



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
RESTREINTE

TRADE/WP.4/R.1274  
8 janvier 1997

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE POUR LE DEVELOPPEMENT DU COMMERCE

Groupe de travail de la facilitation des  
procédures du commerce international

Réunion d'experts des procédures et  
de la documentation (GE.2)  
(Cinquante-cinquième session, 18-19 mars 1997,  
Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire)

**Révision de la Recommandation CEE/FAL No 10  
"Codification des noms de navires"**

Note du secrétariat

Pour s'enquérir des besoins et des préférences du secteur des transports maritimes en ce qui concerne les codes standard à utiliser pour désigner les navires, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a réalisé en 1995/96 une enquête dont les résultats ont été présentés au WP.4 à sa quarante-quatrième session en septembre 1996 (document TRADE/WP.4/R.1253). Sur la base de la proposition de l'ICS visant à utiliser le Système de numéros d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale pour désigner les navires au moyen d'un code unique, le WP.4 a décidé de prier le secrétariat d'établir une nouvelle version révisée de la Recommandation en lui donnant le nouveau titre de "Codes d'identification des navires" et en la présentant sous la forme officielle décrite dans l'annexe du présent document.

ANNEXE

Organisation des Nations Unies  
Commission économique pour l'Europe

Codes d'identification des navires

Recommandation No 10, deuxième édition, adoptée par le  
Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international

Genève, septembre 1996

## **Préambule**

A sa septième session, en février 1978, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international a adopté la Recommandation No 10 intitulée "Codification des noms de navires" (document TRADE/WP.4/INF.52). Il a recommandé d'utiliser, à titre temporaire, les indicatifs d'appel de l'Union internationale des télécommunications (IRCS) pour les stations de navires, toutes les fois qu'une représentation codée des noms de navires était souhaitable.

Deux propositions, dont l'une visait à abolir cette recommandation et l'autre à la réviser, ont été présentées au WP.4 à sa quarante et unième session en mars 1995. Pour s'enquérir des besoins et des préférences du secteur des transports maritimes en ce qui concerne les codes standard à utiliser pour identifier les navires, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a réalisé, dans le courant de 1995, une enquête dont les résultats ont été présentés au WP.4 à sa quarante-troisième session en mars 1996 (document TRADE/WP.4/R.1201). La présente version révisée de la Recommandation No 10 a été établie en fonction des conclusions de cette enquête.

## **Recommandation**

A sa quarante-quatrième session, en septembre 1996, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international a décidé de recommander aux participants au commerce international, y compris les armateurs, les autorités portuaires et les autres parties intervenant dans le transport maritime de marchandises :

- i) d'employer le Système de numéros d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale pour identifier les navires à l'aide d'un code unique;
- ii) de n'utiliser que les sept derniers caractères du numéro OMI dans les applications EDI.

Des représentants des pays suivants participaient à la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Australie, du Brésil, de la Corée, du Gabon et du Japon participaient aux travaux en application du paragraphe 11 du mandat de la Commission.

Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient présents.

Assistaient également à la session des représentants du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), ainsi que des représentants des organisations intergouvernementales ci-après : Association européenne de libre-échange (AELE) et Organisation mondiale des douanes (OMD). Les organisations non

gouvernementales ci-après étaient représentées : Association du transport aérien international (IATA), Association internationale des ports (AIP), Chambre de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (ICS), Conférence internationale des courriers exprès (CICE), Organisation internationale de normalisation (ISO), Société de télécommunications interbancaires mondiales (S.W.I.F.T.) et Agence des cités unies pour la coopération Nord-Sud. Etaient également présents à l'invitation du secrétariat un représentant de l'International Federation of Inspection Agencies (IFIA) et un représentant de la North American Trade Procedures Organization (NATPRO).

## CODES D'IDENTIFICATION DES NAVIRES

### I. Historique

1. La première version de la présente recommandation avait pour objet de définir un code pour représenter les noms de navires. Les noms en langage clair étaient jugés trop longs. En outre, ils ne sont pas toujours uniques car il est fréquent que plusieurs navires portent le même nom et naviguent parfois sous le même pavillon.

2. La nécessité d'une représentation codée des noms de navires ne se fait plus sentir de manière aussi nette. En effet, l'utilité intrinsèque d'une telle représentation n'est pas évidente car, de même qu'un nom en clair peut désigner plusieurs navires, sa représentation codée ne serait pas non plus propre à un navire particulier. Comme les tarifs pratiqués pour transmettre les noms entiers des navires en texte libre ne sont plus prohibitifs, on ne voit pas ce qu'apporterait de plus le fait de les coder.

3. L'utilité d'une série de codes uniques pour identifier les navires est en revanche évidente. Il peut être nécessaire d'indiquer les caractéristiques détaillées d'un navire dans un certain nombre de documents et de messages EDI utilisés dans le commerce international. Plusieurs de ces caractéristiques sont immuables et ne changent jamais pendant toute la durée de fonctionnement du navire. Plutôt que de les répéter chaque fois que l'on transmet des données relatives au navire, il serait donc plus satisfaisant de transmettre un seul code d'identification qui renverrait aux informations voulues dans une base de données. La présente version révisée de la Recommandation No 10 est donc conçue dans le but d'instituer une série de codes uniques pour identifier les navires plutôt que pour représenter leur nom.

4. Les études entreprises dans le secteur des transports maritimes ont montré qu'actuellement les navires sont identifiés de plusieurs manières qui varient selon le système de contrôle utilisé par les différentes compagnies maritimes. Il peut s'agir de codes "sur mesure" définis par les compagnies pour leur propre usage, du nom intégral du navire ou d'une abréviation de ce nom, de l'indicatif d'appel du navire ou du numéro du Lloyd's Register (d'où est tiré le numéro OMI).

5. Les mêmes études ont fait apparaître la nécessité d'une série internationale uniformisée de codes uniques. Le numéro OMI et l'indicatif d'appel sont préconisés par deux organisations intergouvernementales,

le premier par l'Organisation maritime internationale et le second par l'Union internationale des télécommunications.

6. Le numéro OMI et l'indicatif d'appel représentent l'un et l'autre une telle série de codes uniques et tous deux s'appliquent à une très large proportion de la flotte mondiale de navires de commerce. L'indicatif d'appel est cependant fonction de la nationalité du navire et, par conséquent, il change lorsqu'un navire est transféré d'un registre maritime national à un autre. Seul le numéro OMI demeure le même pendant toute la vie d'un navire indépendamment des changements de nom, de nationalité ou de propriétaire. Il y a donc dans les milieux maritimes une préférence pour l'utilisation du numéro OMI comme norme internationale officielle.

## **II. Portée et champ d'application**

7. Le Système de numéros OMI d'identification des navires a pour objet d'offrir un moyen permettant d'identifier les navires par un numéro unique. Son objectif affiché est d'améliorer la sécurité maritime, de mieux prévenir la pollution et de faciliter la prévention de la fraude maritime.

8. Le Système de numéros OMI d'identification des navires a d'abord été adopté sur la base d'une libre adhésion le 19 novembre 1987, dans le but de faire en sorte que le numéro OMI d'un navire soit inscrit sur son certificat d'immatriculation et sur les autres certificats délivrés en vertu de conventions de l'OMI.

9. L'application du Système de numéros OMI d'identification des navires est devenue obligatoire avec l'entrée en vigueur le 1er janvier 1996 de la Règle No 3 du chapitre IX de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) qui prévoit :

- qu'un numéro OMI doit être attribué à tous les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux et à tous les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux;
- que le numéro OMI d'un navire doit être inscrit sur les certificats ci-après ainsi que sur les copies certifiées conformes correspondantes :
  - . Certificat de sécurité pour navire à passagers;
  - . Certificat de sécurité de construction pour navire de charge;
  - . Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;
  - . Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge;
  - . Certificat d'exemption.

10. Pour les navires construits avant le 1er janvier 1996, cette règle entre en vigueur lors du renouvellement d'un certificat à compter de cette date.

### **III. Structure et tenue à jour du code**

11. Le numéro OMI comprend deux parties : un élément numérique variable à sept chiffres (le numéro du Lloyd's Register) et un préfixe alphabétique fixe "IMO" (par exemple IMO 1234567).

12. Il est donc recommandé, pour des raisons d'efficacité, de n'utiliser que l'élément numérique variable à sept chiffres du numéro OMI dans les transmissions EDI. Par définition, le préfixe alphabétique fixe à trois caractères ne contribue pas à l'identification du navire.

13. Le numéro à sept chiffres est tenu à jour par le Lloyd's Register qui peut attribuer un numéro à un navire à tout moment après le début de sa construction.

### **IV. Moyens de référence**

14. Pour trouver les références relatives au numéro OMI, il existe plusieurs moyens :

- Consulter le registre des navires et les 11 suppléments mensuels cumulatifs publiés par le Lloyd's Register;
- Consulter la liste hebdomadaire des modifications (non cumulatives) du registre des navires publiée par le Lloyd's Register;
- Consulter, grâce à l'accès en ligne, le fichier du Lloyd's Register contenant les caractéristiques détaillées des navires;
- Se renseigner auprès du secrétariat de l'OMI.

### **V. Révision de la Recommandation**

15. La présente Recommandation pourra être révisée en fonction des enseignements qui se dégageront de son utilisation.

-----