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.
Phone Fax	La numérotation doit correspondre aux appels internationaux (+33 ...). Cet attribut ne peut contenir que des chiffres et le signe +, aucun espace n'est autorisé.

Modalités de remplissage

HazmatDetails	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.
----------------------	---

6.2.10 Message d'alerte de notification de déchet (nom technique : NCA_Alert)

6.2.10.1 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
1NonComplianceInformation	1			Bloc décrivant la non-conformité
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.
1 InspectionInformation	0-1			Informations sur l'inspection
2 Deficiencies	1	Text	1-256	Insuffisances constatées durant l'inspection.
2 ActionTaken	1	Text	1-256	Mesures prises.
2 InspectionAuthority	1			Autorités d'inspection
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.

6.2.10.2 Règles

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

6.2.11 Message FAL 1 (nom technique : NCA_FAL1)

6.2.11.1 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 ShipInformation	0-1			Informations sur le navire
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
2 VoyageInformation	0-1			Information sur le voyage (comme connues dans le système portuaire)
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 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 ».
2 CertificateOfRegistry	0-1			Certificat d'immatriculation
3 Locode	0-1	Text	5	Locode du port d'immatriculation
3 LocationName	0-1	Text	0-256	Nom du port d'immatriculation

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
3 Date	0-1	Date		Date du certificat d'immatriculation
3 Number	0-1	Text	1-35	Numéro du certificat d'immatriculation
3 ShippingContactDetails	0-1			Désignation de l'agent maritime
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
2 OtherInformations	0-1			Autres informations
3 GrossTonnage	0-1	Decimal	(3)	Jauge brute, avec 3 décimales, déterminée 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

6.2.11.2 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 ».

6.2.12 Message FAL 5 (nom technique NCA_FAL5)

6.2.12.1 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 ShipInformation	0-1			Informations sur le navire
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
2 VoyageInformation	0-1			Informations sur le voyage (comme connues dans le système portuaire)
3 LastPort	0-1	Text	5	Locode du port de provenance
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 ».
2 CrewList	1			
3 CrewMember	1-∞			Équipage
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

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
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

6.2.12.2 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 ».

6.2.13 Message FAL 6 (nom technique NCA_FAL6)

6.2.13.1 Structure

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 ShipInformation	0-1			Informations sur le navire
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
2 VoyageInformation	0-1			Informations sur le voyage (comme connues dans le système portuaire)
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 ».
2 PassengerList	0-1			
3 Passenger	1-∞			
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

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
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

6.2.13.2 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.

6.2.14 Message Waste (nom technique NCA_Waste)

6.2.14.1 Structure

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 WasteInformation	0-1			
2 WasteSummary	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.
2 WasteDetails	1			
3 WasteItem	0 - ∞			Un bloc par type de déchet à bord.
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".
4 WasteType	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.
4 ToBeDelivered	1			
5 Quantity	1	Text	1-18	Texte libre indiquant la quantité exprimée en mètres-cubes. Indiquez 0 (zéro) si rien n'est déposé.

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

6.2.14.2 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.

6.2.15 Message ISPS (nom technique NCA_ISPS)

6.2.15.1 Structure

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	0-1			
2 ShipParticulars	0-1			
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	Decimal	(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.
3 InmarsatCallNumberList	0-5			Un même numéro ne devrait pas apparaître plusieurs fois
4 InmarsatCallNumber	1	Text	1-50	Numéro d'appel Inmarsat
2 ReportingPerson	0-1			Identification de la personne fournissant les informations
3 Title	0-1	Text	1-256	
2 VoyageInformation	1			
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).
3 PurposeOfCall	0-9			
4 CallPurposeCode	1	Enum		Objet de l'escale défini en utilisant le

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				codification EDIFACT (8025)
2 SecurityInformation	0-1			Informations de sûreté
3 SecuritySummary	0-1			
4 CurrentSecurityLevel	1	Enum		Niveau de sûreté actuel du navire selon le code ISPS.
4 AgentInPortAtArrival	0-1			
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.
3 SecurityDetails	1			
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.
4 CSO	1			
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.
4 ISSC	0-1			Obligatoire sauf si ValidISSC="N"
5 ISSCType	1	Enum		Précise si le certificat est provisoire ou non.
5 IssuerType	0-1	Enum		Type d'autorité émettrice du certificat ISS.
5 Issuer	1	Text	1-256	Nom de l'autorité émettrice.
5 ExpiryDate	1	Date		Date d'expiration du certificat.
4 PreviousCallAtPortFacility	0 - ∞			Au moins les 10 dernières escales dans une

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				<i>installation portuaire devraient être fournies (dans le cas d'un nouveau navire le nombre pourrait être moindre).</i>
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. Incrire 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.
4 ShipToShipActivity	0 - ∞			
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.
5 Location	1			
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 » 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

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				50°50' (nord) -> 30500000
6 Longitude	0-1	int		Longitude in 1/10000 min. (+/- 180 degrés; Est = positif; Ouest = négatif; 181 = non disponible). Exemples: 181° (est) -> 108600000 -180° (ouest) -> -108000000 0°0'1" (est) -> 167 4°20' (est) -> 2600000
6 LocationName	0-1	Text	0-256	Le port ou la localisation est identifié par son nom en texte libre.

6.2.15.2 Règles

FormInformation	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.
AgentInPortAtArrival CSO Phone Fax	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.
Location	Au moins un élément de localisation doit être présent (LoCode, Latitude/Longitude, LocationName).

6.2.16 Message DMS (nom technique NCA_DMS)

6.2.16.1 Structure

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	0-1			
2 GlobalInformations	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
3 ValidSanitationControl ExemptionOrControlCertificate	0-1			Présence d'un certificat valable de contrôle ou d'une exemption de certificat
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
3 LastShipCalls	0-1			Liste des escales effectuées durant les 30 derniers jours
4 ShipCall	0 - ∞			Description de l'escale
5 Locode	0-1	Text	5	Locode du port d'escale
5 ATD	0-1	Date		Date de départ du port d'escale
2 HealthQuestions	0-1			Noeud comportant la liste des neufs réponses aux questions de la DMS.
3 AnyPersonDied	0-1			La présence de ce noeud 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 DiseaseOnBoard	0-1			La présence de ce noeud indique la présence

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
				<i>actuelle ou passée de cas de maladies suspectée d'être infectieuse</i>
3 <i>IllPersonsGreaterThanExpected</i>	0-1			<i>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.</i>
4 NumberOfIllPerson	0-1	Int	4	Nombre de personnes malades durant le voyage
3 <i>IllPersonsNow</i>	0-1			<i>La présence de ce nœud indique la présence de personnes actuellement malades</i>
3 <i>MedicalConsulted</i>	0-1			<i>La présence de ce nœud indique si un médecin a été consulté</i>
3 <i>InfectionConditionOnBoard</i>	0-1			<i>La présence de ce nœud indique si la situation à bord peut conduire à une infection ou à la propagation d'une maladie.</i>
3 <i>SanitaryMeasure</i>	0-1			<i>La présence de ce nœud indique si des mesures sanitaires ont été appliquées à bord (quarantaine, isolation, infection, décontamination) .</i>
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			<i>La présence de ce nœud indique la présence d'un animal malade à bord.</i>
3 <i>StowawaysDiscovered</i>	0-1			<i>La présence de ce nœud, même s'il est vide, signifie la présence de passagers clandestins découverts à bord</i>
4 LocationStowawaysJoinedShip	0-1	Text	0-256	Identification de l'endroit où les clandestins sont montés à bord

6.2.16.2 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>	<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</p>
---	---

<i>SickAnimal</i> <i>StowawaysDiscovered</i>	de 5 ans et celui-ci ne sera pas envoyé à Trafic2000.
---	---

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

7 Description du flux descendant (Trafic 2000 vers PCS)

7.1 Le message accusé de réception (nom technique NCA_Receipt)

7.1.1 Structure

Item	Occ.	Type	Longueur	Description
Header	1			-
1 Version	1	Text	3	Numéro de version du protocole
1 TestId	0-1	Text	1-8	Identifiant du cas de test
1 LARefId	0-1	Text	1-36	Reprise du numéro de référence contenu dans le message de l'émetteur pour lequel cet accusé de réception est réalisé.
1 SentAt	1	DT		Date-heure d'envoi du message.
1 From	1	Text	5	Identifiant de Trafic 2000 (cet attribut vaut TRA2K)
1 To	1	Text	8	Identifiant du participant ayant émis le message pour lequel cet accusé de réception est réalisé.
1 StatusCode	1	Enum		Code statut de la réception du message
1 StatusMessage	0-1	Text	0-255	Message d'erreur

7.1.2 Règles relatives à l'information métier véhiculée

7.1.2.1 Principes préalables

L'entête des accusés de réception contient systématiquement un attribut permettant au destinataire du message d'indiquer s'il a correctement pris en compte le message ou si une erreur a été rencontrée (StatusCode). Le champ permettant d'affiner la description du message d'erreur est le champ StatusMessage : il est donc complémentaire du StatusCode.

Un message peut revêtir plusieurs causes de rejets. Seule la première erreur détectée est notifiée à travers le message NCA_RECEIPT.

7.1.2.2 StatusCode

Seuls les messages valides (au sens XML), bien formés (au sens XML) et respectant le XML Schema pourront être traités par Trafic2000. L'acquisition d'un message au sein de Trafic 2000 se traduit donc de la manière suivante :

- 1 Si le message est soit invalide (au sens XML) soit mal formé (au sens XML) soit ne respecte pas le XMLSchema, le code « InvalidFormat » est renvoyé dans l'accusé de réception et le message n'est pas traité par Trafic 2000
- 2 Si la vérification des droits de l'émetteur échoue ou que la vérification de la XMLSignature est incorrecte, le code « AccessDenied » est renvoyé dans l'accusé de réception et le message n'est pas traité par Trafic 2000

Si ces deux tests sont positifs, le message sera traité par Trafic2000. Le traitement du message ne veut pas dire que le message sera intégré au système Trafic2000, il reste un certain nombre de vérifications à effectuer. Suite à ces contrôles, le message sera :

⇒ En erreur si le message ne peut être intégré dans Trafic2000 (problème sur les données obligatoires, sur le contenu des énumérations, sur les locode ou sur les destinataires). Le code « BusinessError » est renvoyé dans l'accusé de réception. Dans ce cas, le message n'est pas intégré au système Trafic2000, il est mis à disposition du Pointeur National pour traitement et éventuellement, correction et ré-émission.

La liste des retours de type *BusinessError* est précisée plus bas.

⇒ En statut « OK » dans tous les autres cas. Le message est intégré, éventuellement en ignorant certaines parties pour lesquelles des contrôles menés autres que ceux mentionnés au niveau de BusinessError conduisent à un traitement particulier.

7.1.2.3 StatusMessage

StatusMessage apporte une granularité plus fine que StatusCode pour informer de l'état de l'acquisition d'un message portuaire.

Liste des retours de type *BusinessError*

StatusMessage
Changement de navire une fois annoncé.
La plage du numéro MMSI n'est attribuée à aucun pavillon
Aucune arrivée n'est annoncée pour ce départ.
Le numéro de téléphone/fax (xxxx) indiqué pour [nom de l'attribut] du message xxxx ne respecte pas le formalisme.
Annulation d'une escale jamais signalée
Changement de port de destination au cours de l'escale.
Incohérence dans la chronologie des dates dans l'annonce du départ. Règle : ATAToPortOfCall < ATDFromPortOfCall.
Incohérence dans la chronologie des dates dans l'annonce du départ. Règle : ATDFromPortOfCall < ETAToNextPort.
Incohérence dans la chronologie des dates dans le préavis d'arrivée. Règle : ETAToPortOfCall < ETDFromPortOfCall
Incohérence dans la chronologie des dates dans le préavis d'arrivée. Règle : ETDFromLastPort < ETAToPortOfCall
L'emplacement de l'une des activités navire à navire est incorrect
L'arrivée est annoncée trop en avance.
L'ETA et/ou l'ETD de l'escale ne sont pas mentionnées
Le champ xxx doit avoir une valeur valide
La déclaration de déchets est incomplète.
La localisation du contact n'est pas référencée.
Le départ est annoncé trop en avance.
Le locode du dernier port de dépôt de déchets doit être référencé.
Le locode du port où doivent être déposés les déchets doit être référencé
Le manifeste est incomplet
Le manifeste est incomplet. IMO HazardClass doit être renseigné pour les items IMDG ou IBC ou IMSBC
Le manifeste est incomplet. UNNumber doit être renseigné pour les items IMDG
Le navire est déjà arrivé
Le numéro d'escale (shipCallId) a déjà été utilisé
Le numéro d'escale n'est pas conforme.
Le numéro MMSI n'est pas valable pour le navire sans numéro OMI
Le numéro OMI est incohérent
Le port d'attache est incorrect
Le port d'escale est incorrect.
Le port de destination n'est pas référencé.
Le port de provenance n'est pas référencé
Le port où le navire a fait dernièrement escale est incorrect

Les coordonnées de l'agent de sécurité de la compagnie (CSO) doivent être renseignées.

Les coordonnées de l'agent représentant le navire doivent être renseignées.

Un contact doit être indiqué pour les navires transportant de la MD.

7.2 Autres messages à destination des ports

7.2.1 Messages métiers

Ces éléments seront précisés ultérieurement suivant l'opportunité de l'utilisation de ces données et feront alors l'objet d'une charte additionnelle.

7.2.1.1 Les messages carte d'identité du navire

Pour information, sur simple requête ou par abonnement, Trafic 2000 est susceptible de fournir les informations de son référentiel navire.

7.2.1.2 Les messages portuaires émis par d'autres ports.

Les messages NCA_Departure et NCA_FAL7MD émis par un port A où le navire a fait escale peuvent être routés vers le port B dans lequel le navire fera escale.

7.2.1.3 Les messages saisis par les CROSS

Les messages NCA_Ship (comptes-rendus obligatoires), NCA_ShipInf (comptes-rendus non obligatoires), NCA_Anchor (mouillage) peuvent être routés vers le PCS si le navire est à destination du port.

7.2.1.4 Le message des navires bannis

Le message Liste de Navires (Nca_Vessel_List) permet de diffuser la liste des navires bannis des ports.

7.2.2 Messages techniques

7.2.2.1 Le message de test de connexion

Le message de test de connexion (NCA_Ping) permet à Trafic 2000 de tester la connexion avec un port partenaire.

8 Annexes

8.1 Annexe 1 : Énumérations

8.1.1 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.

8.1.2 Détail

8.1.2.1 Activity

La liste des activités de navire à navire selon la codification EDIFACT (8025) correspond à la même énumération que celle donnée au chapitre 8.1.2.5 CallPurposeCode.

8.1.2.2 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

8.1.2.3 AnyDG

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

8.1.2.4 ApprovedSecurityPlan

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

8.1.2.5 CallPurposeCode

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

<http://www.unece.org/trade/untidd/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)

Code XML	Description
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

8.1.2.6 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.

8.1.2.7 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

8.1.2.8 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>

8.1.2.9 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.

8.1.2.10 DGClassification

Code XML	Description
IMDG	Classification IMDG
IGC	Classification IGC
IBC	Classification IBC
MARPOL_ANNEX1	Classification MARPOL_ANNEX1
IMSBC	Classification IMSBC

8.1.2.11 EntryOrExit

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

8.1.2.12 ExternalAnchorage

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

8.1.2.13 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>

8.1.2.14 INFShipClass

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

8.1.2.15 ISSCType

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

8.1.2.16 IssuerType

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

8.1.2.17 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.

8.1.2.18 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>

8.1.2.19 NatureOfIdentityDocument

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

8.1.2.20 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

8.1.2.21 PackageType

La liste de tous les codes apparaît dans le tableur édité par la Commission Economique 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

8.1.2.22 PackingGroup

Code XML	Description
1	I
2	II
3	III

8.1.2.23 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.

8.1.2.24 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.

8.1.2.25 SecurityLevel

Cf. CurrentSecurityLevel.

8.1.2.26 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)

8.1.2.27 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

Code XML	Description
78	Structure, floating
781	Crane, floating
782	Dock, floating
80	Pleasure boat
81	Speedboat
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

8.1.2.28 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

8.1.2.29 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

8.1.2.30 ValidISSC

Code XML	Description
N	Non
Y	Oui

8.1.2.31 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

8.1.2.32 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.

8.1.2.33 WasteCode

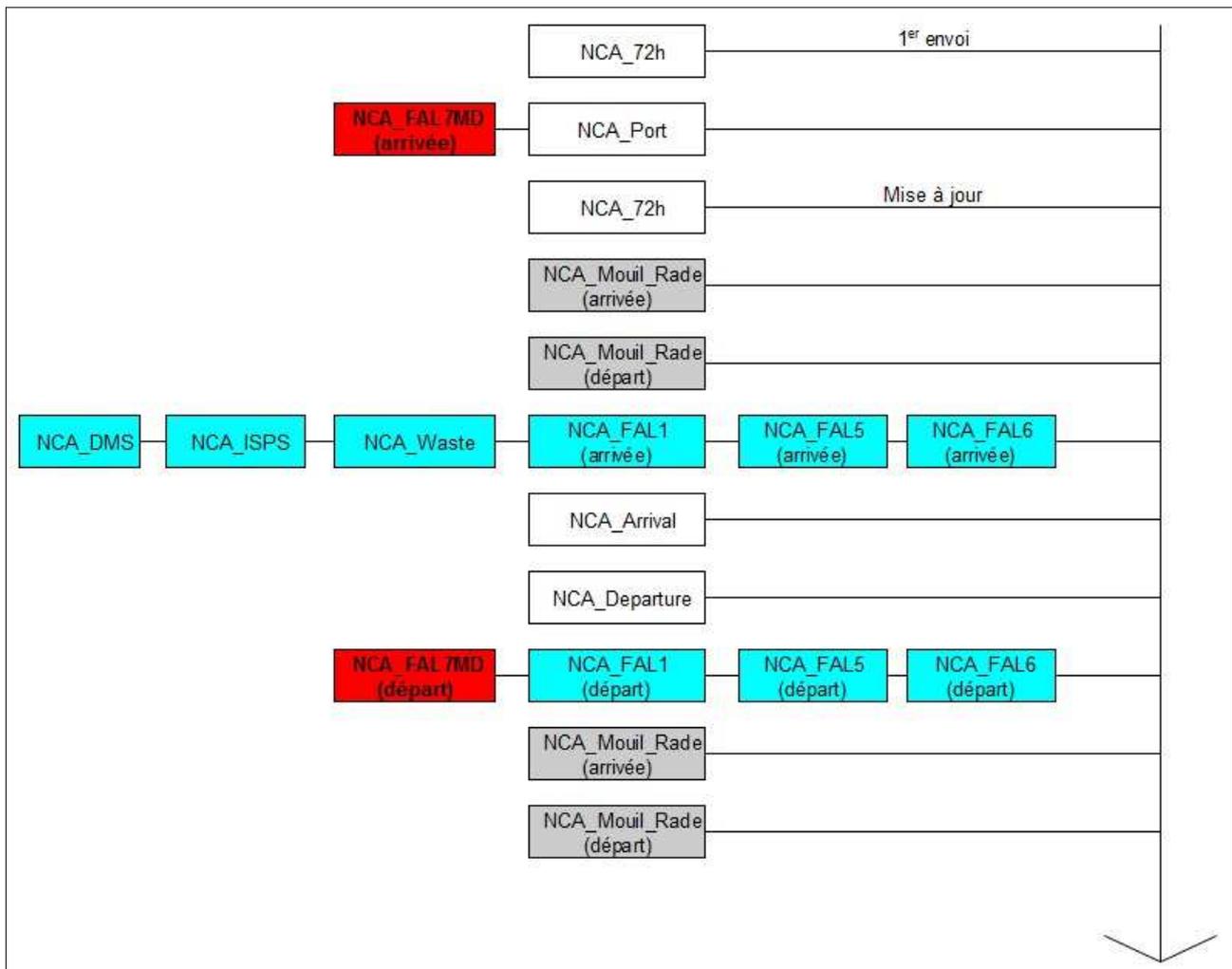
Code XML	Description	Texte libre souhaité
	1.WASTE OILS	
1100	1.1 Oily Residues (Sludge)	
1200	1.2 Oily Bilge water	
	1.3 Others	
1301	1.3.1 Used engine oil	
1300	1.3.2 Other waste oils	X
3000	2. SEWAGE	
	3. GARBAGE	
2200	3.1 Plastic	
2100	3,2 Food waste	
2301	3.2.1 International catering waste	
2102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

Code XML	Description	Texte libre souhaité
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

8.2 Annexe 2 : Exemple de frise chronologique d'envoi

Ci-dessous figure un **exemple** de cadencement d'envoi de messages portuaires. Le détail précis des règles se trouve dans le chapitre « 3 Description du processus d'escale ».

8.2.1 Frise



8.2.2 Description

Dans la frise proposée ci-dessus le séquençement des messages a lieu comme suit :

- Un navire étranger ayant l'obligation d'être inspecté le signale au port à par exemple 90h de son arrivée au port ce qui déclenche l'envoi par le système portuaire d'un message NCA_72h à Trafic 2000 ;
- 30h avant l'arrivée du navire au port ce dernier le précise à nouveau au port ; le PCS envoie alors un message NCA_Port à Trafic 2000 pour signifier cette arrivée imminente. Comme le navire provient d'un espace extra-communautaire et qu'il transporte de la marchandise dangereuse, le PCS avait préalablement envoyé dès connaissance du manifeste, le message NCA_FAL7MD ;
- Le navire étranger a fait une erreur (exemple : PlannedOperations) dans les informations transmises et les communique au port ; ce dernier fait une mise à jour du NCA_72h vers Trafic 2000 ;
- Le navire arrive ensuite vers un mouillage d'attente du port ; le PCS envoie alors un message NCA_Mouil_Rade avec l'attribut ExternalAnchorage qui prend la valeur « Mooring » (*Le PCS a la possibilité de renvoyer un NCA_Port pour actualiser l'ETA*) ;
- Le navire quitte ensuite le mouillage d'attente du port ; le PCS envoie alors un message NCA_Mouil_Rade avec l'attribut ExternalAnchorage qui prend la valeur « Lifting » ;
- Le navire, 24h avant d'arriver au port envoie le dossier d'escale ; le PCS transmet alors à Trafic 2000 les messages NCA_DMS, NCA_ISPS, NCA_Waste, NCA_FAL1, NCA_FAL5, NCA_FAL6 ;
- Juste après que le navire soit arrivé au port, le PCS envoie à Trafic 2000 le message NCA_Arrival ;
- Juste après que le navire ait quitté le port le PCS envoie à Trafic 2000 le message NCA_Departure ;
- le navire envoie ensuite son dossier d'escale (départ) au port ; le PCS envoie alors les messages NCA_FAL1, NCA_FAL5 et NCA_FAL6 et NCA_FAL7MD ;
- Le navire, si à ordre, arrive ensuite vers un mouillage d'attente du port ; le PCS envoie alors un message NCA_Mouil_Rade avec l'attribut ExternalAnchorage qui prend la valeur « Mooring » ;
- Le navire quitte ensuite le mouillage d'attente du port ; le PCS envoie alors un message NCA_Mouil_Rade avec l'attribut ExternalAnchorage qui prend la valeur « Lifting ».

8.3 Annexe 3 : Canevas XML

8.3.1 NCA_72h

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_72h xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">

  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <VoyageInformation

      LastPort="..."
```

```
    ETDFromLastPort="..."
    ETAToPortOfCall="..."
    ETDFromPortOfCall="..."
    PossibleAnchorage="..."
  />
<NotificationDetails
  PlannedOperations="..."
  PlannedWorks="..."
  ShipConfiguration="..."
  CargoVolumeNature="..."
  ConditionCargoBallastTanks="..."
  DateOfLastInspection="..."
/>
</Body>
</NCA_72h>
```

8.3.2 NCA_Port

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_Port xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">
  <Header
    Version="..."
    TestId="..."
    LARefId="..."
    SentAt="..."
    From="..."
    To="...">
  </Header>
  <Body>
    <VesselIdentification
      IMONumber="..."
      MMSINumber="..."
    />
    <ShipCallInformation
      ShipCallId="..."
      PortOfCall="..."
    />
    <VoyageInformation
      LastPort="..."
      ETDFromLastPort="..."
```

```
ETAToPortOfCall="..."
ETDFromPortOfCall="..."
PossibleAnchorage="..."
TotalPersonsOnBoard="..."
PositionInPortOfCall="..."
/>
<OtherInformations Draught="...">
  <TotalQuantity
    Quantity="..."
    UnitOfMeasurement="..."
    Details="..."
  />
</OtherInformations>
</Body>
</NCA_Port>
```

8.3.3 NCA_Arrival

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_Arrival xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">

  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <VoyageInformation

      OffShore="..."

      ATAToPortOfCall="..."

      Anchorage="..."

      PositionInPortOfCall="..."

    />

  </Body>

</NCA_Arrival>
```

```
</Body>  
</NCA_Arrival>
```

8.3.4 NCA_Mouv_Por

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_Mouv_Por xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">
  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <MovementInformation

      CurrentPositionInPortOfCall="..."

      MovingStartTime="..."

      FuturePositionInPortOfCall="..."

      MovingEndTime="..."

    />

  </Body>
```

</NCA_Mouv_Por>

8.3.5 NCA_Mouil_Rade

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>
<NCA_Mouil_Rade xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">
  <Header
    Version="..."
    TestId="..."
    LARefId="..."
    SentAt="..."
    From="..."
    To="...">
  </Header>
  <Body>
    <VesselIdentification
      IMONumber="..."
      MMSINumber="..."
    />
    <ShipCallInformation
      ShipCallId="..."
      PortOfCall="..."
    />
    <MovementInformation
      ExternalAnchorage="..."
    />
  </Body>
</NCA_Mouil_Rade>
```

8.3.6 NCA_Departure

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>
```

```
<NCA_Departure xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">
```

```
<Header
```

```
Version="..."
```

```
TestId="..."
```

```
LARefId="..."
```

```
SentAt="..."
```

```
From="..."
```

```
To="...">
```

```
</Header>
```

```
<Body>
```

```
<VesselIdentification
```

```
IMONumber="..."
```

```
MMSINumber="..."
```

```
/>
```

```
<ShipCallInformation
```

```
ShipCallId="..."
```

```
PortOfCall="..."
```

```
/>
```

```
<VoyageInformation OffShore="..." ATDFromPortOfCall="..." NextPort="..." ETAToNextPort="..."  
TotalPersonsOnBoard="..." AnyDG="...">
```

```
<ContactDetails
```

```
LastName="..."
```

```
FirstName="..."
```

```
        Location="..."
        Phone="..."
        Fax="..."
        Email="..."
    />
</VoyageInformation>
<OtherInformations Draught="..." >
    <TotalQuantity
        Quantity="..."
        UnitOfMeasurement="..."
        Details="..."
    />
</OtherInformations>
</Body>
</NCA_Departure>
```

8.3.7 NCA_FAL7MD

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_FAL7MD xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">

  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <FormInformation EntryOrExit="..." VoyageNumber="...">

      <ShippingContactDetails

        NameOfAgent="..."

        Phone="..."

        Fax="..."
```

```
        Email="..."
    />
</FormInformation>
<HazmatInformation ConfirmDPGListOnBoard="..." INFShipClass="...">
    <DPGContactDetails
        LastName="..."
        FirstName="..."
        Location="..."
        Phone="..."
        Fax="..."
        Email="..."
    />
</HazmatInformation>
<HazmatDetails>
    <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
Consignment -->
    <Consignment      TransportDocumentId="..."      PortOfLoading="..."
PortOfDischarge="...">

        <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
DPGItem -->
            <DPGItem      DGClassification="..."      TextualReference="..."
IMOHazardClass="..."  UNNumber="..."  PackingGroup="..."  FlashPoint="..."
MarpolCode="..."      PackageType="..."      TotalNrOfPackages="..."
AdditionalInformation="...">

                <EMS EMSNumber="..."></EMS>

                <SubsidiaryRisks SubsidiaryRisk="..."></SubsidiaryRisks>

                <TotalQuantityGross      UnitOfMeasurement="..."
GrossQuantity="..."></TotalQuantityGross>

                <TotalQuantityNet      UnitOfMeasurement="..."
NetQuantity="..."></TotalQuantityNet>
```

```
        <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
TransportEquipmentUnit-->
        <TransportEquipmentUnit  TransUnitId="..." LocationOnBoard="..."
NoOfPackages="...">
            <QuantityGross
                UnitOfMeasurement="..."
                GrossQuantity="..."
            />
            <QuantityNet
                UnitOfMeasurement="..."
                NetQuantity="..."
            />
        </TransportEquipmentUnit>
        <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau
noeud TransportEquipmentUnit -->

        <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
NonTransportEquipmentUnit-->
        <NonTransportEquipmentUnit  LocationOnBoard="..."
NoOfPackages="...">
            <QuantityGross
                UnitOfMeasurement="..."
                GrossQuantity="..."
            />
            <QuantityNet
                UnitOfMeasurement="..."
                NetQuantity="..."
            />
        </NonTransportEquipmentUnit>
```

```
        <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau
noeud NonTransportEquipmentUnit -->

        </DPGItem>

        <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau noeud
DPGItem -->

        </Consignment>

        <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau noeud
Consignment -->

        </HazmatDetails>

    </Body>
</NCA_FAL7MD>
```

8.3.8 NCA_Alert

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_Alert xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">

  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <NonComplianceInformation

      WasteDeliveryDuePort="..."

      ETD="..."

      InspectionReason="..."

    />

    <InspectionInformation Deficiencies="..." ActionTaken="...">
```

```
<InspectionAuthority
  Name="..."
  Phone="..."
  Fax="..."
  EMail="..."
/>
</InspectionInformation>

</Body>
</NCA_Alert>
```

8.3.9 NCA_FAL1

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_FAL1 xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">

  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <FormInformation EntryOrExit="..." VoyageNumber="...">

      <ShipInformation

        ShipName="..."

        ShipType="..."

        CallSign="..."

        FlagStateOfShip="..."
```

```
        NameOfMaster="..."
    />
    <VoyageInformation
        LastPort="..."
        NextPort="..."
        ETAToPortOfCall="..."
        ATAToPortOfCall="..."
        ETDTToPortOfCall="..."
        ATDTToPortOfCall="..."
    />
    <CertificateOfRegistry   Locode="..."   LocationName="..."   Date="..."
Number="...">
        <ShippingContactDetails
            NameOfAgent="..."
            Phone="..."
            Fax="..."
            Email="..."
        />
    </CertificateOfRegistry>
    <OtherInformations
        GrossTonnage="..."
        NetTonnage="..."
        PositionInPortOfCall="..."
        BriefParticularsOfVoyage="..."
        BriefDescriptionOfOnBoardCargo ="..."
        NumberOfCrew ="..."
        NumberOfPassengers ="..."
        GeneralRemarks ="..."
        ShipsRequirementsInTermsOfWasteAndResidueReceptionFacilities="..."
    </OtherInformations>
</CertificateOfRegistry>
```

```
    />  
  </FormInformation>  
</Body>  
</NCA_FAL1>
```

8.3.10 NCA_FAL5

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_FAL5 xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">

  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <FormInformation EntryOrExit="..." VoyageNumber="...">

      <ShipInformation

        ShipName="..."

        CallSign="..."

        FlagStateOfShip="..."

      />

    />

  />

</NCA_FAL5>
```

```
<VoyageInformation
  LastPort="..."
  ETAToPortOfCall="..."
  ATAToPortOfCall="..."
  ETDToPortOfCall="..."
  ATDToPortOfCall="..."
/>
<CrewList>
  <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
CrewMember -->
  <CrewMember
    LastName="..."
    FirstName="..."
    DutyOfCrew="..."
    Nationality="..."
    DateOfBirth="..."
    PlaceOfBirth="..."
    CountryOfBirth="..."
    NumberOfIdentityDocument="..."
    NumberOfIdentityDocument="..."
    VisaOrResidencePermitNumber="..."
  />
  <!-- Information : il est possible d'ajouter ici un noeud
CrewMember -->
</CrewList>
</FormInformation>
</Body>
</NCA_FAL5>
```

8.3.11 NCA_FAL6

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_FAL6 xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">
  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <FormInformation EntryOrExit="..." VoyageNumber="...">

      <ShipInformation

        ShipName="..."

        CallSign="..."

        FlagStateOfShip="..."

      />

    />

  </Body>

</NCA_FAL6>
```

```
<VoyageInformation
    ETAToPortOfCall="..."
    ATAToPortOfCall="..."
    ETDTToPortOfCall="..."
    ATDTToPortOfCall="..."
/>

<PassengerList>

    <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
Passenger -->

    <Passenger
        LastName="..."
        FirstName="..."
        Nationality="..."
        DateOfBirth="..."
        PlaceOfBirth="..."
        CountryOfBirth="..."
        NatureOfIdentityDocument="..."
        NumberOfIdentityDocument="..."
        PortOfEmbarkation="..."
        PortOfDisembarkation="..."
        Transit="..."
        VisaOrResidencePermitNumber="..."
    />

    <!-- Information : il est possible d'ajouter ici un noeud Passenger
-->
```

```
        </PassengerList>  
    </FormInformation>  
</Body>  
</NCA_FAL6>
```

8.3.12 NCA_Waste

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_Waste xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">
  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <WasteInformation>

      <WasteSummary

        LastPortDelivered="..."

        LastPortDeliveredDate="..."

        WasteDeliveryStatus="..."

      />

    />

  </Body>

</NCA_Waste>
```

```
<WasteDetails>
  <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
WasteItem -->
  <WasteItem PortDeliveryRemainingWaste="...">
    <WasteType
      WasteCode="..."
      WasteDescription="..."
    />
    <ToBeDelivered
      Quantity="..."
    />
    <MaxStorage
      Quantity="..."
    />
    <RetainedOnBoard
      Quantity="..."
    />
    <EstimateGenerated
      Quantity="..."
    />
    <DeliveredAtLastPort
      Quantity="..."
    />
  </WasteItem>
  <!-- Information : il est possible d'ajouter ici un noeud WasteItem
-->
</WasteDetails>

</WasteInformation>
```

```
</Body>  
</NCA_Waste>
```

8.3.13 NCA_ISPS

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_ISPS xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">

  <Header

    Version="..."

    TestId="..."

    LARefId="..."

    SentAt="..."

    From="..."

    To="...">
  </Header>

  <Body>

    <VesselIdentification

      IMONumber="..."

      MMSINumber="..."

    />

    <ShipCallInformation

      ShipCallId="..."

      PortOfCall="..."

    />

    <FormInformation>

      <ShipParticulars      ShipName="..."      PortOfRegistry="..."
      GrossTonnage="..."  CallSign="..."  FlagStateOfShip="..."  ShipType="..."
      NameOfCompany="..." IMOCompanyNumber="...">

        <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
        InmarsatCallNumberList -->

        <InmarsatCallNumberList InmarsatCallNumber="...">
```

```
        </InmarsatCallNumberList>
        <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau noeud
InmarsatCallNumberList -->
    </ShipParticulars>

    <ReportingPerson

        Title="..."
    />

    <VoyageInformation PortFacility="..." >
        <PurposeOfCall
            CallPurposeCode="..."
        />
    </VoyageInformation>

    <SecurityInformation>
        <SecuritySummary CurrentSecurityLevel="...">
            <AgentInPortAtArrival
                AgentName="..."
                Phone="..."
                Fax="..."
                EMail="..."
            />
        </SecuritySummary>
        <SecurityDetails ValidISSC="..." ReasonForNoValidISSC ="..."
ApprovedSecurityPlan="..." SecurityRelatedMatterToReport="...">
```

```
<CSO
  FirstName="..."
  LastName="..."
  Phone="..."
  Fax="..."
  EMail="..."
/>

<ISSC
  ISSCType="..."
  IssuerType="..."
  Issuer="..."
  ExpiryDate="..."
/>

<!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
PreviousCallAtPortFacility -->
<PreviousCallAtPortFacility
  Port="..."
  DateOfArrival="..."
  DateOfDeparture="..."
  PortFacility="..."
  SecurityLevel="..."
  SpecialOrAdditionalSecurityMeasures="..."
/>

<!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau
noeud PreviousCallAtPortFacility -->
```

```
        <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds
ShipToShipActivity -->
        <ShipToShipActivity DateFrom="..." DateTo="..." Activity="..."
SecurityMeasures="...">

                <Location

                        LoCode="..."

                        Latitude="..."

                        Longitude="..."

                        LocationName="..."

                />

        </ShipToShipActivity>

        <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau
noeud ShipToShipActivity -->

        </SecurityDetails>

        </SecurityInformation>

        </FormInformation>

</Body>
</NCA_ISPS>
```

8.3.14 NCA_DMS

```
<?xml version="1.0" encoding="ISO-8859-1"?>

<NCA_DMS xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance">
  <Header
    Version="..."
    TestId="..."
    LARefId="..."
    SentAt="..."
    From="..."
    To="...">
  </Header>
  <Body>
    <VesselIdentification
      IMONumber="..."
      MMSINumber="..."
    />
    <ShipCallInformation
      ShipCallId="..."
      PortOfCall="..."
    />
    <FormInformation>

      <GlobalInformations
        ReInspectionRequired="..."
        VisitedInfectedArea="..."
        PortOfCallInInfectedArea="..."
        DateOfCallInInfectedArea="...">
```

```
<ValidSanitationControlExemptionOrControlCertificate
```

```
  PlaceOfIssue="..."
```

```
  DateOfIssue="..."
```

```
/>
```

```
<LastShipCalls>
```

```
  <!-- Information : il est possible de mettre plusieurs noeuds ShipCall (10 maximum) -->
```

```
  <ShipCall
```

```
    Locode="..."
```

```
    ATD="..."
```

```
  />
```

```
  <!-- Information : Il est possible d'ajouter ici un nouveau noeud ShipCall -->
```

```
</LastShipCalls>
```

```
</GlobalInformations>
```

```
<HealthQuestions>
```

```
  <AnyPersonDied
```

```
    NumberOfDeaths="..."
```

```
  />
```

```
  <DiseaseOnBoard
```

```
  />
```

```
  <IllPersonsGreaterThanExpected
```

```
    NumberOfIllPerson="..."
```

```
  />
```

```
  <IllPersonsNow
```

```
    />
    <MedicalConsulted
  />
  <InfectionConditionOnBoard
  />
  <SanitaryMeasure
    Type="..."
    Place="..."
    Date="..."
  />
  <SickAnimal
  />
  <StowawaysDiscovered
    LocationStowawaysJoinedShip="..."
  />
</HealthQuestions>

</FormInformation>
</Body>
</NCA_DMS>
```

8.4 Annexe 4 : Suivi des modifications

8.4.1 Principe

L'ensemble des modifications est tracé finement dans cette version de la charte pour conserver une trace des potentielles questions pouvant se poser quant aux orientations prises dans celle-ci.

À terme, lorsque le document sera éprouvé, un retour à un détail moins fin pourra être envisageable.

8.4.2 Détail

8.4.2.1 Modifications v5.0.35-> v5.0.36

Date de finalisation : 04/04/2016

- Ajout du § 2.4 « Cellule de gestion du système d'information de la sécurité maritime ».
- Dans le § 3.2.6, modification de la phrase relative aux obligations d'envoi de message lorsque le navire se déplace dans la zone sous la responsabilité du port.
- Dans le § 5.1.2.6, remplacement de la première phrase.
- Dans le § 5.2.2, utilisation du terme "Cellule GSISM" et non l'intitulé complet.
- Dans le § 5.2.4.3, suppression de la phrase : « Dans le corps de la réponse, un message XML NCA_Receipt précise le sort de ce message à travers les attributs StatusCode et StatusMessage. »
- Dans le § 6.2.9.1, description du message NCA_FAL7 : retrait de « obligatoire si DGClassification = IGC » pour IMO HazardClass et UNNumber .
- Dans le § 6.2.15.1 : la valeur par défaut pour GISIS devient "0000" (et non plus "9999")
- Dans le § 8.1.2.25 : attribut Transit : suppression de la mention « en attente de confirmation »
- p 69 : suppression du mot « En attente »

8.4.2.2 Modifications v5.0.36-> v5.0.37

Date de finalisation : 07/10/2016

- Dans le § 6.1.3.2, indication que les tirets (- ou _) sont autorisés.
- Dans le § 8.2.2, dans l'exemple sur les Mouill_Rade, indication des bonnes valeurs d'énumérations ("Y" devient "Mooring" et "N" devient "Lifting").

8.4.2.3 Modifications v5.0.37-> v5.1

Date de finalisation : 04/12/2017

- **Dans le § 3.1.2, possibilité d'envoyer des messages NCA_Port à tout moment pour actualiser l'heure probable de départ (ETD)**
- **Ajout du § 3.2.1.5 « Exemptions » ;**
- **Ajout du § 3.2.5 « Déclaration des déchets d'exploitation » ;**
- **Ajout du § 3.2.6 « Déclaration maritime de santé » ;**
- **Dans le § 6.2.9.1, description du message NCA_FAL 7 :**
 - Modification de la description d'IMOHazardClass ;
 - Modification de l'occurrence de EMS (0-2 remplacé par 0-5) ;
- **Dans le § 6.2.12.1, réactualisation du message NCA_FAL5 au niveau du bloc CrewMember :**
 - Modification des occurrences des attributs suivants qui deviennent obligatoires : FirstName, DutyOfCrew, Nationality, DateOfBirth, PlaceOfBirth, NatureOfIdentityDocument, NumberOfIdentityDocument
 - Ajout de l'attribut facultatif CountryOfBirth
 - Changement des types qui deviennent des énumérations pour les attributs suivants : CountryOfBirth, Nationality et NatureOfIdentityDocument
- **Dans le § 6.2.13.1, réactualisation du message NCA_FAL6 au niveau du bloc Passenger :**
 - Modification des occurrences des attributs suivants qui deviennent obligatoires : LastName, FirstName, Nationality, DateOfBirth, PlaceOfBirth, NatureOfIdentityDocument, NumberOfIdentityDocument, PortOfEmbarkation, PortOfDisembarkation, Transit ;
 - Ajout de l'attribut facultatif CountryOfBirth

- Changement des types qui deviennent des énumérations des attributs suivants : Nationality et NatureOfIdentityDocument
- **Dans le § 6.2.14.1, modification de WasteDetails du message NCA_Waste :**
 - Suppression des UnitOfMeasurement
 - Ajout de DeliveredAtLastPort
 - Ajout de compléments aux descriptions pour les attributs ToBeDelivered et RetainedOnBoard
- **Dans le § 6.2.15.1, modification dans le message NCA_ISPS des descriptions de InmarsatCallNumberList et PortFacility ;**
- **Dans le § 6.2.16.2, rajout de la règle relative à la transmission du message NCA_DMS ;**
- **Dans le §7.1.2.2, réactualisation des codes des messages d'erreur ;**
- **Dans l'annexe 1 § 8.1.2.8, rajout de l'énumération CountryOfBirth ;**
- **Dans l'annexe 1 § 8.1.2.17, réactualisation de l'énumération MarpolCode ;**
- **Dans l'annexe 1 § 8.1.2.18, rajout de l'énumération Nationality ;**
- **Dans l'annexe 1 § 8.1.2.19, rajout de l'énumération NatureOfIdentityDocument ;**
- **Dans l'annexe 1 § 8.1.2.22, réactualisation de l'énumération PackingGroup ;**
- **Dans l'annexe 1 § 8.1.2.33, réactualisation de l'énumération WasteCode (mise en conformité avec la liste waste type code du XML Messaging Reference Guide v.4) :**
 - Codes renommés :1200 ; 1100 ; 2200 ; 2302 ; 2303 ; 2304 ; 2305 ; 2306 ; 2307 ; 2310 ; 2300 ; 2308
 - Codes ajoutés : 2102 ; 2600
 - Codes à retirer : 2312 ; 4000 ; 4101 ; 4100 ; 5000
- **Dans l'annexe 3 § 8.3.12, modification du canevas XML du message NCA_Waste**