



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Groupe d'experts de l'identification permanente
du matériel roulant ferroviaire****Troisième session**

Genève, 6-7 mai 2021

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Élaboration du Système d'individualisation des véhicules ferroviaires**Identifiants uniques de fret maritime pour navires
et conteneurs : pratiques optimales****Communication du Rail Working Group*****I. Introduction**

1. Les identifiants uniques mondiaux sont monnaie courante dans d'autres domaines du secteur des transports. Les systèmes mondiaux permettant d'associer un code, un identifiant ou une marque à des marchandises sont de plus en plus répandus dans le transport maritime. Le secteur des transports dans son ensemble pourrait tirer parti de la longue et vaste expérience dont dispose ce secteur dans l'organisation, la gestion, le suivi et l'identification unique des marchandises et des navires. Dans le secteur du fret maritime, les codes du Bureau international des containers et du transport intermodal (BIC) sont particulièrement pertinents pour les cargaisons, et le système des numéros de l'Organisation maritime internationale (OMI) sert à attribuer aux navires un identifiant unique.

II. Conteneurs

2. L'utilisation d'identifiants pratiques et mondialement reconnus favorise le transport international de conteneurs et simplifie le processus logistique global, notamment lorsqu'il s'agit d'attribuer un identifiant à un conteneur et de confier le conteneur à un transitaire. Le Bureau international des containers et du transport intermodal (BIC), dont le siège se trouve à Paris, attribue des numéros uniques mondiaux aux conteneurs. Le code émis et attribué par le BIC, associé à un numéro à sept chiffres sélectionné par l'exploitant ou le propriétaire, permet de donner à chaque conteneur un identifiant unique. Qui plus est, les codes ne sont repris par aucun autre registre, à l'échelle régionale ou sur le plan opérationnel, et ils sont acceptés par plusieurs organismes mondiaux, dont :

- L'Organisation mondiale des douanes ;

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du secrétariat.



- L'Union internationale des transports routiers (IRU) ;
- L'Union internationale des chemins de fer (UIC) ;
- La Chambre internationale de la marine marchande ;
- L'Association du transport aérien international (IATA) ;
- La Fédération internationale des déménageurs internationaux (FIDI).

Ils sont en outre utilisés dans le monde entier par plus de 2 400 propriétaires et exploitants de conteneurs.

3. L'identifiant unique, alphanumérique, comprend quatre caractères latins (le code BIC) et sept chiffres arabes dont le dernier est un chiffre d'autocontrôle. Les trois premiers caractères correspondent au propriétaire ou à l'exploitant du conteneur et le dernier au type d'équipement (« U » pour les conteneurs). Le BIC n'enregistre pas les six chiffres de série, qui sont laissés à la discrétion du propriétaire ou de l'exploitant, sous réserve que chaque numéro ne soit attribué qu'une seule fois.

4. L'enregistrement initial d'un nouveau code BIC permet d'enregistrer jusqu'à un million de conteneurs pour un tarif forfaitaire de 2 000 euros. Le renouvellement annuel du certificat afférent à un code coûte 475 euros¹. Les propriétaires peuvent inscrire gratuitement au registre une adresse d'établissement. Cette inscription peut être faite au moyen d'une demande adressée au Bureau sur papier ou dans un formulaire en ligne. Après avoir reçu la demande, le BIC débute la procédure d'enregistrement en vérifiant que les codes soumis sont disponibles et en confirmant au demandeur que l'inscription a été faite à titre temporaire. Dès que le demandeur s'est acquitté des frais à régler, l'enregistrement officiel est validé et le marquage de la flotte de conteneurs peut être réalisé.

5. Il est possible, bien qu'inhabituel, de changer le code BIC. En principe, la marque ne change pas, même en cas de transfert de propriété, à moins que le code ne soit effacé du conteneur ou remplacé par un autre code dûment enregistré par le BIC au nom d'un nouveau propriétaire.

III. Navires

6. L'Organisation maritime internationale (OMI) a introduit les numéros OMI en 1987, dans le cadre du Système de numéros OMI d'identification des navires, initialement afin de renforcer la sécurité maritime, la prévention de la pollution et la prévention des fraudes. En 1996, ces numéros sont devenus obligatoires pour la plupart des catégories de navires, ainsi que pour les armateurs et les sociétés d'exploitation. Comme dans le cas du code BIC, le caractère unique de ces numéros est la clef de voûte de leur applicabilité mondiale. Le numéro OMI d'un navire ne change pas en cas de changement de propriétaire, de pays d'immatriculation ou de dénomination dudit navire.

7. Le numéro OMI est composé du sigle « IMO » suivi d'un numéro à sept chiffres, le dernier étant un chiffre d'autocontrôle qui sert à vérifier l'authenticité du numéro OMI. Le système est administré dans sa totalité par IHS Maritime, une société de services d'information anglo-américaine dont le siège se trouve à Londres. Cette société procède gratuitement à l'identification et à l'attribution des numéros².

IV. Conventions de marquage

8. Le code BIC est apposé à l'avant, au-dessus, sur le côté gauche, sur le côté droit et sur la porte du conteneur. L'identification du conteneur est donc aisée dans les conditions météorologiques difficiles et lors d'opérations de transport intermodal. Le numéro OMI doit,

¹ <https://www.bic-code.org/bic-codes/bic-code-registration-procedure/>.

² <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx#:~:text=The%20Number%20consists%20of%20seven,company%20and%20For%20registered%20owner.>

lui aussi, être apposé en caractères indélébiles et de manière à être nettement visible, généralement sur la coque ou la superstructure du navire. Sur les navires de transport de passagers, il doit être apposé sur une surface horizontale visible depuis le dessus. Le numéro d'identification du navire doit également être apposé à l'intérieur de celui-ci. Il est aujourd'hui fréquent que le constructeur fasse attribuer et apposer un numéro OMI pendant la construction d'un navire.

V. Conclusion

9. Compte tenu de la transformation numérique actuelle de la chaîne logistique, l'utilisation d'identifiants permanents pour chaque moyen de transport de marchandises, qu'il s'agisse de grands navires ou de petits conteneurs, permet d'associer de nouveaux systèmes de localisation numériques à ces moyens de transport, et ainsi de favoriser l'échange d'informations importantes concernant leur localisation, leur condition et leur état, entre les parties intéressées. Actuellement, un tel degré de transparence peut être facilement exploité par les propriétaires de conteneurs, les exploitants de terminaux, les autorités douanières et les organisations internationales concernées, ces systèmes étant de plus en plus numérisés. À titre d'exemple, dans le cadre du registre des codes BIC, plusieurs applications sécurisées permettent de fluidifier les flux de données dans l'ensemble de la chaîne logistique. En raison de la fiabilité et de la fonctionnalité qu'offrent ces systèmes aux créateurs et aux bailleurs, il est en outre de plus en plus fréquent qu'ils soient associés à la documentation relative aux prêts et financements.

10. Le secteur des transports est totalement mondialisé, et l'approvisionnement alimentaire et médical essentiel assuré sur de longues distances pendant la pandémie de COVID-19 n'a fait qu'accentuer cette tendance. Il importe donc d'étudier les pratiques optimales dans l'ensemble de la chaîne logistique. Plusieurs solutions, dont les systèmes mondiaux d'identifiants uniques (surtout lorsqu'ils sont compatibles avec des moyens numériques), peuvent être adaptées à différents types de ressources et branches d'activité pour fluidifier la conduite des opérations et la rendre plus efficace. Il est clair que les principaux moyens de transport, qu'il s'agisse de voitures ou de camions, d'avions, de bateaux ou de conteneurs, s'inscrivent dans une approche commune qui nécessite un système mondial d'identification unique et des protocoles parallèles concernant la manière d'apposer l'identifiant unique sur l'objet concerné. Grâce au Protocole ferroviaire de Luxembourg, qui prévoit pour la première fois l'utilisation d'un identifiant unique mondial, le secteur ferroviaire s'alignera sur les pratiques d'autres domaines du secteur des transports.
