



20 avril 2023

## **Synthèse des différences entre les éditions 2021/1 et 2023/1 de l'ES-RIS**

En octobre 2022, le CESNI a adopté le standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS), édition 2023/1 (voir résolution 2022-II-2).

En avril 2023, le CESNI a adopté le document en annexe qui est une synthèse des différences entre cette édition et la précédente. Cette synthèse a une vocation documentaire et doit permettre à toute personne connaissant l'édition précédente (ES-RIS 2021/1, adoptée en octobre 2020) de repérer rapidement tous les amendements introduits par l'ES-RIS 2023/1.

La synthèse des différences est structurée de la façon suivante :

1. Modifications n'affectant pas le contenu
  - 1.1 Modifications techniques et de structure
  - 1.2 Modifications rédactionnelles et terminologiques
  - 1.3 Suppression des références source de confusion
2. Modifications apportées aux spécifications liées au système de visualisation de cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)
  - 2.1 Modifications de la partie I par rapport à l'ES-RIS 2021/1
  - 2.2 Description du contenu de la Partie V et différences par rapport à l'ES-RIS 2021/1
  - 2.3 Mise à jour des spécifications pour les CEN intérieures (version 2.5)
3. Modifications apportées aux spécifications liées au système de suivi et de localisation des bateaux (VTT)
  - 3.1 Modifications de la partie II
  - 3.2 Modifications de la partie VI
  - 3.3 Modifications des annexes 5 à 11
4. Modifications apportées aux spécifications liées aux avis à la batellerie (NtS)
  - 4.1 Modifications de la partie III
  - 4.2 Modifications des annexes 17 à 21
5. Modifications apportées aux spécifications liées aux systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure (ERI)
  - 5.1 Modifications de la partie IV
  - 5.2 Modifications des annexes 12 à 16

**Annexe :** Synthèse des différences entre les éditions 2021/1 et 2023/1 de l'ES-RIS

## **Annexe**

### **1. Modifications n'affectant pas le contenu**

#### **1.1 Modifications techniques et de structure**

L'ES-RIS 2021/1 était la première édition de l'ES-RIS (European Standard on River Information Services). Elle avait été conçue comme une juxtaposition de standards existants. Sur le plan de la mise en page, du style et de tous les aspects techniques liés à l'utilisation d'un traitement de texte, le document était hétérogène.

Désormais, toutes les parties de l'ES-RIS ont un format homogène. Les parties et les annexes ont été renumérotés. Les parties I à IV traitent correspondent aux anciens standards classiques (inland ECDIS, VTT, ERI et NtS) tandis que les parties V et VI sont des « standards de tests » (inland ECDIS et VTT).

L'ensemble du texte a été revu pour mettre à jour les références internes et numéroté les tables, figures et schéma. Par exemple, lorsqu'une table apparaît quelque part dans l'ES-RIS, elle est préfixée par le numéro de la partie ou de l'annexe dans laquelle elle se trouve (en chiffres romains pour les parties I à VI et en chiffres arabes pour les annexes) puis un numéro d'ordre lui est donné.

#### **1.2 Modifications rédactionnelles et terminologiques**

Plusieurs relectures complètes de l'ES-RIS ont été réalisées pour détecter et corriger, dans les différentes langues, des incohérences terminologiques ou simplement des erreurs de frappes.

Une modification terminologique importante à noter est la suppression du terme « standard », lorsque ce mot est utilisé pour faire référence à une partie de l'ES-RIS lui-même, et notamment au niveau du titre des parties. En effet, l'ES-RIS est un standard, et non pas une collection de standards. Chaque partie de l'ES-RIS n'est donc pas un standard en tant que tel, mais une partie d'un standard, à savoir l'ES-RIS.

#### **1.3 Suppression des références source de confusion**

Les relectures approfondies ont montré que de nombreuses références à des textes réglementaires étaient présentes dans l'ES-RIS 2021/1, ce qui peut poser des problèmes en pratique.

En effet, afin de remplir sa fonction au mieux et de pouvoir être référencé par différentes législations en Europe, l'ES-RIS doit être un document autoportant et indépendant de ces législations. Et si des références à d'autres standards techniques comme ceux de l'OMI, de l'IHO ou de l'ITU ne posent pas de problème, ce n'est pas le cas lorsque des références sont faites vers des textes réglementaires. En effet, un texte réglementaire à l'inverse d'un standard technique possède, par construction, un périmètre d'application restreint et peut être supprimé ou remplacé par un autre texte à tout moment.

Afin d'améliorer cet aspect, toutes les références à des textes réglementaires ont été revues et, la plupart du temps supprimées (et remplacées par un texte équivalent). Ces suppressions ont été faites au cas par cas et dans l'optique de ne pas avoir de conséquences sur le contenu de l'ES-RIS.

## **2. Modifications apportées aux spécifications liées au système de visualisation de cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)**

Dans l'ES-RIS 2023/1, la partie ECDIS intérieur a été entièrement réécrite et divisée en deux parties distinctes.

- La partie I traite uniquement des exigences de l'ECDIS intérieur. Par voie de conséquence, plusieurs aspects touchant aux tests et à la façon de vérifier ces exigences ont été déplacés dans la Partie V.
- La Partie V est une nouvelle partie nommée « ECDIS Intérieur : exigences opérationnelles et de performance, méthode d'essai et résultats exigés (partie essai de l'ECDIS intérieur) ». Son objectif est d'explicitier les tests à effectuer et les résultats à atteindre pour valider les exigences formulées dans la partie I.

Les annexes 1 à 4 ont également été mises à jour.

### **2.1 Modifications de la partie I par rapport à l'ES-RIS 2021/1**

Ces modifications relèvent davantage d'une réorganisation des exigences que d'un véritable ajout. En effet, dans l'ES-RIS 2021/1, tout ce qui concernait l'ECDIS intérieur était regroupé dans une seule partie, la partie I. Cette partie traitait aussi bien des exigences de l'ECDIS intérieur que des exigences permettant de tester que ces dernières étaient respectées. Dans l'ES-RIS 2023/1, ces deux types d'exigences sont clairement séparées : dans la Partie I se trouvent toutes les exigences relatives à l'ECDIS intérieur tandis que dans le Partie V se trouvent des méthodes de tests pour vérifier que les exigences contenues dans la Partie I sont bien appliquées. Bien entendu, les deux parties sont étroitement liées, ou plus précisément, la partie V découle de la Partie I puisque son objectif est de tester chaque exigence qui y est spécifiée.

Le tableau ci-dessous donne les correspondances à l'échelle des chapitres et des articles entre le contenu relatif aux Parties I respectives de l'ES-RIS 2021/1 et de l'ES-RIS 2023/1.

ES-RIS 2021/1	ES-RIS 2023/1
<p><b>CHAPITRE 1 STANDARD DE PERFORMANCE POUR L'ECDIS INTÉRIEUR</b>  <i>Article 1.01 Dispositions générales</i>  <i>Article 1.02 Références</i></p>	<p><b>CHAPITRE 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET RÉFÉRENCES</b>  <i>Article 1.01 Dispositions générales</i>  <i>Article 1.02 Références</i></p>
<p><i>Article 1.03 Contenu, mise à disposition et actualisation de l'information cartographique</i></p>	<p><b>CHAPITRE 2 EXIGENCES GÉNÉRALES ET SPÉCIFICATIONS DE L'ECDIS INTÉRIEUR</b>  <i>Article 2.01 Contenus et présentation des informations cartographiques</i>  <i>Article 2.02 Mise à jour des informations cartographiques</i></p>
<p><i>Article 1.04 Visualisation de l'information</i></p>	<p><i>Article 2.03 Présentation des informations</i></p>
<p><i>Article 1.05 Fonctionnement</i></p>	<p><i>Article 2.04 Fonctionnement</i></p>
<p><i>Article 1.06 Association à d'autres équipements</i></p>	<p><i>Article 2.07 Connexion d'autres équipements</i></p>
<p><i>Article 1.07 Indication et alarmes</i></p>	<p><i>Article 2.08 Indicateurs d'alarme et d'avertissement</i></p>
<p><i>Article 1.08 Dispositifs de sauvegarde</i></p>	<p><i>Article 2.09 Modalités de repli</i></p>
<p><i>Article 1.09 Alimentation électrique en mode navigation</i></p>	<p><b>(supprimé)</b></p>
	<p><i>Article 2.05 Fonctions de maintenance (nouveau)</i>  <i>Article 2.06 Exigences relatives au matériel (nouveau)</i>  <i>Article 2.10 Exigences de qualité (nouveau)</i>  <i>Article 2.11 Modifications de systèmes de navigation certifiés (nouveau)</i></p>
<p><b>CHAPITRE 2 STANDARD DE DONNÉES POUR LES CEN INTÉRIEURE</b>  <i>Article 2.01 Introduction</i>  <i>Article 2.02 Modèle de données théorique</i>  <i>Article 2.03 Structure des données</i>  <i>Article 2.04 Spécifications de produits pour les CEN intérieure et les CEN intérieure bathymétriques</i></p>	<p><b>CHAPITRE 4 STANDARD DE DONNÉES POUR LES CENI</b>  <i>Article 4.01 Introduction</i>  <i>Article 4.02 Modèle de données théorique</i>  <i>Article 4.03 Structure des données</i>  <i>Article 4.04 Spécifications de produit pour les CENI et les CENI bathymétriques</i></p>
<p><b>CHAPITRE 3 CODES DES FABRICANTS ET DES VOIES NAVIGABLES (EN COMPLÉMENT DES CODES DES FABRICANTS DE CEN)</b></p>	<p><b>CHAPITRE 5 CODES POUR LES PRODUCTEURS ET LES VOIES NAVIGABLES (EN COMPLÉMENT AUX CODES DE PRODUCTEURS DE CEN DE LA PUBLICATION S-62 DE L'OHI)</b></p>

<p><b>CHAPITRE 4 STANDARD DE VISUALISATION POUR L'ECDIS INTÉRIEUR</b></p> <p><i>Article 4.01 Introduction</i></p> <p><i>Article 4.02 Bibliothèque des visualisations pour l'ECDIS Intérieur</i></p>	<p><b>CHAPITRE 6 STANDARD DE PRÉSENTATION POUR L'ECDIS INTÉRIEUR</b></p> <p><i>Article 6.01 Introduction</i></p> <p><i>Article 6.02 Bibliothèque de présentation pour l'ECDIS Intérieur</i></p>
<p><b>CHAPITRE 5 PRÉSCRIPTIONS D'EXPLOITATION ET DE FONCTIONNEMENT, MÉTHODES D'ESSAI ET RÉSULTATS D'ESSAI REQUIS</b></p> <p><i>Article 5.01 Introduction</i></p> <p><i>Article 5.02 Modes d'exploitation et configuration des systèmes</i></p> <p><i>Article 5.03 Exigences de fonctionnement</i></p> <p><i>Article 5.04 Fonctions opérationnelles</i></p> <p><i>Article 5.05 Fonctions de maintenance</i></p> <p><i>Article 5.06 Essais du matériel et certificats requis</i></p> <p><i>Article 5.07 Essais de la représentation cartographique, des commandes et des fonctionnalités</i></p> <p><i>Article 5.08 Essai de la représentation et du fonctionnement de l'image radar en mode navigation</i></p> <p><i>Article 5.09 Essai des alarmes et des indications</i></p> <p><i>Article 5.10 Essai des dispositifs de sauvegarde en mode navigation navigation mode</i></p>	<p><b>PARTIE V</b></p>
<p><b>CHAPITRE 6 MESURES DE GARANTIE DE LA QUALITÉ DES LOGICIELS</b></p> <p><i>Article 6.01 Exigences générales</i></p> <p><i>Article 6.02 Méthodes d'essai et résultats requis</i></p> <p><i>Article 6.03 Modification des systèmes de navigation certifiés</i></p>	<p><b>PARTIE V</b></p>
<p><b>CHAPITRE 7 CONFIGURATIONS DU SYSTÈME</b></p>	<p><b>CHAPITRE 3 CONFIGURATIONS DU SYSTÈME</b></p>
<p><b>CHAPITRE 8 GLOSSAIRE</b></p>	<p><b>CHAPITRE 7 GLOSSAIRE</b></p>

## 2.2 Description du contenu de la Partie V et différences par rapport à l'ES-RIS 2021/1

La Partie V de l'ES-RIS 2023/1 est nettement plus développée que ne l'étaient les chapitres 5 et 6 de la Partie I de l'ES-RIS 2021/1 relatifs aux tests. Toutefois, sur le fond, cette nouvelle partie d'ES-RIS 2023/1 n'apporte pas de nouvelles exigences par rapport à l'ES-RIS 2021/1. Il s'agit des mêmes exigences qui sont sensiblement plus détaillées, afin que les tests puissent être reproduits de la façon la plus précise possible entre deux laboratoires ou deux fabricants.

Dans l'ES-RIS 2021/1, seuls les résultats des tests étaient donnés, avec parfois quelques instructions générales pour mener les tests ou prendre les mesures. Dans l'ES-RIS 2023/1, toute la méthode est décrite, étape par étape, pour vérifier que le résultat voulu est bien atteint. En outre, chaque test est explicitement rattaché à une exigence formulée dans la partie I. Afin de faciliter la lecture, les exigences de la partie I sont reprises dans le même ordre dans la partie V.

- Les Chapitres 1 à 3 définissent le périmètre de la Partie V, les références externes utilisées ainsi que les abréviations et leur signification.
- Le Chapitre 4 de la partie V décrit la façon dont les tests sont organisés. Il décrit également tous les prérequis pour effectuer l'ensemble des tests prévus dans la partie V, sachant que certains tests sont menés en laboratoire et d'autres sur le bateau.
- Le Chapitre 5 de la partie V décrit les tests qui sont applicables quel que soit le mode de l'ECDIS intérieur
- Les Chapitre 6 et 7 de la partie V décrivent les tests qui sont applicables de façon spécifique respectivement au mode information et navigation de l'ECDIS intérieur
- Le Chapitre 8 donne les spécifications pour les appareils et cartes qui sont utilisés pour effectuer les tests dans les chapitres 5 à 7.
- Le Chapitre 9 met en correspondance de façon synthétique les exigences de la partie I et les tests pour les vérifier (contenus dans la partie V).

### **2.3 Mise à jour des spécifications pour les CEN intérieures (version 2.5)**

Les annexes 1 à 4 de l'ES-RIS (et leurs appendices) ont également été mises à jour pour reprendre l'édition la plus récente de l'encodage des cartes de navigation intérieure. Ce travail de mise à jour a été essentiellement mené par l'IEHG (Inland ENC Harmonization group). Des informations complémentaires peuvent être trouvées sur leur site Internet <https://ienc.openecdis.org/>

L'essentiel des modifications entre l'ES-RIS 2021/1 (édition 2.4 de l'encodage des cartes ECDIS intérieur) et l'ES-RIS 2023/1 (édition 2.5) sont des corrections et des modifications mineures des appendices 1 et 2 à l'annexe 1

### **3. Modifications apportées aux spécifications liées au système de suivi et de localisation des bateaux (VTT)**

Les modifications à la partie VTT de l'ES-RIS 2023/1 portent essentiellement sur l'introduction de spécifications de deux catégories de nouveaux messages AIS :

- Les messages AIS spécifiques aux applications (AIS ASM) dont l'objectif est de permettre à une application tierce, connectée à une station AIS, de transmettre un message à une autre application tierce connectée à une autre station AIS. Dans cette formulation, l'ECDIS intérieur est un exemple « d'application tierce ».
- Les messages d'aide à la navigation (AIS AtoN) dont l'objectif est de communiquer via des stations AIS (qui peuvent être physiques, synthétiques ou virtuelles) des informations dynamiques d'aide à la navigation. Un appareil ECDIS intérieur connecté à la station AIS est alors en mesure d'afficher ces informations de façon dynamique sur une carte ECDIS intérieur.

Les deux catégories de messages sont déjà utilisées dans le secteur maritime. Leur ajout dans l'ES-RIS 2023/1 permet d'avoir des spécifications techniques pour ces messages, avec éventuellement des spécificités liées à la navigation intérieure.

### 3.1 Modifications de la partie II

Aucune exigence existante dans l'ES-RIS 2021/1 n'a été modifiée dans l'ES-RIS 2023/1. Comme pour les autres parties et annexes, la structure, mise en page et terminologie ont été ajustées (voir le point 1/ ci-dessus).

En revanche, certains ajouts ont été réalisés, qui visent pour l'essentiel à introduire des exigences supplémentaires sur les spécifications des messages AIS spécifiques aux applications (AIS ASM) et sur les messages AIS d'aide à la navigation (AIS AtoN).

Les détails des modifications de contenu apparaissent en Annexe 1 en « suivi des modifications », en voici la liste :

- Ajout d'une référence à la circulaire SN.1/Circ 289 de l'OMI<sup>1</sup> qui est un guide pour l'utilisation des AIS ASM en navigation maritime ;
- Ajout de trois recommandations IALA<sup>2</sup>, également en lien avec l'utilisation des messages AIS AtoN en navigation maritime ;
- Des définitions ont été données aux termes « Stations AIS intérieur », « Stations AIS intérieur mobile », « Station AIS intérieur terrestre » et « Mise en œuvre des SIF » ;
- Plusieurs suppressions de référence à des directives européennes (notamment la directive 2005/44/EC, voir point 1.3/ ci-dessus) ont amené à définir certains termes au lieu de faire des renvois. Les définitions utilisées sont celles adoptées par les directives dont la référence a été supprimée (SIF, VTS, VTT, ERI, ECDIS intérieur, les autorités compétentes en matière de SIF, les usagers des SIF, la liste des systèmes que VTT est susceptible de prendre en charge) ;
- Les articles 3.04 et 3.05 ont été modifiés pour ajouter des nouveaux types de messages AIS ASM ;
- L'article 5.01 donne des définitions des différents types d'aide à la navigation (AtoN AIS), à savoir les AtoN AIS matériels, synthétiques et virtuels.
- L'article 5.03 a été modifié pour donner les spécifications des différents types d'AtoN intérieurs, y compris des exemples de balisages associés.
  - À noter que la partie VTT d'ES-RIS ne prescrit pas les spécifications d'affichage des messages AIS ASM ou AIS AtoN, mais seulement la façon de transmettre ces messages entre deux stations AIS. Les icônes de la table II-9 sont données à titre d'illustration.
  - Les spécifications d'affichage des messages AIS ASM et AIS AtoN seront éventuellement ajoutées à la partie ECDIS intérieur d'une édition future de l'ES-RIS.
- Les « MID » (Maritime Identification Digit) listés dans le tableau II-10 servent à standardiser le champ concerné des MMSI (Maritime Mobile Service Identifier — Identificateur dans le service mobile maritime) qui sont utilisés comme identifiant radio des stations AIS émettant des AtoN.

### 3.2 Modifications de la partie VI

Aucune modification n'a été apportée au contenu de la partie VI. Les seules modifications sont des modifications de structure et de mise en page (voir le point 1/ ci-dessus).

---

<sup>1</sup> International Maritime Organisation

<sup>2</sup> International association of lighthouse authorities

### 3.3 Modifications des annexes 5 à 11

Au-delà de la renumérotation des annexes par rapport à l'ES-RIS 2021/1, et de quelques ajustements terminologiques et de mise en page, le contenu des annexes 5 à 10 n'a pas évolué.

En revanche, on note une nouvelle annexe, l'annexe 11, qui donne les détails des spécifications techniques des AIS ASM introduits dans les articles 3.04 et 3.05 de la partie II. Cette annexe est divisée en trois parties :

1. Une partie synthétique avec des généralités et la liste des messages AIS ASM définis dans l'annexe ;
2. Une seconde partie qui détaille les messages AIS ASM envoyés depuis des stations AIS mobile ;
3. Une troisième partie qui détaille les messages AIS ASM envoyés depuis des stations AIS terrestre.

Cette annexe 11 possède également un appendice (distribué séparément) qui fournit les données de référence pour les codes convois au format XML.

## 4. Modifications apportées aux spécifications liées aux avis à la batellerie (NtS)

### 4.1 Modifications de la partie III

Les modifications de la partie III sont essentiellement d'ordre terminologique et rédactionnel. On peut relever néanmoins quelques éléments de fond :

- Article 4.01, la figure III-1 a été améliorée pour apporter plus de clarté, avec quelques adaptations mineures pour correspondre au fichier XSD défini en annexe 19
- Article 4.02, les coordonnées ont été modifiées pour adopter le format décimal au lieu du format en degré, minutes et secondes, car des coordonnées au format décimal sont plus faciles à manipuler dans les logiciels.
- Article 4.03, une référence explicite à la norme ISO 3166-2 alpha 2 a été inscrite, pour éviter des erreurs d'interprétation.
- L'article 4.03 introduit l'invariabilité du code de localisation ISRS<sup>3</sup> dans l'ERDMS<sup>4</sup>. En effet, cette invariabilité est essentielle pour une bonne qualité des données. Or, ce code est constitué de champs dont la valeur peut éventuellement être modifiée (ou corrigée) dans le temps. Le principe acté ici est que, lorsqu'un code de localisation ISRS est généré, il ne doit jamais être modifié, même si les champs qui le constituent sont modifiés. Ce principe est applicable car les champs utilisés pour constituer le code de localisation ISRS sont définis en tant que tel dans l'ERDMS, indépendamment du code de localisation ISRS.

---

<sup>3</sup> International Ship Reporting Standard

<sup>4</sup> European Reference Data Management System



## 4.2 Modifications des annexes 17 à 21

Les principales modifications de l'annexe 17 (guides d'encodage des messages NtS destinés aux éditeurs) sont :

- Une distinction claire a été introduite entre les messages NtS relatifs aux objets et ceux relatifs au réseau dans son ensemble. Un nouveau paragraphe « Applicabilité des messages NtS » a été rédigé en ce sens.
- L'exigence d'encodage a été renforcée (Annexe 17, 4.3) en excluant la possibilité d'utiliser des « champs libres » lorsqu'un code existe pour un événement. De la même façon, l'usage du champ « name » pour les objets a fait l'objet d'une précision (numéro 9.2, 9.3 et 9.4) en vue d'utiliser des champs dédiés aux informations kilométriques plutôt que de mettre cette information au niveau du nom. Ces exigences visent à faciliter la traduction des messages NtS et leur traitement automatisé par les destinataires.
- Des exigences visant à définir un critère de « champ d'application géographique » d'un message NtS ont été introduites en Annexe 17, numéro 4.4.
- Les dimensions permises pour un convoi ou un bateau ont été revues (Annexe 17, chiffre 5.3) de façon à permettre des cas d'usage qui n'étaient pas possibles auparavant.
- Des précisions ont été apportées aux chiffres 4.5 et 4.7 sur le fait que la date de début et de fin de la date de validité (lorsqu'elles sont connues) sont des champs obligatoires.
- La procédure pour mettre à jour et annuler un message NtS est désormais spécifiée au chiffre 4.8.
- Une définition des champs « from », « publisher » et « source » est disponible (chiffre 9.1).

L'annexe 18 reprend ces éléments de fond et les décline pour qu'ils soient exploitables par des développeurs. On note toutefois un point qui n'a pas de correspondance dans l'annexe 17, il s'agit de l'introduction d'un mécanisme de pagination obligatoire dans le service web. Ce mécanisme vise à éviter qu'une requête génère une réponse extrêmement volumineuse. À la place, la réponse sera découpée en petites parties plus faciles à gérer au niveau des serveurs et du réseau. Ce mécanisme est détaillé en Annexe 18, chiffre 10.4.2.

Les annexes 19 et 20 sont des fichiers informatiques (XSD et WSDL) qui sont la déclinaison des annexes 17 et 18, mais cette fois interprétables par des machines. Le contenu des fichiers est désormais fourni sous la forme d'un appendice.

L'annexe 21 est une table de traduction des codes utilisés dans les messages NtS. Cette table a été mise à jour avec les nouveaux codes. Sur le plan du périmètre la liste des langues fournies dans l'annexe 21 a été réduite aux langues de travail du CESNI. Toutefois, par mesure de courtoisie envers les langues officielles supplémentaires parlées dans les pays concernés par la Directive Européenne 2005/44/EC (voies d'eau de catégorie IV et supérieure reliées au réseau européen), une traduction à vocation purement informative et sans garantie de qualité dans ces langues est également fournie.

## **5. Modifications apportées aux spécifications liées aux systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure (ERI)**

### **5.1 Modifications de la partie IV**

Les principales modifications dans cette partie de l'ES-RIS sont :

- D'une part l'ajout d'un cinquième type de messages ERI, à savoir « ERIVOY » ;
- D'autre part, l'introduction d'un fichier XSD pour définir sans ambiguïté le format XML des messages de type ERINOT, PAXLST, ERIRSP et ERIVOY.

Sur le second point, l'article important est l'article 1.01 qui stipule d'une part que les deux formats (XML et UN/EDIFACT) sont équivalents d'un point de vue fonctionnel et d'autre part que le choix du format est défini dans la réglementation nationale ou internationale prescrivant les formalités de notification. L'article 1.03, quant à lui, explique le rôle joué par un fichier XSD.

### **5.2 Modifications des annexes 12 à 16**

Dans les annexes 12 à 16, la notion de « nationalité » appliquée aux bateaux et moyens de transport a été définie comme étant le pays duquel dépend la Commission de visite qui a délivré le dernier certificat de bateau.

L'annexe 12 a été légèrement modifiée pour permettre la référence à deux formats possibles pour le message ERINOT, à savoir les formats UN/EDIFACT et XML. L'annexe reste structurée autour du format UN/EDIFACT mais introduit au paragraphe 4 le format XML. Un appendice a été rajoutée qui correspond au fichier XSD mettant en œuvre en format XML le message concerné.

L'annexe 13 a été modifiée de façon comparable à l'annexe 12 et selon la même logique.

L'annexe 14 a été modifiée de façon à rendre plus générique le message ERIRSP. Dans l'ES-RIS 2021/1, le message ERIRSP était présenté comme un message de réponse à un message de type ERINOT uniquement. Dans l'ES-RIS 2023/1, le message ERIRSP peut être utilisé comme message de réponse, y compris à d'autres types de messages ERI.

Outre les mêmes modifications que pour les annexes 12 et 13 (introduction du format XML), l'annexe 14 comporte également une description explicite des codes d'erreurs possibles (ce qui n'était pas le cas dans l'ES-RIS 2021/1). Ces codes d'erreurs sont divisés en 4 catégories, elles-mêmes divisées en sous-catégories (de 6 à 23 sous-catégories).

En dehors de la clarification de la notion de « nationalité », l'annexe 15 n'a pas été modifiée puisque le format XML n'a pas été introduit pour les messages de type BERMAN.

L'annexe 16 est entièrement nouvelle et concerne le nouveau type de message « ERIVOY ». À noter que seul le format XML est prévu pour ce nouveau type de message.

\*\*\*