



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable**Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure****Cinquante-septième session**

Genève, 24-26 juin 2020

Point 8 b) de l'ordre du jour provisoire

**Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres
technologies de l'information et des communications dans le domaine
de la navigation intérieure : Norme internationale relative aux
systèmes électroniques de notification en navigation intérieure
(Résolution n° 79)****Révision de la Norme internationale relative aux systèmes
électroniques de notification en navigation intérieure (annexe
à la résolution n° 79)****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au programme de travail du sous-programme « Transports » pour 2020 (ECE/TRANS/2020/21, chap. IV, tableau, sect. A, par. 11) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/294, par. 136).
2. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a décidé de s'atteler à la révision de l'annexe à la résolution n° 79 intitulée « Norme internationale pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure » (ECE/TRANS/ SC.3/198), en se fondant sur la norme actualisée adoptée par le Règlement d'exécution (UE) 2019/1744 de la Commission du 17 septembre 2019 relatif aux spécifications techniques des systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure et abrogeant le règlement (UE) n° 164/2010 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, par. 83). Il a été demandé au secrétariat d'établir une proposition pour la cinquante-septième session du SC.3/WP.3.
3. La proposition de mise à jour de l'annexe à la résolution n° 79 figure en annexe du présent document. Le SC.3/WP.3 voudra bien entamer l'examen des modifications proposées et prendre la décision qui convient.



Annexe

Proposition d'amendement à la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

A. Observations du secrétariat

1. L'annexe à la résolution n° 79 (ECE/TRANS/SC.3/198) contient la version 1.2 du Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure. Depuis son adoption, en 2006, cette norme a été considérablement révisée. L'édition d'avril 2013 est disponible sur le site de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) à l'adresse http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/eri12_2013_f.pdf.

2. Dans le projet proposé ci-dessous, la majeure partie du texte est nouvelle ; les modifications qu'il est proposé d'apporter, au vu de la version actuelle de la norme, à la section « Abréviations » de l'annexe à la résolution n° 79 et au chapitre 2 (« Définitions »), ainsi qu'à d'autres sections, sont indiquées en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions. On trouvera dans l'annexe à la résolution n° 80 révisée (ECE/TRANS/SC.3/199/Rev.1) l'explication de certains termes et de certaines abréviations qui manquent dans ce projet.

3. Le nouvel appendice 1, intitulé « Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) – ERINOT », ne fait pas partie du présent document. Le SC.3/WP.3 voudra bien suivre la pratique actuelle et conserver le format électronique en anglais et en français uniquement.

B. Représentation des valeurs des éléments de données numériques

4. La Convention relative aux Manuels de mise en œuvre des messages (chap. 1 de la norme ERI, éd. d'avril 2013) ne fait pas partie du présent projet. Toutefois, afin de lever toute ambiguïté à propos des formats utilisés dans le présent projet, le paragraphe 1.2.2.8 de la norme de la CCNR est reproduit ci-après.

« 1.1.2.8 Représentation des valeurs des éléments de données numériques

a) Séparateur décimal

La représentation ISO d'un séparateur décimal est la virgule (,) mais le point (.) est également autorisé (voir ISO 31-0:1981). Ces deux caractères font partie des jeux de caractères de niveaux A et B. Lorsque l'avis de chaîne de caractères UNA est utilisé, son troisième caractère spécifie le caractère utilisé dans l'échange. Il est toutefois fortement recommandé d'utiliser, par défaut, la virgule (,) pour représenter le séparateur décimal en toutes circonstances. Le séparateur décimal ne doit pas être comptabilisé comme un caractère de la valeur pour le calcul de la longueur de champ maximale d'un élément de données. Toutefois, le caractère doit pouvoir être pris en compte aussi bien à la transmission qu'à la réception. Un séparateur décimal transmis doit être précédé et suivi d'au moins un chiffre. En ce qui concerne les valeurs représentées par des nombres entiers, ni le point décimal ni le zéro décimal ne doivent être utilisés à moins qu'ils soient nécessaires pour indiquer le degré de précision.

De préférence : 0,5 et 2 et 2,0

Interdits : ,5 ou .5 ou 2, ou 2

b) Séparateurs de milliers

Les séparateurs de milliers ne doivent pas être utilisés dans l'échange.

Autorisé : 2500000

Interdits : 2,500,000 ou 2.500.000 ou 2 500 000

c) Signe

Les valeurs des éléments de données numériques doivent être considérées comme positives. Bien que, conceptuellement, toute déduction soit négative, elle doit être représentée par une valeur positive et, dans ce cas, indiquée dans le répertoire des éléments de données. Si une valeur doit être signalée comme négative, elle doit être immédiatement précédée du signe « moins » – par exemple « -112 » – pendant la transmission. Le signe « moins » ne doit pas être compté comme un caractère de la valeur pour le calcul de la longueur de champ maximale d'un élément de données. Toutefois, le caractère doit pouvoir être pris en compte aussi bien à la transmission qu'à la réception.

Légende :*Réf.*

L'identificateur de référence numérique pour l'élément de données tel que défini par la norme ISO 7372 UNTDED¹ et, lorsque précédé d'un S, de référence pour un élément de données composite utilisé dans les segments de service.

Nom

Nom de l'ÉLÉMENT DE DONNÉES COMPOSITE en lettres majuscules

Nom de l'ÉLÉMENT DE DONNÉES en lettres majuscules

Nom de l'élément de données constitutif en lettres minuscules

Repr.²

Représentation de la valeur de la donnée :

a – caractères alphabétiques

a – caractères numériques

an – caractères alphanumériques

a3 – 3 caractères alphabétiques, longueur fixe

n3 – 3 caractères numériques, longueur fixe

an3 – 3 caractères alphanumériques, longueur fixe

a..3 – jusqu'à 3 caractères alphabétiques

n..3 – jusqu'à 3 caractères numériques

an..3 – jusqu'à 3 caractères alphanumériques

M – élément obligatoire

C – élément conditionnel.

Lorsqu'un élément de données composite est utilisé, un élément de données constitutif obligatoire doit apparaître dans un élément de données composite conditionnel. Si les manuels de mise en œuvre des messages prévoient l'utilisation d'un nombre d'éléments de données constitutifs inférieur à celui exigé par la norme ISO, ce nombre doit être indiqué entre crochets. Les parties restantes de l'élément de données doivent être remplies à l'aide de caractères « espace ».

¹ Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies.

² Représentation.

C. Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

PARTIE I : CONVENTION RELATIVE AUX MANUELS DE MISE EN ŒUVRE DES MESSAGES

1.1 Introduction

Les spécifications techniques définissent la structure de quatre messages de notification électronique pour la navigation fluviale en s'appuyant sur la structure des messages des règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT)³, le cas échéant en la réadaptant en fonction des besoins de la navigation intérieure.

Ces spécifications techniques pour la navigation fluviale sont applicables dans la mesure où le droit national ou international l'exige.

L'utilisation exacte des messages, des éléments de données et des codes est définie dans les annexes (manuels de mise en œuvre des messages) afin de garantir une compréhension et une utilisation communes des messages.

Les messages concernés sont les suivants :

1. Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) – ERINOT
2. Listes des passagers et des membres d'équipage (PAXLST)
3. Message de réponse et de réception ERINOT (APERAK) – ERIRSP
4. Notification au port pour la gestion des postes à quai (BERMAN)

Pour l'échange des informations, le recours à la technologie XML est une autre possibilité, outre les normes EDIFACT.

1.2 Structure des messages EDIFACT

La structure des message obéit à la norme ISO 9735.

Les messages EDIFACT sont composés de segments. La structure d'un message est décrite dans un diagramme de branchement qui précise la position et les interrelations entre les segments et les groupes de segments.

Pour chaque segment sont définis les éléments de données à utiliser dans un message. Certains éléments de données sont combinés afin de constituer des éléments de données composites. Les segments et les éléments de données qu'ils contiennent peuvent être obligatoires (M) ou conditionnels (C). Les segments ou les éléments de données obligatoires contiennent des informations importantes pour l'application réceptrice et doivent être déclarés à l'aide de données valides.

Chaque message commence par deux ou trois segments qui sont l'« en-tête variable » (UNB) et l'« en-tête de message » (UNH) ainsi que, si nécessaire, l'« avis de chaîne de caractères » (UNA) afin de déterminer les jeux de caractères utilisés dans le message. Chaque message se termine par les segments « fin de message » (UNT) et « fin variable » (UNZ). De la sorte, chaque message est contenu dans un échange de données unique et chaque échange ne contient qu'un seul message.

1.3 Introduction aux types de messages

Ainsi qu'il est précisé au point 1.1, les quatre types de messages sont les suivants :

1. Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) – ERINOT
2. Listes des passagers et des membres d'équipage (PAXLST)
3. Message de réponse et de réception ERINOT (APERAK) – ERIRSP

³ Voir la section 2.5.

4. Notification au port pour la gestion des postes à quai (BERMAN)

Les messages peuvent en outre remplir les fonctions suivantes :

- Nouveau message (identificateur « 9 ») ;
- Modification du message (identificateur « 5 ») ;
- Annulation du message (identificateur « 1 ») ;
- Fin du voyage (identificateur « 22 ») ;
- Interruption du voyage (identificateur « 150 ») ;
- Reprise du voyage (identificateur « 151 ») ;

1.3.1 ERINOT

Le message de notification ERI (ERINOT) permet l'envoi d'informations sur le voyage et les cargaisons dangereuses et non dangereuses à bord des bateaux qui empruntent les voies de navigation fluviales. Le message ERINOT est un emploi particulier du message EDIFACT « Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (IFTDGN) ». Le répertoire ONU D98B a été utilisé pour les données et les codes contenus dans les applications de message reposant sur ces spécifications.

Le message ERINOT regroupe les types suivants :

- Notification de transport émise par un bateau à l'autorité (identificateur « VES »), envoyée du bateau à la terre ;
- Notification de transport d'un transporteur à l'autorité (identificateur « CAR »), envoyée de la terre à la terre ;
- Notification de passage (identificateur « PAS »), d'autorité à autorité.

1.3.2 PAXLST

Le message PAXLST s'appuie sur le message EDIFACT PAXLST. Il doit être utilisé pour l'échange de données en navigation intérieure entre le capitaine/conducteur de bateau ou le transporteur et les autorités désignées telles que les douanes, les services de l'immigration, la police ou les terminaux relevant du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), [tel que défini dans le Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil].

Ce message doit également servir au transfert des informations relatives aux passagers et à l'équipage entre une autorité désignée du pays de départ et les autorités compétentes du pays de destination du moyen de transport.

1.3.3 ERIRSP

Le message de réponse ERI (ERIRSP) est dérivé du message EDIFACT APERAK. Il peut être généré par le système de l'autorité désignée. La réponse à une « modification » ou une « annulation » précise si la modification ou l'annulation concernée a été traitée par le système de réception.

1.3.4 BERMAN

Le message de gestion des postes à quai BERMAN (*berth management*) combine la notification avant arrivée et la déclaration générale en une seule notification qui repose sur le message EDIFACT BERMAN du répertoire EDIFACT D04B.

Le message BERMAN, qui doit être envoyé par les bateaux qui naviguent sur les voies intérieures avant d'arriver à ou de quitter un poste à quai ou un port, fournit des informations sur l'heure d'arrivée et les services nécessaires pour garantir la rapidité des manœuvres, simplifier les procédures et faciliter les contrôles.

PARTIE II : CODES ET RÉFÉRENCES

2.1 Introduction

Cette deuxième partie définit les différents codes et références à utiliser dans la notification électronique pour la navigation intérieure. L'emploi de codes et de numéros de référence permet d'éviter toute ambiguïté : il évite les erreurs d'interprétation et facilite la traduction des messages dans toutes les langues

C'est pourquoi l'emploi des codes et des références est obligatoire pour les éléments de données indiqués dans les manuels de mise en œuvre des messages. Ces codes et références sont également disponibles par voie électronique dans le système européen de gestion des données de référence (ERDMS) exploité par la Commission européenne.

Ces codes et références doivent être utilisés chaque fois que des données sont échangées entre diverses applications informatiques et entre des parties utilisant des langues différentes, même au-delà des types de messages visés dans la présente annexe.

2.2 Définitions⁴

Voir :

- ~~«Glossaire EDIFACT, édité par la CEE
(www.unecce.org/trade/untdd/texts/d300_d.htm)~~
- ~~«Transport & Logistics Glossary» de P&O Nedlloyd, novembre 2000.~~

Dans la présente norme est utilisée la terminologie spécifique suivante : Dans la présente annexe :

« Agent » désigne toute personne mandatée ou autorisée à agir pour le compte de l'exploitant du bateau (transporteur) ou à fournir des informations en son nom.

« Barge » désigne un bateau ne disposant d'aucun moyen propre de propulsion (synonymes : « péniche remorquée » ou « barge de poussage »).

« Cônes bleus » ou « feux bleus » désigne la signalisation prescrite par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) aux bateaux de navigation intérieure effectuant des opérations de transport de substances dangereuses, à savoir un, deux ou trois cônes bleus le jour et un, deux ou trois feux bleus la nuit.

~~Marchandises en vrac (Bulk cargo) : les cargaisons sans emballage de marchandises uniformes, déversées en vrac dans un espace précis d'un bateau ou d'un container, par exemple, de l'huile ou des céréales.~~

« Transporteur » (*carrier* ou *transport operator*) désigne la personne responsable du transport des marchandises, soit directement, soit en faisant appel à un tiers.

« Cargaison » (*cargo*) désigne tous les biens, toutes les marchandises et tous les articles transportés sur un bateau. Un bateau transporte une cargaison composée d'un ou de plusieurs expéditions (avec l'équipement nécessaire), chacune comportant un ou plusieurs articles.

~~Le code est~~ « Code » désigne une chaîne de caractères utilisée comme moyen abrégé a) d'enregistrer ou d'identifier de répertoire des informations, et b) de représenter ou d'identifier de reconnaître des informations sous une forme symbolique spécifique reconnaissable par un ordinateur.

« Référence d'accès commune » (*common access reference*) désigne une clef commune permettant de relier tous les transferts de données ultérieurs à la même opération commerciale ou au même dossier commercial (élément de données 0068 TDED). La référence commune d'accès doit être considérée comme un dénominateur commun⁵

⁴ Note du secrétariat : ancien chapitre 2.

⁵ Le dénominateur commun désigne un attribut commun à tous les membres d'une catégorie.

associant par un numéro unique des documents, des messages électroniques et d'autres échanges ayant le même objectif et les mêmes caractéristiques.

~~Autorité compétente (competent authority) désigne les administrations ou organismes mandatés par les gouvernements pour recevoir et retransmettre les annonces au sens de la présente norme.~~

« Destinataire » (consignee) désigne la partie qui réceptionne les marchandises, chargements ou containers conformément au document de transport.

« Expédition » (consignment) désigne une quantité définie et identifiable de marchandises transportée d'un expéditeur (port de chargement) à un destinataire (port de déchargement) et désignée et décrite dans un document de transport unique. À cet égard, un conteneur (en tant qu'équipement) doit être considéré comme une unité d'emballage distincte et identifiable pour laquelle des réservations distinctes sont effectuées et doit, en tant que telle, être considéré comme une expédition unique.

« Expéditeur » (consignor) désigne le commerçant qui a conclu ou pour le compte ou à la demande duquel a été conclu l'ordre de transport de marchandises, ce avec un transporteur ou avec quiconque au nom ou à la demande duquel les marchandises sont réellement livrées au transporteur conformément au contrat de transport (synonyme : chargeur).

« Conteneur » désigne un équipement destiné au transport, qui :

- 1. A un caractère permanent et est de ce fait suffisamment résistant pour permettre son usage répété ;**
- 2. Est spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes et moyens de transport ;**
- 3. Est muni de dispositifs le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre ;**
- 4. Est conçu de manière à être facile à remplir et à vider ;**

le terme « conteneur » ne désigne ni les véhicules ni les emballages usuels ;

« Marchandises dangereuses » désigne les catégories de marchandises suivantes, visées dans les instruments internationaux pertinents [tels que définis dans la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil]⁶ :

- **Les marchandises classées selon la nomenclature UNDG⁷ ;**
- **Les marchandises classées selon la nomenclature de l'ADN⁸ ;**
- **Les marchandises classées selon le Code IMDG⁹ ;**
- **Les matières liquides dangereuses répertoriées dans le Recueil IBC¹⁰ ;**
- **Les gaz liquéfiés répertoriés dans le Recueil IGC¹¹ ;**
- **Les solides visés à l'annexe B du Code BC¹².**

⁶ Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208, 5.8.2002, p. 10).

⁷ Note du secrétariat : numéro de matière dangereuse des Nations Unies (numéro ONU).

⁸ Note du secrétariat : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

⁹ Note du secrétariat : Code maritime international des marchandises dangereuses.

¹⁰ Note du secrétariat : Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac.

¹¹ Note du secrétariat : Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

¹² Note du secrétariat : Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac ; remplacé depuis 2008 par le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC).

« Élément de données » (*data element*) désigne une unité de données considérées inséparables dans un contexte donné et dont l'identification, la description et la signification ont été définies.

« Tonnage de port en lourd » (*deadweight tonnage – DWT*) désigne le déplacement maximal d'un bateau après déduction de sa masse propre.

La tonne de déplacement est une unité de mesure du déplacement des navires égale à 35 pieds cubes (ft³), qui équivaut approximativement à une tonne longue (1 016,06 kg) d'eau de mer.

« Numéro EDI » (*EDI number*) désigne l'adresse électronique d'un émetteur ou d'un destinataire d'un message (par exemple l'expéditeur et le destinataire d'une cargaison). Il peut s'agir d'une adresse électronique, d'un identificateur convenu ou, par exemple, d'un numéro de la European Article Numbering Association (code EAN).

« Echange électronique de données » (*electronic data interchange – EDI*) désigne la transmission, par voie électronique, de données structurées suivant des normes définies entre l'application informatique d'une partie concernée et l'application informatique d'une autre partie concernée.

~~Annouces électroniques internationales (Electronic reporting international ou ERI) désigne l'effort d'harmonisation de la navigation intérieure en Europe suivant les recommandations du Groupe ERI.~~

~~Transporteur (forwarder) désigne celui qui organise, à la demande du chargeur et du destinataire, le transport des marchandises y compris les prestations et/ou formalités y afférentes.~~

« Marchandises » (*goods*) désigne des biens meubles, des produits ou du matériel.

« Article » (*goods item*) désigne l'ensemble ou une partie de la cargaison (expédition) reçue de l'expéditeur, y compris tout élément d'emballage, tel qu'une palette, fourni par l'expéditeur.

« Jauge brute » (*gross tonnage – GRT*) désigne les dimensions hors tout d'un navire, déterminées conformément à la Convention internationale sur le jaugeage des navires ; elle est exprimée en tonneaux de jaugeage (tonneaux).

« Poids brut » (*gross weight*) désigne le poids (masse) des marchandises et de leur emballage, sans le matériel du transporteur ; il est exprimé en kilogrammes entiers.

« Manuel de mise en œuvre des messages » (*message implementation manual*) désigne un manuel décrivant de façon détaillée la façon de mettre en œuvre un message formaté donné, ainsi que les segments, éléments de données, codes et références à utiliser et la manière de les utiliser.

« Lieu » (*location*) désigne tout site géographique répertorié, comme un port, un terminal intérieur de fret, un aéroport, une gare de manutention de conteneurs, un terminal ou tout autre endroit permettant le dédouanement, la réception ou la livraison normale des marchandises. Le lieu doit être équipé d'installations permanentes utilisées pour les mouvements de marchandises dans le cadre des échanges et des transports internationaux et fréquemment utilisé à cette fin. Il doit être reconnu comme tel par une autorité nationale compétente.

« Moyen de transport » (*means of transport*) désigne une barge, un camion, un bateau, un train ou un autre type de véhicule utilisé pour le transport de marchandises.

« Tonne métrique » (*metric ton*) désigne une unité de poids égale à 1 000 kg.

« Mode de transport » (*mode of transport*) désigne une méthode de transport utilisée pour le transport de marchandises en empruntant, par exemple, les voies ferrées, la route, la mer ou les voies navigables intérieures.

« Prochain lieu d'escale » (*next port of call*) désigne la prochaine destination (port d'escale) d'un bateau. Ce terme n'est utilisé par le capitaine que pour indiquer l'autorité compétente suivante conformément à la réglementation applicable.

« Point de passage » désigne un point défini et distinct qui sert de repère pour déterminer les parties d'un voyage d'un bateau et pour déclencher une certaine action. Il peut s'agir d'une ligne virtuelle perpendiculaire à l'axe d'un chenal et le traversant de part en part.

« Port d'escale » désigne un lieu où un bateau jette l'ancre, s'amarre ou s'immobilise effectivement pendant un certain temps pour effectuer toutes sortes d'opérations nécessaires au bateau lui-même, à sa cargaison ou à son équipage.

~~Procédure (procedure) désigne les opérations nécessaires pour s'acquitter d'une formalité, y compris le planning, le format et la méthode de transmission pour la fourniture de l'information nécessaire.~~

« Qualifiant » (*qualifier*) désigne un élément de données dont la valeur est exprimée sous forme d'un code donnant un sens particulier à la fonction d'un autre élément de données ou d'un segment.

« Numéro de référence » désigne un numéro permettant de désigner ou de signaler une relation ou, le cas échéant, une restriction.

« Tonneau de jauge » (*register ton*) désigne une unité utilisée pour le volume intérieur des bateaux ; il est égal à 100 pieds cubes, soit 2,8317 m³).

« Segment » désigne un ensemble prédéfini et déterminé d'éléments de données associés de façon fonctionnelle et reconnus par leur position séquentielle en son sein. Un segment débute par un identificateur de segment et se termine par une terminaison de segment. Il peut s'agir d'un segment de données de service ou d'un segment de données d'application.

« Code de segment » désigne le code qui indique chaque segment de façon unique suivant les spécifications du répertoire de segments.

« Capitaine » (*captain*, ou *shipmaster*, ou *skipper*, ou *boatmaster*) désigne la personne à bord qui est responsable de l'exploitation du bateau et qui est habilitée à prendre toutes les décisions concernant sa navigation et sa gestion (synonymes : chef de bord, conducteur de bateau).

« Identificateur » (*tag*) désigne un identifiant unique pour un segment ou un élément de données.

« Notification de transport » désigne la notification d'un voyage prévu auprès de l'autorité compétente.

« EDIFACT » désigne l'ensemble des règles de l'ONU applicables à l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport. Ces règles comprennent des normes, des répertoires et des directives portant sur l'échange électronique de données structurées qui concernent en particulier le commerce des marchandises ou des services entre des systèmes d'information informatisés indépendants. Issues de recommandations formulées dans le cadre des Nations Unies, elles ont été approuvées et publiées par la CEE dans le Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales (UNTDID) et sont actualisées en application des procédures convenues.

~~Bateau (bâtiment, Vessel) désigne tout bâtiment de navigation intérieure, y compris les menues embarcations, baes et engins flottants.~~

« Service de trafic fluvial » (VTL) (*vessel traffic service – VTS*) désigne tout service tel que défini au ~~point 2.5 de l'annexe au Règlement (CE) n° 414/2007 de la Commission~~ paragraphe 2.1.1 de l'annexe à la résolution n° 58 (Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables).

« Voyage » désigne le trajet d'un navire entre le(s) port(s) de chargement et le premier port de déchargement d'une expédition.

~~Annonce asynchrone (Asynchronous Message) désigne un message pouvant être transmis par l'émetteur sans devoir attendre que le destinataire l'ait traité. Le destinataire décide à quel moment il convient de traiter le message.~~

2.3 Description des classifications et des codes

Les classifications suivantes doivent être employées pour la notification dans la navigation intérieure :

1. Types de bateaux et de convois (recommandation n° 28 du CEFAC-ONU)
2. Numéro d'identification du navire OMI (IMO)
3. Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI)
4. Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) y compris nomenclature combinée
5. Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport (NST)
6. Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG)
7. Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)
8. Répertoire des codes ISO des pays de la nomenclature ONU
9. Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (Répertoire LOCODE-ONU)
10. Répertoires de codes de sections de voies navigables
11. Code du terminal
12. Code des dimensions et types de conteneurs (ISO)
13. Code d'identification du conteneur
14. Code des types d'emballages
15. Instructions de manutention
16. Motif de l'escale
17. Nature de la cargaison

On trouvera ci-après des précisions et des observations concernant l'application de ces codes dans la navigation intérieure, ainsi que des consignes d'utilisation.

2.3.1 Types de bateaux et de convois (recommandation n° 28 du CEFAC-ONU)

| | |
|-----------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Codes des types de moyens de transport Annexe 2, chapitre 2.5 : Transport par voie navigable |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | Recommandation ONU n° 28 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEE/CEFACT www.unece.org/cefact/ |
| BASE JURIDIQUE | Recommandation ONU n° 28, ECE/Trade/276 ; 2001/23 |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | Mars 2001 |
| MODIFICATION | CEFACT-ONU 2010 ou le plus actuel. |
| STRUCTURE | Code alphanumérique à 4 chiffres : 1 ^{er} chiffre : « 1 » pour la navigation maritime, « 8 » pour la navigation intérieure 2 chiffres pour le bateau ou le convoi 1 chiffre pour la subdivision |

| | |
|--|--|
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Cette recommandation définit la liste commune de codes pour l'identification du type de moyen de transport. Elle est particulièrement importante pour les organisations et les prestataires de transport, les douanes et les autres autorités, les bureaux de statistique, les transitaires, les chargeurs, les destinataires et les autres parties concernées par le transport. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | Recommandation ONU n° 19 |
| DISPONIBILITÉ | http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | CEE |
| OBSERVATIONS | L'ensemble principal des valeurs de codes est régi par un organe de l'ONU (CEE). Pour assurer l'harmonisation, un seul ensemble de valeurs de codes représentant également des types de bateaux supplémentaires peut être utilisé par toutes les applications SIF. |

Exemple :

| | |
|---|---|
| 8010 | Bateau de marchandises à moteur (navigation intérieure) |
| 1500 | Cargo classique (navigation maritime) |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TDT/C228/8179 (convoi) EQD(B)/C224/8155 (bateau) |

2.3.2 *Numéro d'identification du navire OMI (IMO)¹³*

| | |
|-----------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Numéro OMI d'identification du navire |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | N° OMI |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Organisation maritime internationale / Lloyd's Register IHS Maritime |
| BASE JURIDIQUE | Résolution OMI A.600(15) A.1078(28) , SOLAS chapitre XI, règlement 3 |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | - |
| MODIFICATION | Mise à jour quotidienne |

¹³ Les informations relatives aux numéros d'identification des navires de l'OMI ont été mises à jour par le secrétariat.

| | |
|------------------------------------|---|
| STRUCTURE | Préfixe « IMO » et numéro de registre du Registre des bateaux de la Lloyds (LR) (sept chiffres) |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | La résolution de l'OMI a pour objet l'attribution d'un numéro d'identification permanent à chaque navire à des fins d'identification. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | - |
| USAGE | Navires (mer) |
| DISPONIBILITÉ | www.ships-register.com https://imonumbers.ihs.com ; http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage ; https://gisimo.org/Public/SHIPS/Default.aspx |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | International Maritime Organization 4 Albert Embankment London SE1 7SR United Kingdom IHS Maritime (Part of IHS Global Limited), Sentinel House, 163 Brighton Road, Coulsdon, Surrey CR5 2YH, Royaume-Uni |

Exemple :

| | |
|---|---------------------|
| Vessel DWT 2774 | Danchem Est 9031624 |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TDT/C222/8213 |
| | EQD(1)/C237/8260 |
| | SGP/C237/8260 |

2.3.3 *Numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI)*

| | |
|-----------------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Numéro européen unique d'identification des bateaux |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | ENI |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Union européenne |
| BASE JURIDIQUE | Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil (art. 18, art. 2.18 de l'annexe V) |
| ÉTAT ACTUEL | - |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | - |
| DURÉE DE VIE OPÉRATIONNELLE | - |
| MODIFICATION | De façon continue |
| STRUCTURE | Numéro à 8 chiffres |

| | |
|------------------------------------|---|
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Le numéro européen unique d'identification des bateaux a pour objet l'attribution d'un numéro permanent à chaque bateau à des fins d'identification. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | Numéro OMI |
| USAGE | Pour la notification électronique, le suivi et le repérage ainsi que la certification des bateaux pour la navigation intérieure. |
| DISPONIBILITÉ | Les autorités compétentes doivent tenir un registre dont l'accès sera autorisé aux autorités compétentes des autres États membres. Base de données européenne sur les coques États signataires de la Convention de Mannheim et autres parties sur la base d'accords administratifs. |
| LANGUE(S) | - |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | États membres de l'Union européenne et les États signataires de la Convention de Mannheim |
| OBSERVATION | Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) se compose de huit chiffres arabes. Les trois premiers correspondent au code de l'autorité compétente qui attribue le numéro et les cinq suivants à un numéro de série. |

Exemple :

12345678

| | |
|---|--|
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TDT, EQD (V1 et V2-V15) CNI/GID et CNI/GID/DGS, Identificateur 1311 |
|---|--|

2.3.4 *Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) y compris nomenclature combinée*

| | |
|-----------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | SH ; Système harmonisé |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Organisation mondiale des douanes |
| BASE JURIDIQUE | Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 1 ^{er} janvier 2007 |
| MODIFICATION | En principe, révisé tous les cinq ans. La dernière version à utiliser |

| | |
|--|--|
| STRUCTURE | <p>7 466 rubriques, organisées en quatre niveaux hiérarchiques</p> <p>Niveau 1 : sections codées par des chiffres romains (de I à XXI)</p> <p>Niveau 2 : chapitres désignés par des codes numériques à deux chiffres</p> <p>Niveau 3 : rubriques désignées par des codes numériques à quatre chiffres</p> <p>Niveau 4 : sous-rubriques désignée par des codes numériques à six chiffres</p> |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | <p>La convention SH classe les marchandises en fonction des matières premières et du stade de production des biens. Le SH est au cœur du processus d'harmonisation des classifications économiques internationales mené conjointement par la Division de statistique et Eurostat. Ses postes et sous-postes sont les désignations de base qui servent à distinguer les produits industriels dans les classifications des produits. Objectifs : a) harmoniser les classifications du commerce extérieur afin qu'il y ait correspondance directe ; b) harmoniser les statistiques du commerce extérieur des pays pour qu'elles soient comparables au niveau international.</p> |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | <p>Système harmonisé (SH) : accord complet sur le niveau à six chiffres ; Nomenclature combinée (NC)</p> <p>NST sur le niveau à 3 chiffres.</p> |
| USAGE | Produits |
| DISPONIBILITÉ | <p>Organisation mondiale des douanes, Rue du Marché 30, B-1210 Bruxelles, BELGIQUE (l'adresse a changé)</p> <p>www.wcoomd.org</p> <p>Conseil de coopération douanière, Bruxelles</p> |
| LANGUE(S) | Toutes les langues officielles de l'Union européenne |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | <p>Un sous-ensemble des codes utilisés pour la notification électronique sera géré par le groupe d'experts ERI</p> <p>Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne</p> |
| OBSERVATIONS | Au niveau de l'Union européenne, la classification SH donne lieu à une classification particulière appelée nomenclature combinée (NC) |

Exemple :

| | |
|---|---|
| 730110 | Palplanches en fer ou en acier |
| 310210 | Engrais minéraux ou chimiques, sulfate d'ammonium |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | CNI/GID/FTX(1)/C108/4440 CNI/GID/FTX(2)/C108/4440 |

2.3.5 *Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport (NST)*

| | |
|--|--|
| INTITULÉ COMPLET | Nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques du transport |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | NST 2007 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEE ; Commission européenne (Office statistique Eurostat) |
| BASE JURIDIQUE | Règlement de la Commission (CE) n° 1304/2007 |
| ÉTAT ACTUEL | - |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 1 ^{er} janvier 2007 |
| MODIFICATION | Régulièrement, tous les deux ans. La dernière version à utiliser |
| STRUCTURE | 2 chiffres (NST 2007) Niveau 1 : subdivision à deux chiffres de la classification CPA |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Classification des marchandises pour les statistiques des transports en Europe (CSTE) |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) y compris nomenclature combinée (NC) |
| USAGE | Produits |
| DISPONIBILITÉ | www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp6/ECE-TRANS-WP6-155a1e.pdf http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=LST_NOM_DTL&StrNom=NST_2007&StrLanguageCode=EN&IntPcKey=&StrLayoutCode=HIERARCHIC Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | Toutes les langues officielles de l'Union européenne |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | Commission économique pour l'Europe, ONU, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse Office statistique de l'Union européenne (Eurostat) Unité C2, Bâtiment BECH A3/112, 2920 Luxembourg, Luxembourg |
| OBSERVATIONS | - |

2.3.6 *Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG)*

| | |
|--------------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Code maritime international des marchandises dangereuses |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | Code IMDG |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Organisation Maritime Internationale (OMI) |
| BASE JURIDIQUE | - |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |

| | |
|------------------------------------|--|
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 18 mai 1965 |
| MODIFICATION | 1 ^{er} janvier 2001 (30 ^e amendement), environ tous les deux ans |
| STRUCTURE | Code numérique à 2 chiffres : 1 chiffre pour la classe 1 chiffre pour la division |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Le code IMDG régit la grande majorité des expéditions maritimes et fluviales des matières dangereuses. L'adoption du code est recommandée aux États pour qu'il serve de base aux réglementations nationales en association avec la Convention SOLAS. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | Ce code s'appuie sur les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Livre orange). |
| USAGE | Transport maritime des marchandises dangereuses et nocives |
| DISPONIBILITÉ | www.imo.org Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne (inclus dans le tableau ADN) |
| LANGUE(S) | Néerlandais, anglais, français, allemand |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | International Maritime Organization, 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, Royaume-Uni |
| OBSERVATIONS | Pour la navigation intérieure, le code OMI peut être utilisé car il est souvent déjà connu ; le cas échéant, un ADN correspondant au code IMDG est inséré |

Exemple :

| | |
|---|--|
| 32 | Liquide inflammable, non spécifié par ailleurs (Éthanol) |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | CNI/GID/DGS/C205/8351 |

2.3.7 *Accord sur les marchandises dangereuses (ADN)*

| | |
|-----------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | ADN |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Commission économique pour l'Europe (versions anglaise, française et russe de l'ADN) Commission centrale pour la navigation du Rhin (version allemande de l'ADN) |

| | |
|------------------------------------|---|
| BASE JURIDIQUE | Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN 2017), [Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil] |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | Opérationnel |
| MODIFICATION | Régulièrement tous les deux ans, comme indiqué |
| STRUCTURE | <p>Pour les marchandises voyageant sur un bateau destiné au transport des marchandises sèches :</p> <p>Numéro ONU</p> <p>Nom de la substance (selon le tableau A de la partie 3 de l'ADN),</p> <p>Classe</p> <p>Code de classification du danger</p> <p>Groupe d'emballage</p> <p>Plaque (étiquette) d'identification du danger</p> <p>Pour les marchandises sur un bateau-citerne :</p> <p>Numéro ONU</p> <p>Nom de la matière (selon le tableau C de la partie 3 de l'ADN),</p> <p>Classe</p> <p>Groupe d'emballage</p> |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | L'ADN, l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure qui remplacera les différents accords régionaux |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | ADN, ADR, RID |
| USAGE | Transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure |
| DISPONIBILITÉ | <p>www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_e.html</p> <p>www.ccr-zkr.org</p> <p>www.danubecommission.org</p> <p>Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne</p> |
| LANGUE(S) | Anglais, français, russe , allemand |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | <p>Commission économique pour l'Europe, ONU, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse</p> <p>Commission centrale pour la navigation du Rhin, 2, place de la République – CS 10023 F-67082 Strasbourg Cedex (adresse fautive en anglais)</p> |

| | |
|--------------|--|
| OBSERVATIONS | Les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) sont applicables sur toutes les voies navigables européennes (y compris le Rhin et le Danube). L'édition 2017 2021 de l'ADR/RID/ADN, qui est harmonisée avec la 20 21 ^e édition révisée du Règlement type de l'ONU, est entrée entrera en vigueur le 1 ^{er} janvier 2017 2021 . |
|--------------|--|

Exemple :

| | |
|---|------------------------------------|
| Pour un bateau destiné au transport des marchandises sèches : | Pour un bateau-citerne : |
| 1203 ; essence ; 3 ; F1 ; III ; 3 | 1203 ; essence ; 3 ; III ; III ; 3 |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | CNI/GID/DGS/C205/8078 |

2.3.8 *Répertoire des codes ISO des pays de la nomenclature ONU*

| | |
|------------------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Norme internationale des codes des noms de pays (erreur des auteurs) |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | ISO 3166-1 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Organisation internationale de normalisation (ISO) |
| BASE JURIDIQUE | Recommandation n° 3 du CEFAC-ONU (Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays) (erreur des auteurs) |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 1974 |
| MODIFICATION | Conformément à la norme ISO 3166-1 |
| STRUCTURE | Code alphabétique à deux lettres (en principe) Code numérique à trois chiffres (en remplacement) |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | L'ISO attribue un code unique à deux lettres pour chaque pays de la liste des pays de l'ONU ainsi qu'un code numérique de remplacement à trois chiffres pour toutes les applications qui doivent être indépendantes de l'alphabet. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | LOCODE-ONU |
| USAGE | Ce code est utilisé en tant qu'élément du code de lieu combiné au chapitre 2.4 de la présente annexe |
| DISPONIBILITÉ | CEE http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html |

| | |
|------------------------------------|---|
| | Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | www.unece.org/cefact |
| OBSERVATIONS | Voir le chapitre 2.4 de la présente annexe pour la façon de combiner le code alphabétique de pays avec le code de lieu. |

Exemple :

| | |
|---|--|
| BE | Belgique |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | Message ERINOT : TDT/C222/8453 NAD(1)/3207 NAD(2)/3207 Message ERIRSP NAD(1)/3207 |

2.3.9 *Répertoire ONU des codes de lieux (Répertoire LOCODE-ONU)*

| | |
|-----------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | LOCODE-ONU |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEFACT-ONU |
| BASE JURIDIQUE | Recommandation CEE n° 16 |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 1980 |
| MODIFICATION | 2018-2 (décembre 2018) |
| STRUCTURE | Code de pays ISO 3166-1 (deux lettres) suivi d'un espace et d'un code et d'un code de trois lettres pour le nom du lieu (5 signes) Nom du lieu (a..29) Subdivision ISO 3166-2, facultatif (a..3) Fonction, obligatoire (an..5) Observations, facultatif (an..45) Coordonnées géographiques (000N 0000 W, 000 S 00000 E) |

| | |
|------------------------------------|---|
| DESCRIPTION SUCCINCTE | L'ONU recommande l'emploi d'un code alphabétique de cinq lettres pour l'abréviation des noms de lieux présentant un intérêt pour le commerce international, comme les ports, les aéroports, les terminaux intérieurs de fret et tout autre lieu permettant le dédouanement et dont les noms doivent être représentés sans ambiguïté dans les échanges de données entre les acteurs du commerce international. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | Répertoire des codes ISO des pays de la nomenclature ONU |
| USAGE | Ce code est utilisé en tant qu'élément du code de lieu combiné au chapitre 2.4 de la présente annexe |
| DISPONIBILITÉ | http://www.unece.org/cefact/locode/welcome.html Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | CEE |
| OBSERVATIONS | Voir également le chapitre 2.4 de la présente annexe |

Exemple :

| | |
|---|---|
| BEBRU | Belgique Bruxelles |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TDT/LOC (1..9)/C517/3225 CNI/LOC(1..2)/C517/3225 |

2.3.10 *Répertoires de codes de sections de voies navigables*

| | |
|-----------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Répertoires de codes de sections de voies navigables |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Administrations nationales des voies navigables |
| BASE JURIDIQUE | — |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | — |
| MODIFICATION | — |
| STRUCTURE | Code numérique à 5 chiffres : |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Le réseau fluvial navigable est subdivisé en sections. Il peut s'agir de cours d'eau et de canaux entiers de plusieurs centaines de kilomètres ou de portions navigables plus petites. La position d'un lieu au sein d'une section peut être indiquée par l'hectomètre ou par le nom (code) d'un terminal ou d'un point de passage. |

| | |
|--|--|
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | LOCODE-ONU |
| USAGE | Numérotation des voies navigables dans un réseau national. Ce répertoire de codes est utilisé en tant qu'élément du répertoire des codes de lieux combiné au chapitre 2.4 de la présente annexe |
| DISPONIBILITÉ | Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | - |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | Administrations nationales des voies navigables |
| OBSERVATIONS | Voir également le chapitre 2.4 de la présente annexe |

Exemple :

| | |
|---|---|
| 03937 | Rhin, Rüdeshheimer Fahrwasser |
| 02552 | Oude Maas près de Dordrecht |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TDT/LOC/C517/3225 CNI/LOC/C517/3225 |
| Voir : | Le présent document et les manuels de mise en œuvre « Definition of the revised location and terminal code » |
| Observation 1 : | En l'absence de code de chenal, le champ doit être rempli par des zéros. |
| Observation 2 : | Voir également le chapitre 2.4 de la présente annexe |

2.3.11 Code du terminal

| | |
|--------------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Code du terminal |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | - |
| AUTORITÉ D'ORIGINE | Autorités nationales des voies navigables ou communautés d'utilisateurs |
| BASE JURIDIQUE | - |
| ÉTAT ACTUEL | Version 2, avril 2000 |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | - |
| MODIFICATION | Sur une base régulière |
| STRUCTURE | Type de terminal (numérique, 1 chiffre) numéro du terminal (alphanumérique, 5 chiffres) |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Spécification complémentaire de l'emplacement d'un terminal dans un site portuaire du pays |

| | |
|--|--|
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | LOCODE-ONU |
| USAGE | Ce répertoire de codes est utilisé en tant qu'élément du répertoire des codes de lieux combiné au chapitre 2.4 de la présente annexe |
| DISPONIBILITÉ | Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | - |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | Administrations nationales des voies navigables ou communautés d'utilisateurs respectives |
| OBSERVATIONS | Il est de la plus haute importance que la mise à jour de ces codes garantisse la plus grande stabilité et la plus grande cohérence possibles afin qu'aucune modification ne soit nécessaire, à l'exception des ajouts et des suppressions. Voir également le chapitre 2.4 de la présente annexe |

Exemple :

| | |
|---|---|
| LEUVE | Leuehaven à Rotterdam, Pays-Bas |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TDT/LOC/C517/3225 CNI/LOC/C517/3225 |
| Voir : | Les manuels de mise en œuvre et le présent document « Definition of the revised location and terminal code » |
| Observation 1 : | En l'absence de code de terminal, le champ doit être rempli par des zéros. |
| Observation 2 : | Chaque autorité SIF nationale sera responsable de ses propres données. |

2.3.12 *Code des dimensions et types de conteneurs (ISO)*

| | |
|--------------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Conteneurs pour le transport de marchandises – codage, identification et marquage |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | - |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | Organisation internationale de normalisation (ISO) |
| BASE JURIDIQUE | ISO 6346, chapitre 4 et annexes D et E |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | - |
| MODIFICATION | Troisième édition, 1 ^{er} décembre 1995 |

| | |
|------------------------------------|--|
| ÉTAT ACTUEL | Appliqué dans le monde entier sur tous les conteneurs de marchandises |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 1995 |
| MODIFICATION | - |
| STRUCTURE | Code du propriétaire : trois lettres Identificateur de la catégorie d'équipement : une lettre Numéro de série : six chiffres Chiffre d'autocontrôle : un chiffre |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Le système d'identification est destiné à des applications générales, par exemple de documentation, de contrôle et de communications (y compris les systèmes automatisés de traitement de données), ainsi qu'à l'affichage sur les conteneurs eux-mêmes. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | ISO 668, ISO 1496, ISO 8323 |
| USAGE | - |
| DISPONIBILITÉ | www.iso.ch/iso/en |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | Bureau International des Conteneurs et du Transport Intermodal (BIC), 41, rue Réaumur, 75003 Paris, FRANCE, www.bic-code.org |
| OBSERVATIONS | — |

Exemple :

| | |
|---|--|
| KNLU4713308 | Conteneur de fret maritime de NEDLLOYD avec le numéro de série 471330, (8 est le chiffre d'autocontrôle) |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | CNI/GID/DGS/SGP/C237/8260 |

2.3.14 *Types d'emballages*

| | |
|-----------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Codes des emballages et des matériaux d'emballage |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | Recommandation CEE n° 21 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEFACT-ONU |
| BASE JURIDIQUE | - |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | Août 1994 (ECE/TRADE/195) |
| MODIFICATION | Trade/CEFACT/2005/24 |

| | |
|------------------------------------|--|
| STRUCTURE | Code alphanumérique à 2 chiffres : Nom de la valeur du code Description de la valeur du code numérique à 2 chiffres |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Système de codification numérique qui décrit l'aspect des marchandises présentées pour le transport afin de faciliter leur identification, leur enregistrement, leur manutention et la fixation des tarifs de manutention. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | - |
| USAGE | - |
| DISPONIBILITÉ | www.unece.org/cefact Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne |
| LANGUE(S) | Anglais, français, allemand |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | - |
| OBSERVATIONS | La valeur du code numérique n'est pas utilisée dans cette norme |

Exemple :

| | |
|---|----------------------|
| BG | Sac (<i>bag</i>) |
| BX | Boîte (<i>box</i>) |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | CNI/GID/C213/7065 |

2.3.15 *Instructions de manutention*

| | |
|-----------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Code de description des instructions de manutention |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | Élément de donnée EDIFACT 4079 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEFACT-ONU |
| BASE JURIDIQUE | - |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 25 juillet 2005 |
| MODIFICATION | Trade/CEFACT/2005/ |
| STRUCTURE | Représentation : an..3 Nom de la valeur du code Description du code alphanumérique sur 3 positions |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Système de codification alphanumérique décrivant les instructions de manutention pour les tâches à effectuer au port |

afin de faciliter les opérations de chargement et de déchargement et de fixer les tarifs de manutention.

| | |
|--|---|
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | - |
| USAGE | Messages EDIFACT |
| DISPONIBILITÉ | www.unece.org/cefact |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | - |
| OBSERVATIONS | La valeur du code numérique n'est pas utilisée dans cette norme |

Exemple :

| | |
|---|--------------------------|
| LOA | Chargement (loading) |
| DIS | Déchargement (discharge) |
| RES | Réarrimage (re-stow) |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | LOC/HAN/C524/4079 |

2.3.16 *Motif de l'escale*

| | |
|------------------------------|---|
| INTITULÉ COMPLET | Conveyance call purpose description code (Code de description du motif de l'escale) |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | POC C525 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEFACT-ONU |
| BASE JURIDIQUE | - |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 25 juillet 2005 |
| MODIFICATION | Trade/CEFACT/2005 |
| STRUCTURE | Représentation : an..3 Code numérique à 2 chiffres : Nom de la valeur du code |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Système de codification numérique décrivant l'objet de l'escale du bateau afin de faciliter l'identification et l'enregistrement. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | HAN |

| | |
|------------------------------------|---|
| USAGE | Messages EDIFACT |
| DISPONIBILITÉ | www.unece.org/cefact |
| LANGUE(S) | Anglais |
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | - |
| OBSERVATIONS | La valeur du code numérique n'est pas utilisée dans cette norme |

Exemple :

| | |
|---|---------------------------------------|
| 1 | Opérations de chargement/déchargement |
| 23 | Évacuation des déchets |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TSR/POC/C525/8025 |

2.3.17 *Nature de la cargaison*

| | |
|---------------------------|--|
| INTITULÉ COMPLET | Code de classification du type de cargaison |
| FORME(S) ABRÉGÉE(S) | Type de cargaison EDIFACT 7085 |
| AUTORITÉ(S) D'ORIGINE | CEFACT-ONU |
| BASE JURIDIQUE | - |
| ÉTAT ACTUEL | Opérationnel |
| DATE DE MISE EN ŒUVRE | 25 juillet 2005 |
| MODIFICATION | Trade/CEFACT/2005 |
| STRUCTURE | Représentation : an..3 Code numérique à 2 chiffres : Nom de la valeur du code Description de la valeur du code numérique à 2 chiffres |
| DESCRIPTION SUCCINCTE | Système de codification numérique qui spécifie la classification du type de cargaison transportée afin de faciliter son identification, son enregistrement, sa manutention et la fixation de tarifs. |
| CLASSIFICATION(S) LIÉE(S) | HAN |
| USAGE | Messages EDIFACT |
| DISPONIBILITÉ | www.unece.org/cefact |
| LANGUE(S) | Anglais |

| | |
|------------------------------------|---|
| ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE | - |
| OBSERVATIONS | La valeur du code numérique est utilisée dans ces spécifications techniques |

Exemple :

| | |
|---|------------------------|
| 5 | Autres, sans conteneur |
| 30 | Cargaison en vrac |
| Utilisation dans les manuels de mise en œuvre | TSR/LOC/HAN/C703/7085 |

2.4 Codes de lieux

Le répertoire des codes de lieux associé à la Norme internationale relative à la notification électronique (ISRS)¹⁴ est défini dans l'annexe à la résolution n° 80 révisée (Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure).

2.5 Liste des abréviations¹⁵

| <i>Abréviations</i> | <i>Description</i> |
|---------------------|---|
| ADN | Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses) |
| ADN-D | Règles relatives au transport de marchandises dangereuses sur le Danube |
| ADNR | Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin |
| ADR | Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) |
| AIS | Système d'identification automatique (transpondeur) |
| ATIS | Système d'identification automatique des émetteurs radio (Automatic Transmitter Identification System) |
| BERMAN | Gestion des postes à quai (message EDI) |
| BICS | Système électronique de notification (en néerlandais : Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem) |
| CCNR | Commission centrale pour la navigation du Rhin |
| EN | Combined Nomenclature (on Goods) |
| CUSCAR | Customs Cargo Report (Message) |

¹⁴ Note du secrétariat : International Ship Reporting Standard – Norme internationale de notification pour la navigation.

¹⁵ Note du secrétariat : ancienne section du début de l'annexe à la résolution n° 79.

| | |
|----------------------------------|---|
| CUSDEC | Customs Declaration (Message) : Déclaration douanière (annonce) |
| DWT | Port en lourd (tonnage de port en lourd – dead weight tonnage) |
| ECDIS | Système électronique de visualisation des cartes marines |
| EDI | Échange de données informatisé |
| EDIFACT | Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport |
| ENI | Numéro européen unique d'identification des bateaux |
| ERDMS | Système européen de gestion des données de référence (European Reference Data Management Service) |
| ERI | Notification électronique internationale (<i>Electronic reporting international</i>) |
| <i>ERINOT</i> | Notification ERI (message) (<i>ERI notification</i>) |
| <i>ERIRSP</i> | Réponse ERI (Message) (<i>ERI Response</i>) |
| ERN | Numéro de l'annonce électronique (Electronic Reporting Number) |
| HPA (ETA) | Heure probable d'arrivée (<i>Estimated time of arrival</i>) |
| HPD (ETD) | Heure probable de départ (<i>Estimated time of departure</i>) |
| Code SH (<i>HS Code</i>) | Code du système harmonisé Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) |
| IFTDGN | Notification de l'expédition et du transport internationaux de marchandises dangereuses (message) (<i>International forwarding and transport dangerous goods notification</i>) |
| IFTMIN | Instruction (Message) |
| IMDG | Code international des matières dangereuses pour le trafic maritime de l'OMI (numéro) |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| FAL-OMI | Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965), avec amendements |
| INDRIS | Inland Navigation Demonstrator for River Information Services : le projet de l'Union Européenne sur la démonstration des services d'information fluviale |
| ISO | Organisation internationale de normalisation |
| ISPS | Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) |
| LOCODE | Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (LOCODE-ONU) |
| NST/R NST 2007 | Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport – révisée (à utiliser à partir de 2007) |
| OFS | Numéro officiel de bateau |

| | |
|----------------|--|
| PAXLST | Liste des passagers (message) |
| AIPCN | Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales |
| PROTECT | Organisation internationale des ports nord-européens dans lesquels transitent des de l'Europe du Nord qui gère la mise en œuvre des messages relatifs aux matières dangereuses |
| RTPC | Réseau téléphonique public commuté ; donc le réseau téléphonique normal, qu'il soit mobile ou fixe |
| RID | Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses |
| SIF | Services d'information fluviale |
| SOLAS | Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (OMI) |
| TARIC | Tarif intégré des Communautés européennes |
| CEFACT-ONU | Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques |
| CEE | Commission économique pour l'Europe |
| EDIFACT | Ensemble des règles de l'ONU applicables à l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport. |
| LOCODE-ONU | Répertoire ONU des noms de lieux Le Code des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports |
| UNDG | Répertoire des matières dangereuses des Nations Unies (numéro du) |
| UNTDID | Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales |
| URL | localisateur de ressources uniformes (adresse Internet) |
| VHF | Ondes métriques |
| VTM | Gestion de la circulation des bateaux (Vessel traffic management) |
| VTS | Services de trafic fluvial |
| OMD | Organisation mondiale des douanes |
| XML | Langage de balisage extensible (Extended Markup Language) |
