

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

**Norme internationale relative aux
systèmes électroniques de notification
en navigation intérieure**

Résolution n° 79

Révision 1



NATIONS UNIES

Genève, 2021

Avant-propos

La Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure a été adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) lors de sa quarante-neuvième session en tant que partie II de l'annexe à la résolution n° 60 « Normes internationales pour les avis à la batellerie et pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure », qui introduisait pour la première fois les normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure.

Etant donné qu'au sein de l'Union européenne ces deux normes sont maintenues par deux groupes d'experts internationaux distincts, le Groupe de travail des transports par voie navigable a décidé, lors de sa cinquante-septième session, d'ajouter une référence au travail réalisé par les deux groupes d'experts dans ces domaines et de les séparer en deux résolutions afin de faciliter leur mise à jour.

La présente révision est basée sur la version révisée de la norme internationale pour la notification électronique des navires en navigation intérieure publiée dans 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. Elle a été adoptée par le SC.3 lors de sa soixante-quatrième session (7-9 octobre 2020) en tant que la résolution n° 101 (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 68).

Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

Résolution n° 79

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 14 novembre 2014)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Considérant sa résolution n° 57 sur les services d'information fluviale (TRANS/SC.3/165) et désireux de promouvoir la mise en place rapide sur le réseau européen de voies navigables de services harmonisé d'information fluviale,

Estimant que l'adoption dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies de normes communes paneuropéennes pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure aidera à atteindre cet objectif, à surmonter les problèmes de langue, à faciliter l'échange électronique de données entre tous les partenaires intervenant dans les transports par voie navigable et à accroître l'efficacité et la sûreté de ces transports,

Prenant en considération le fait que les États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont récemment adopté des normes internationales pertinentes et qu'il est envisagé de les utiliser dans le cadre de la Commission du Danube,

Ayant à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur les travaux de sa vingt-neuvième session (TRANS/SC.3/WP.3/58, par. 45),

1. *Recommande* aux gouvernements de se fonder sur les normes internationales figurant respectivement dans l'annexe à la présente résolution pour l'élaboration et l'introduction de systèmes électroniques de notification en navigation intérieure,
2. *Prie* les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils souscrivent à la présente résolution,
3. *Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.
4. *Décide* que l'annexe à cette Résolution remplace la partie II de l'annexe à la Résolution n° 60 telle que reproduite dans les documents ECE/TRANS/SC.3/175.

Amendements à la résolution n° 79 intitulée « Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure »

Résolution n° 101

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 9 octobre 2020)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Notant avec satisfaction les progrès accomplis dans le développement des services d'information fluviale (SIF), tels que décrits dans les Directives et recommandations pour les services d'information fluviale adoptées par la Commission de la navigation intérieure de l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales (AIPCN) en 2019, en particulier concernant l'échange de données informatisé et les systèmes électroniques de notification dans le cadre des SIF,

Donnant suite aux recommandations stratégiques énoncées dans la Déclaration de Wrocław et la résolution n° 265 du Comité des transports intérieurs en date du 22 février 2019 portant sur le développement des SIF,

Donnant également suite à la recommandation n° 5 du Livre blanc de la CEE sur les progrès, les réalisations et l'avenir du transport durable par voie navigable (ECE/TRANS/279), selon laquelle l'accent doit être mis sur le développement et l'application à l'échelle paneuropéenne des SIF et d'autres technologies de l'information,

Soulignant le rôle que jouent les normes relatives aux systèmes électroniques de notification dans le bon fonctionnement des SIF et l'échange de données entre partenaires dans le secteur de la navigation intérieure et avec les partenaires dans les chaînes de transport multimodales,

Considérant que la Norme harmonisée relative aux systèmes électroniques de notification doit être mise en œuvre sur les voies navigables de tous les États membres de la CEE dans le but d'améliorer la sécurité de la navigation et du transport des marchandises sur les voies de navigation intérieure,

Tenant compte des résultats des activités du Groupe d'experts des notifications électroniques internationales et des travaux actuellement menés par la Commission européenne et par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) aux fins de l'actualisation de la Norme relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables,

Rappelant la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure annexée à la résolution n° 79 (ECE/TRANS/SC.3/198) qu'il a adoptée le 14 novembre 2014 ;

1. *Décide* de remplacer le texte annexé à la résolution n° 79 par le texte annexé à la présente résolution ;
2. *Recommande* aux gouvernements, organisations intergouvernementales, organisations d'intégration économique régionale, commissions fluviales et entreprises privées d'appliquer la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, telle qu'elle figure dans l'annexe de la présente résolution ;
3. *Invite* les gouvernements à tenir le secrétariat informé des mesures prises en vue de l'application de la Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, en précisant les voies navigables concernées ;
4. *Prie* la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

Table des matières

	<i>Page</i>
Partie 0 : Objectif et domaine d'application	6
Partie I : Convention relative aux manuels de mise en œuvre des messages	6
1.1 Introduction	8
1.2 Structure des messages EDIFACT	8
1.3 Introduction aux types de messages	8
Partie II : Codes et références.....	10
2.1 Introduction	10
2.2 Définitions.....	10
2.3 Description des classifications et des codes	13
2.4 Codes de lieux	31
2.5 Liste des abréviations	32
Appendices ¹	
Appendice 1. Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) – ERINOT	
Appendice 2. Listes des passagers et des membres d'équipage (PAXLST)	
Appendice 3. Message de réponse et de réception ERINOT (APERAK) – ERIRSP	
Appendice 4. Notification au port pour la gestion des postes à quai (BERMAN)	

¹ Les appendices 1 à 4 sont disponibles en format électronique sur <https://unece.org/resolutions-1> en anglais et français uniquement.

Partie 0 : Objectif et domaine d'application

La Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure a pour objectif de permettre la transmission électronique de données aux autorités et de faciliter l'échange de données informatisé (EDI) entre partenaires dans le secteur de la navigation intérieure et avec les partenaires dans les chaînes de transport multimodales qui intègrent la navigation intérieure.

Cette norme décrit les messages, les informations, les codes et les références à utiliser dans les annonces électroniques liées aux différents services et fonctions des services d'information fluviale (SIF).

Cette norme s'appuie sur des normes, nomenclatures et recommandations internationalement reconnues dans le commerce et le transport, qu'elle complète en vue de la navigation intérieure. Elle tient compte des enseignements acquis dans le cadre des projets de l'Union européenne ainsi que de la mise en œuvre de systèmes de notification dans différents États. Les nouvelles initiatives émanant du Groupe d'experts des notifications électroniques internationales ont également été prises en compte.

La présente norme comprend les principales recommandations fondamentales concernant la notification électronique. Il conviendra de réviser certaines procédures et pratiques recommandées à la lumière des données empiriques collectées.

Les relations entre les entités privées (chargeurs, bateliers, exploitants de terminaux, gestionnaires de flotte) et publiques (administrations des voies navigables, ports publics) sont prises en compte dans la présente norme, contrairement aux relations entre les entités privées auxquelles ne sont parties aucun partenaire public (par exemple entre des bateliers et des exploitants de terminaux).

Deux directives de la Commission européenne ont été prises en compte dans un souci de compatibilité avec le secteur de la navigation maritime :

- Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE ;
- 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.

Les fondements juridiques de la présente norme se trouvent dans les textes suivants :

- Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires ;
- 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 ;
- Résolution de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) du 28 mai 2003 : « Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure » (Résolution 2003-I-23) ;
- Recommandations du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) sur l'échange de données commerciales (recommandations 25, 31 et 32, échange de données informatisé et accords de commerce électronique).

Pour la Commission économique pour l'Europe (CEE), la norme a été adoptée le 20 octobre 2005 par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) en tant que résolution n° 60, intitulée « Normes internationales relatives à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure », puis, le 14 novembre 2014, en tant que résolution n° 79.

La présente norme révisée a été établie en 2020 par le secrétariat de la CEE en coopération avec la présidence du Groupe temporaire d'experts des notifications électroniques internationales, qui relève du Groupe de travail des technologies de l'information du CESNI. Elle a été finalisée et adoptée par le SC.3 à sa soixante-quatrième session le 9 octobre 2020 en tant que résolution n° 101.

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-ONU)² 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
4. Notification au port pour la gestion des postes à quai (BERMAN)

Les messages peuvent en outre remplir les fonctions suivantes :

² Pour les abréviations utilisées dans la présente annexe, voir le chapitre 2.5.

- 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)³.

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.

³ Conformément au Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

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 Définitions

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.

« 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.

« Code » désigne une chaîne de caractères utilisée comme moyen abrégé a) d'enregistrer ou de répertorier des informations, et b) de représenter ou 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 commun⁴ associant par un numéro unique des documents, des messages électroniques et d'autres échanges ayant le même objectif et les mêmes caractéristiques.

« 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.

⁴ Le dénominateur commun désigne un attribut commun à tous les membres d'une catégorie.

« 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 pertinents⁵ :

- Les marchandises classées selon la nomenclature UNDG ;
- Les marchandises classées selon la nomenclature de l'ADN ;
- Les marchandises classées selon le Code IMDG ;
- Les matières liquides dangereuses répertoriées dans le Recueil IBC ;
- Les gaz liquéfiés répertoriés dans le Recueil IGC ;
- Les solides visés à l'appendice 1 du 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.

« 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).

⁵ Conformément à la 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.

« 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.

« 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.

« Service de trafic fluvial » (VTL) (*vessel traffic service – VTS*) désigne tout service tel que défini au 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.

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 n° 28
AUTORITÉ(S) D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	Recommandation n° 28, ECE/TRADE/276 ; TRADE/CEFACT/2001/23
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	Mars 2001
MODIFICATION	Révision 4.2 en 2018 ou la plus récente.
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 n° 19
DISPONIBILITÉ	https://unece.org/trade/standards/trade-and-uncfact/code-list-recommendations Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncfact
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)

INTITULÉ COMPLET	Numéro OMI d'identification du navire
FORME(S) ABRÉGÉE(S)	N° OMI
AUTORITÉ(S) D'ORIGINE	Organisation maritime internationale/IHS Maritime
BASE JURIDIQUE	Résolution OMI A.1078(28), SOLAS chapitre XI, règlement 3
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	–
MODIFICATION	Mise à jour quotidienne
STRUCTURE	Préfixe « IMO » et numéro de registre 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 de mer
DISPONIBILITÉ	https://imonumbers.ihs.com ; www.equasis.org ; https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	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	–
DUREE 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 de l'Union européenne. 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	7 466 rubriques, organisées en quatre niveaux hiérarchiques Niveau 1 : sections codées par des chiffres romains (de I à XXI) Niveau 2 : chapitres désignés par des codes numériques à deux chiffres Niveau 3 : rubriques désignées par des codes numériques à quatre chiffres Niveau 4 : sous-rubriques désignée par des codes numériques à six chiffres
DESCRIPTION SUCCINCTE	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.
CLASSIFICATION(S) LIÉE(S)	Système harmonisé (SH) : accord complet sur le niveau à six chiffres ; Nomenclature combinée (NC) NST sur le niveau à 3 chiffres
USAGE	Produits
DISPONIBILITÉ	Organisation mondiale des douanes, Rue du Marché 30, B-1210 Bruxelles, Belgique www.wcoomd.org Conseil de coopération douanière, Bruxelles
LANGUE(S)	Toutes les langues officielles de l'Union européenne

ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Un sous-ensemble des codes utilisés pour la notification électronique sera géré par le groupe d'experts ERI ⁶ Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne
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	https://unece.org/DAM/trans/doc/2008/wp6/ECE-TRANS-WP6-155a1f.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

⁶ Groupe de travail temporaire des notifications électroniques internationales du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI/TI/ERI).

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)	Anglais, français, russe, allemand, néerlandais
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, 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	Pour les marchandises voyageant sur un bateau destiné au transport des marchandises sèches : Numéro ONU Nom de la substance (selon le tableau A de la partie 3 de l'ADN), Classe Code de classification du danger Groupe d'emballage Plaque (étiquette) d'identification du danger Pour les marchandises sur un bateau-citerne : Numéro ONU Nom de la matière (selon le tableau C de la partie 3 de l'ADN) Classe Groupe d'emballage
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	https://unece.org/about-adn www.ccr-zkr.org www.danubecommission.org Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne
LANGUE(S)	Anglais, français, russe, allemand
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Commission économique pour l'Europe, ONU, Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse Commission centrale pour la navigation du Rhin, 2, place de la République – CS 10023 F-67082 Strasbourg Cedex, France
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 2021 de l'ADR/RID/ADN, qui est harmonisée avec la 21 ^e édition révisée du Règlement type de l'ONU, entrera en vigueur le 1 ^{er} janvier 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 ; 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 et de leurs subdivisions — Partie 1: Codes de pays
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)
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 https://unece.org/unlocode Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncefact
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 n° 16 (ECE/TRADE/227)
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	1980
MODIFICATION	2020 (mis à jour deux fois par an)

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	https://unece.org/unlocode Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncefact
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)

2.3.13 *Code d'identification du conteneur*

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 3, annexe A
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 types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage
FORME(S) ABRÉGÉE(S)	Recommandation n° 21
AUTORITÉ(S) D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	–
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	Août 1994 (ECE/TRADE/195)
MODIFICATION	ECE/TRADE/211, la liste de codes est mise à jour en 2020
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	https://unece.org/trade/standards/trade-and-uncefact/code-list-recommendations Système européen de gestion des données de référence (ERDMS) géré par la Commission européenne
LANGUE(S)	Anglais, français, russe, allemand
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncefact
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 données EDIFACT-ONU 4079
AUTORITÉ(S) D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	–
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	25 juillet 2005
MODIFICATION	Mis à jour deux fois par an
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	https://unece.org/2011-present , Répertoire d'éléments de données (Data element directory) (EDED)
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncefact
OBSERVATIONS	La valeur du code numérique n'est pas utilisée dans cette norme

Exemple :

LOA	Chargement (<i>loading</i>)
DIS	Déchargement (<i>discharge</i>)
RES	Réarrimage (<i>re-stow</i>)
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)	Élément de données EDIFACT-ONU 8025
AUTORITÉ(S) D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	–
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	25 juillet 2005
MODIFICATION	Mis à jour deux fois par an
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	https://unece.org/2011-present , Répertoire d'éléments de données (Data element directory) (EDED)
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncefact
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)	Élément de données EDIFACT-ONU 7085
AUTORITÉ(S) D'ORIGINE	CEFACT-ONU
BASE JURIDIQUE	–
ÉTAT ACTUEL	Opérationnel
DATE DE MISE EN ŒUVRE	25 juillet 2005
MODIFICATION	Mis à jour deux fois par an
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	https://unece.org/2011-present , Répertoire d'éléments de données (Data element directory) (EDED)
LANGUE(S)	Anglais
ADRESSE DE L'ORGANISME RESPONSABLE	Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) Palais des Nations, 1211 Genève 10, Suisse, https://unece.org/trade/uncefact
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) 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 abréviations

<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)
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)
BERMAN	Gestion des postes à quai (message EDI)
CCNR	Commission centrale pour la navigation du Rhin
DWT	Port en lourd (tonnage de port en lourd – dead weight tonnage)
EDI	Échange de données informatisé
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>)
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 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>)
IMDG	Code international des matières dangereuses pour le trafic maritime (numéro)
OMI	Organisation maritime internationale
FAL-OMI	Convention visant à faciliter le trafic maritime international (1965), avec amendements
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 2007	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques du transport (à utiliser à partir de 2007)
<i>PAXLST</i>	Liste des passagers (message)

PROTECT	Organisation internationale des ports de l'Europe du Nord qui gère la mise en œuvre des messages relatifs aux matières dangereuses
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-ONU	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
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)
VTM	Gestion de la circulation des bateaux (Vessel traffic management)
OMD	Organisation mondiale des douanes
XML	Langage de balisage extensible (Extended Markup Language)

Appendice 1

Notification de marchandises (dangereuses) (IFTDGN) – ERINOT

Appendice 2

Listes des passagers et des membres d'équipage (PAXLST)

Appendice 3

Message de réponse et de réception ERINOT (APERAK) – ERIRSP

Appendice 4

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

Les appendices 1 à 4 sont disponibles en format électronique sur <https://unece.org/resolutions-1> en anglais et français uniquement.
