



10 avril 2025

Synthèse des différences entre les éditions 2023/1 et 2025/1 de l'ES-RIS

1. Modifications n'affectant pas le contenu

1.1 Nouvelle partie 0

Une nouvelle partie 0, commune aux quatre technologies SIF, a été élaborée. Pour l'élaboration de cette partie, de nombreux contenus ont été retirés (donc supprimés) de parties et d'annexes existantes. Dans certains cas, le contenu d'un chapitre ou d'un article entier a été retiré d'une partie existante. Dans de tels cas, le contenu de ces chapitres et articles a été retiré, mais sans suppression afin d'éviter une renumérotation complète et de limiter autant que possible l'impact de ces modifications sur les documents tiers renvoyant à l'ES-RIS.

La partie 0 est divisée en trois chapitres consacrés aux définitions, aux abréviations et aux références aux sources et standards externes pertinents. Les définitions et les abréviations sont utilisées dans l'intégralité de l'ES-RIS, afin de garantir la cohérence terminologique dans les différentes parties. Les références sont également utilisées dans l'intégralité de l'ES-RIS afin de mieux identifier les sources externes et de garantir la cohérence de l'édition de chaque source externe. Bien entendu, de nombreux ajustements rédactionnels ont été effectués pour harmoniser les définitions, les abréviations et les références au cours du processus de rédaction de cette nouvelle partie.

Le fait d'avoir rassemblé ces éléments dans une partie commune simplifiera également les mises à jour pour les prochaines éditions de l'ES-RIS et l'alignement de la terminologie sur celle d'autres standards CESNI.

1.2 Modifications rédactionnelles et terminologiques

Comme pour chaque édition de l'ES-RIS, le Secrétariat a procédé à une relecture approfondie dans les différentes langues afin de détecter et de corriger les erreurs, incohérences terminologiques ou autres erreurs typographiques. Ces modifications ont été apportées en étroite coopération avec les experts des groupes de travail temporaires CESNI/TI et font partie d'un processus d'amélioration continue non seulement de la qualité du standard, mais aussi de sa clarté et de sa compréhensibilité.

1.3 Renumerotation des annexes et ajout d'annexes sans objet

De nouvelles annexes ont été ajoutées à l'ES-RIS. Étant donné que le système de numérotation des annexes suit celui des parties auxquelles elles sont associées, l'introduction d'une nouvelle annexe associée à la première partie a nécessité de renuméroter les annexes de toutes les autres parties. Afin d'éviter cet inconvénient à l'avenir et de conserver autant que possible la numérotation des annexes existantes, les numéros d'annexes non utilisés ont été réservés lors de la renumérotation des annexes dans l'ES-RIS 2025/1. Ainsi, pour les éditions futures, il sera possible d'ajouter une annexe à n'importe quelle partie en respectant le système de numérotation et sans que cela ne nécessite une éventuelle renumérotation de toutes les annexes existantes.

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 dans la partie I de l'ES-RIS 2025/1

Les articles 2.03 et 2.04 (« Présentation des informations » et « Fonctionnement ») ont été mis à jour afin d'harmoniser la visualisation sur les appareils ECDIS Intérieur des Messages spécifiques aux applications et des messages d'autres stations AIS, y compris l'AIS installé sur les Aides à la navigation (article 2.03, chiffres 9, 14, 15 et 16, et article 2.04, chiffres 1, 10, 11 et 12)).

L'article 4.05 « Vérifications pour validation » a été ajouté. Il renvoie aux procédures d'essai décrites à l'annexe 4.

2.2 Modifications dans la partie V de l'ES-RIS 2025/1

La partie V a été modifiée afin d'inclure l'essai de visualisation de l'AtoN AIS et des cibles AIS d'autres bateaux sur l'ECDIS Intérieur, ce qui a nécessité quelques modifications aux articles 5.08 et 5.09 du chapitre 9 (tableau V-1) et l'ajout de trois articles :

- L'article 5.10 « Affichage des aides à la navigation de l'AIS » a été ajouté pour l'essai de l'affichage des Aton AIS sur l'ECDIS Intérieur.
- L'article 5.18 « Fonctionnement des cibles AIS d'autres bateaux » a été ajouté afin de décrire la méthode d'essai pour la visualisation du fonctionnement de cibles AIS d'autres bateaux sur l'ECDIS Intérieur.
- L'article 8.09 « Simulateur de protocole AtoN » a été ajouté pour décrire le simulateur à utiliser pour effectuer ces essais.

Des modifications mineures ont été apportées à l'article 7.06 « Affichage de l'information radar » afin de préciser les résultats attendus lorsque de nombreuses couleurs sont utilisées pour l'image radar.

Deux tableaux concernant les essais ont été ajoutés à l'article 8.01 pour les essais de visualisation des AtoN AIS et des cibles AIS d'autres bateaux sur l'ECDIS Intérieur.

2.3 Modifications dans les annexes 1 à 8

2.3.1 Mise à jour des annexes existantes

Le contenu des annexes 1, 3 et 5 (et de leurs appendices) n'a pas été modifié.

L'annexe 2 a été complétée par toutes les représentations des AtoN AIS sur l'ECDIS Intérieur. Chaque AtoN AIS a généralement 4 représentations (voir 4.1.1 et 5.1) :

- Une représentation lorsque l'AtoN AIS est une AtoN virtuelle
- et trois représentations lorsque l'AtoN AIS est physique ou synthétique. L'une des représentations est pour l'AtoN effectivement placée là où elle est supposée être. Les deux autres représentations sont pour une AtoN qui n'est pas à la position souhaitée, un symbole représentant l'emplacement où elle devrait être et l'autre son emplacement réel.

Les références à la recommandation du CEVNI (Code européen des voies de navigation intérieure) ont été supprimées de l'annexe 2, afin d'éviter d'éventuels conflits avec les règlements de police internationaux, nationaux ou locaux applicables.

2.3.2 Ajout de l'annexe 4 : Vérifications pour validation des CENI

Une nouvelle annexe, l'annexe 4, a été ajoutée à l'ES-RIS 2025/1.

Cette annexe est basée sur la publication spéciale de l'OHI n° S-58, « ENC Validation Checks », édition 6.1.0 de septembre 2018. Elle spécifie quelles sont les vérifications que les producteurs d'outils de validation des CENI doivent inclure au minimum dans leur logiciel de validation. Ce logiciel sera utilisé par les producteurs de cartes pour s'assurer que les données de leurs CENI sont conformes à l'annexe 1 (Spécification de produit pour les CENI).

Cette annexe devrait améliorer la compatibilité entre les CENI et l'ECDIS Intérieur, de sorte que toutes les CENI devraient être affichées de la même manière sur tous les ECDIS Intérieur.

3. Modifications des spécifications relatives au suivi et repérage des bateaux pour la navigation intérieure (VTT)

3.1 Modifications dans la partie V de l'ES-RIS 2025/1

À l'article 3.05 « Messages spécifiques aux applications de l' AIS Intérieur », la définition des messages spécifiques aux applications de l' AIS Intérieur a été clarifiée.

À l'article 5.01, le terme « AtoN AIS réel » a été remplacé par « AtoN AIS physique » afin de mieux refléter la terminologie utilisée aujourd'hui.

3.2 Modifications dans la partie VI de l'ES-RIS 2025/1

La partie VI a été modifiée pour inclure les exigences relatives à l'essai des stations AtoN AIS Intérieur. Le champ d'application de cette partie a donc été actualisé (chapitre 1) pour inclure non seulement les stations AIS embarquées, mais aussi les stations AtoN AIS Intérieur. Deux chapitres ont également été ajoutés à cet effet :

- Le chapitre 12 « Stations AtoN AIS Intérieur - Exigences » ;
- Le chapitre 13 « Stations AtoN AIS Intérieur - Test de la station AtoN AIS Intérieur physique ».

Les chapitres ont été renommés afin d'indiquer clairement quels sont ceux qui portent sur l' AIS embarqué et quels sont ceux qui portent sur les stations AtoN AIS Intérieur.

3.3 Modifications dans les annexes 9 à 18

Le contenu des annexes existantes n'a pas été modifié. Cependant, plusieurs clarifications n'affectant pas le contenu ont été apportées à l'annexe 15 « Messages AIS Intérieur ».

L'une de ces clarifications concerne les champs relatifs aux codes de localisation ISRS dans les différents messages AIS. La valeur de ces champs doit rester celle utilisée pour générer le code de localisation ISRS de l'objet dans l'ERDMS. En effet, une fois créé, le code de localisation ISRS ne doit pas changer, même si ces valeurs sont différentes de la valeur réelle utilisée pour créer le code de localisation ISRS. Les codes de localisation ISRS d'un objet sont en effet créés sur la base d'informations telles que l'hectomètre de chenal navigable de cet objet. Cependant, une fois que le code de localisation ISRS d'un objet est créé, il ne doit plus être modifié. Par conséquent, si l'objet est déplacé ou en cas d'erreur concernant l'hectomètre de chenal navigable lors de la création du code de localisation ISRS, le code de localisation ISRS ne change pas pour autant et la valeur d'origine doit être utilisée pour les messages AIS relatifs à cet objet.

4. Modifications des spécifications relatives aux Avis à la batellerie (NtS)

4.1 Modifications dans la partie III de l'ES-RIS 2025/1

La partie III a été modifiée pour supprimer la référence aux « messages relatifs à la glace », qui sont désormais fusionnés avec les « messages relatifs à la voie navigable et au trafic » afin de simplifier les messages.

4.2 Modifications dans les annexes 28 à 32

Plusieurs modifications ont été apportées aux deux guides d'encodage (annexes 28 et 29), notamment :

- Les « messages relatifs à la glace » (ICE) ont été fusionnés avec les « messages relatifs à la voie navigable et au trafic » (FTM).
- Nouvelles instructions pour la configuration et la mise à jour de la date et de l'heure de fin d'un message FTM.
- Un nouveau code de limitation « ALLDIR » a été introduit pour traiter les situations dans lesquelles les passes navigables de ponts ou les sections du réseau de voies navigables désignées pour la navigation dans une seule direction peuvent temporairement être utilisées dans les deux directions.
- L'ancien système de définition des intervalles de temps pour les événements dans les messages FTM a été remplacé par le format standardisé iCal.
- Les codes des groupes cibles ont été modifiés (annexe 28, chiffre 5.7).
- De nouvelles clarifications ont été ajoutées pour les éléments de la « Communication_section » (annexe 29, chiffre 8.15).
- Un nouveau mécanisme a été spécifié pour la traduction automatique du contenu des messages (annexe 29, chiffre 8.17).

L'annexe 30 a été simplifiée, en supprimant toutes les explications détaillées de l'appendice (fichier XML). En effet, ces explications n'apportent pas de contenu au standard. Par conséquent, il a été décidé de les retirer de l'ES-RIS et de ne conserver que l'appendice, afin d'éviter toute incohérence ou tout malentendu entre l'appendice et les explications qui y figurent.

Le contenu des annexes 30 et 31 (et de leur appendice) a également été modifié pour refléter les modifications détaillées dans les deux guides d'encodage.

Les tables de référence (annexe 32 et son appendice) ont été mises à jour pour la traduction des nouveaux codes introduits dans les annexes 30 et 31 de l'ES-RIS 2025/1.

5. Modifications apportées aux spécifications relatives aux annonces électroniques en navigation intérieure (ERI)

5.1 Modifications dans la partie IV de l'ES-RIS 2025/1

Aucune modification n'a été apportée au contenu de la partie IV, quoique de nombreuses modifications puissent être constatées suite à la création de la partie 0 et à d'autres modifications n'affectant pas le contenu.

5.2 Modifications dans les annexes 19 à 27

Le contenu des annexes 21-24 (et de leurs appendices) n'a pas été modifié (à l'exception de l'ajout de la possibilité d'utiliser une RIS ID afin d'identifier un lieu pour PAXLST et ERIVROY, voir ci-dessous pour plus de détails).

Toutefois, les annexes 19 et 20 ont été créées à partir de l'ancienne annexe 12 « Notification de marchandises (dangereuses) - ERINOT », selon la logique suivante :

- L'annexe 19 est une annexe générale qui décrit les éléments techniques présents ou susceptibles d'être présents dans plusieurs messages ERI.
- L'annexe 20 est l'annexe spécifique au message ERINOT, contenant des éléments qui ne sont présents que dans le message ERINOT.

Ces deux annexes sont le point de départ d'une restructuration de toutes les annexes de l'ES-RIS décrivant les différents messages ERI (ERINOT, PAXLST, ERIRSP, BERMAN et ERIVROY), indépendamment du format. Ensuite, chaque annexe décrivant un message ERI peut comporter un ou plusieurs appendices, un appendice pour chaque format pris en charge (par ex. XML ou UN/EDIFACT). Cette nouvelle structure facilite l'ajout ou la suppression de nouveaux formats pour chaque message, en offrant la possibilité d'ajouter ou de supprimer un appendice.

Dans l'ES-RIS 2025/1, seule l'annexe ERINOT a fait l'objet d'une telle restructuration. De ce fait, l'objectif de l'annexe 19 n'est pas évident, mais elle contient déjà des éléments utilisés dans d'autres messages ERI tels que PAXLST ou ERIVROY. Dans les prochaines éditions de l'ES-RIS, d'autres annexes décrivant d'autres messages ERI seront restructurées, et le rôle primordial de l'annexe 19 deviendra plus évident.

Il convient de noter que l'annexe 20 ne comporte qu'un seul appendice, décrivant le format XML pour le message ERINOT. Cela signifie que le format UN/EDIFACT n'est plus utilisé dans l'ES-RIS 2025/1 pour les messages ERINOT. Toutefois, le format UN/EDIFACT est encore utilisé pour PAXLST, ERIRSP et BERMAN.

En ce qui concerne le contenu, le message ERINOT a subi quelques modifications, dont les principales sont les suivantes :

- Un nouveau champ facultatif « Numéro de téléphone d'urgence » pour le bateau, afin de pouvoir contacter le conducteur/propriétaire en cas d'urgence, même s'il n'y a personne à bord.
- Un nouveau champ facultatif « Puissance totale (en kW) » pour le système de propulsion (correspondant au numéro 28 du modèle de certificat de bateau de navigation intérieure, tel qu'il figure dans l'ES-TRIN, annexe 3, section I).
- Un nouveau champ facultatif « Type de cargaison » pour indiquer les codes de classification simplifiés pour les types de cargaison (recommandation 21 de la CEE-ONU).
- La possibilité d'identifier un lieu à l'aide d'une « RIS ID », en remplacement ou en complément du code de localisation de la CEE-ONU.
- Nouveaux champs facultatifs permettant d'indiquer la présence à bord de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires destinés à être utilisés avec certaines sources d'énergie alternatives (GNL, gaz naturel comprimé, méthanol, hydrogène, accumulateurs d'une capacité totale de 500 kWh ou plus).

La possibilité d'identifier un lieu en utilisant une « RIS ID » en remplacement ou en complément du code de localisation de la CEE-ONU a également été introduite pour les messages PAXLST et ERIVROY.
