

**Commission économique pour l'Europe****Conseil exécutif****Centre des Nations Unies pour la facilitation
du commerce et les transactions électroniques****Vingt-quatrième session**Genève, 30 avril et 1^{er} mai 2018

Point 7 c) de l'ordre du jour provisoire

**Recommandations et normes : Questions connexes
à noter et pour information****Rapport sur les travaux de la troisième
Conférence sur le Répertoire de codes des
Nations Unies pour les lieux utilisés pour
le commerce et les transports tenue
en avril 2017***Résumé*

Le présent rapport rend compte des débats menés et des décisions prises à l'occasion de la troisième Conférence sur le Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (Répertoire LOCODE-ONU). Le débat a porté sur les principaux aspects du Répertoire LOCODE-ONU et les faits nouveaux s'y rapportant, et sur les travaux que pourrait mener le groupe consultatif du LOCODE-ONU qu'il a été proposé de créer.

Le présent document est soumis pour information à la vingt-quatrième séance plénière du CEFACT-ONU.



I. Introduction et participation

1. La troisième Conférence sur le Répertoire LOCODE-ONU s'est déroulée le 30 mars 2017 au Palais des Nations, à Genève, la communauté d'utilisateurs ayant demandé qu'une telle conférence se tienne une fois par an. C'était la troisième fois que le secrétariat de la CEE, en collaboration avec le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), organisait cette conférence.
2. Les objectifs de la Conférence sont les suivants :
 - Offrir aux parties prenantes qui sont membres de la communauté des utilisateurs du Répertoire LOCODE-ONU, notamment les administrations publiques, les entreprises du secteur privé (et leurs associations industrielles) et les organisations internationales, un cadre où elles pourront examiner les questions relatives à la mise à jour et au développement du Répertoire ;
 - Échanger des données d'expérience, faire le bilan de l'expérience acquise et mettre en relief l'importance de l'harmonisation des codes LOCODE-ONU au niveau national et, surtout, de la mise en place du guichet unique ;
 - Poursuivre le débat sur l'utilisation élargie des codes LOCODE-ONU dans le secteur maritime (notamment dans le cadre de la surveillance des mouvements de navires exercée à des fins de sûreté maritime) et dans le système communautaire de ports (PCS) ; et
 - Présenter un rapport d'étude sur les aspects commerciaux des codes LOCODE-ONU (comme cela a été demandé à l'occasion de la Conférence de 2016) afin de susciter un débat et pour que des observations soient formulées sur la voie à suivre et, enfin, faire un compte rendu des travaux accomplis par le secrétariat depuis la dernière session de la Conférence.
3. Les pays ci-après étaient présents : Brésil, Chine, Chypre, Estonie, Finlande, France, Italie, Japon, Maroc, Pays-Bas, Suède, Thaïlande et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient également présents.
4. Les organisations internationales ci-après ont participé à la Conférence : Association du transport aérien international (IATA), Organisation maritime internationale (OMI), Association internationale des ports (AIP), International Port Community Systems Association (IPCSEA), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Union internationale des télécommunications (UIT). L'organisation non gouvernementale ci-après a aussi participé à la session : Bureau international des containers et du transport intermodal (BIC). Parmi les représentants du secteur privé qui ont participé à la Conférence figuraient COSCO, l'Institut de recherche sur l'environnement (ESRI), IHS Markit, Marseille Gyptis International (MGI) et SMDG.

II. Activités du secrétariat

A. Allocution de bienvenue

5. Le Secrétaire exécutif adjoint a donné un aperçu de l'histoire des codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports (codes LOCODE-ONU) et de la manière dont ils sont appliqués. Il s'est dit satisfait des travaux qui avaient pu être accomplis depuis la première Conférence sur le Répertoire LOCODE-ONU (2015) bien que les ressources du secrétariat aient été restreintes. Compte tenu de ces restrictions, une participation accrue de la communauté d'utilisateurs à la mise à jour du Répertoire LOCODE-ONU serait nécessaire.
6. Le Président du CEFACT-ONU a rappelé l'importance du Répertoire LOCODE-ONU en tant que norme mondiale destinée à faciliter le commerce et les transports internationaux et l'utilisation généralisée des codes au sein du CEFACT-ONU, à

laquelle faisaient référence plusieurs recommandations sur la facilitation du commerce. Il a donné un aperçu de la manière dont les codes étaient utilisés dans de nombreux règlements de par le monde, y compris dans les certificats d'origine, les conventions relatives aux transports internationaux, les certificats sanitaires et phytosanitaires, les normes de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES) et presque tous les règlements douaniers du monde entier. Le Président a aussi mis l'accent sur la coopération directe avec d'autres organismes de normalisation, dont l'IATA, l'OMI et l'Organisation mondiale des douanes (OMD), et de nombreuses autres organisations internationales.

B. Rapport du Secrétariat sur les activités relatives au Répertoire LOCODE-ONU menées depuis la Conférence de 2016 sur le Code pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports de l'ONU (LOCODE/ONU)

7. Le secrétariat de la CEE a passé en revue les décisions prises par la Conférence de 2016 sur les codes LOCODE-ONU (Partie VI du document ECE/TRADE/C/CEFACT/2017/14) et décrit les activités de suivi. L'une des décisions les plus importantes a été de créer un groupe consultatif du LOCODE-ONU. Le mandat de ce groupe a été soumis pour approbation à la vingt-troisième séance plénière du CEFACT-ONU (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_plenary/2017_Plenary/ECE_TRADE_C_CEFACT_2017_14__UNLOCODE_SecondConferenceReport.pdf).

8. Conformément à l'une des décisions adoptées pendant la Conférence de 2016, une étude des aspects commerciaux et de l'ordonnement des tâches du système LOCODE-ONU a été réalisée afin de faciliter la refonte du système. Les conclusions de cette étude ont été publiées.

9. Dans le cadre des activités de suivi, un dossier technique a été communiqué aux fins du recensement des logiciels libres pouvant être utiles dans le cadre de l'amélioration de la qualité des données du Répertoire LOCODE-ONU.

10. Le secrétariat de la CEE s'emploie déjà à augmenter l'importance du réseau de coordonnateurs mis en place après la Conférence de 2015 sur les codes LOCODE-ONU. À ce jour, 32 coordonnateurs nationaux ont été désignés, notamment par Chypre, la Grèce, les Pays-Bas, la Suède et la Turquie, pour les désignations les plus récentes, et six institutions nationales ont récemment été chargées de la coordination, notamment des institutions désignées par l'UIT, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) et Eurostat, qui ont respectivement présenté un exposé à la Conférence.

11. Lors de la dernière conférence sur les codes LOCODE-ONU, le représentant de la Thaïlande avait fait observer que de nombreux aéroports étaient inscrits à la fois dans les listes de codes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et dans celles de l'IATA mais qu'il existait aussi des aéroports dont le nom n'était codifié que par l'une de ces organisations. Il a demandé si l'attribution d'un code à un aéroport par une seule de ces organisations et, dans ce cas, par laquelle des deux, suffisait pour demander l'inscription de cet aéroport dans le Répertoire LOCODE-ONU. Le représentant de l'Union postale universelle (UPU) a déclaré que l'UPU préférerait l'OACI. Le secrétariat de la CEE a invité le représentant de l'IATA à expliquer la différence entre les codes désignant un aéroport et ceux désignant un lieu où un aéroport est établi.

12. Le représentant de l'IATA a expliqué que, pour l'essentiel, les codes de cette organisation désignant des aéroports se rapportaient à des aéroports offrant des services de fret aérien et de transport de passagers. Comme le secrétariat de la CEE, l'IATA s'appuyait sur les résolutions des conférences des services passagers et sur la résolution n° 763, qui visait précisément les identifiants de lieu. Après s'être entretenue de cette question l'année précédente avec le secrétariat de la CEE, l'IATA avait été attentive aux problèmes liés à la mise en conformité de son système de codage avec le Répertoire LOCODE-ONU. Toutefois, comme l'a répété le représentant de l'IATA, il était difficile à cette organisation d'harmoniser ses codes avec les codes LOCODE-ONU car la majorité des entités qui demandaient des codes d'aéroport de l'IATA étaient des compagnies aériennes et des

entreprises commerciales qui utilisaient des systèmes informatisés de réservation et pour lesquelles les dépenses découlant de toute modification des codes seraient excessives.

13. Le représentant de l'International Port Community Systems Association a remercié le représentant de l'IATA des précisions apportées. L'IPCSA était disposée à dresser une carte des deux systèmes de codification en question car aussi bien les codes d'aéroport de l'IATA que ceux du Répertoire LOCODE-ONU étaient utilisés par les entreprises auxquelles l'IPCSA fournissait des services. Le représentant de l'IATA a répondu qu'une modification du système de codification nécessiterait un réinvestissement considérable principalement en raison de la refonte des systèmes informatisés de réservation. L'IATA n'avait pas vocation à prendre une telle décision, qui devrait être soumise pour examen au secrétariat des conférences des services passagers. Le représentant de l'IPCSA a précisé que cette organisation s'intéressait à la possibilité de recenser les lieux où les deux systèmes de codification étaient utilisés car cela faciliterait ses activités.

C. Projet pilote (Phase II) d'amélioration du Répertoire LOCODE-ONU

14. Un projet pilote a été lancé afin de présenter à la communauté d'utilisateurs du système de codification LOCODE-ONU des idées sur la manière dont les nouvelles technologies pourraient profiter à ce système. Le projet pilote (Phase I) de cartographie des codes LOCODE-ONU s'appuyant sur l'informatique en nuage avait été présenté à la Conférence de 2016. Il faisait la démonstration de l'utilisation des latitudes et des longitudes pour la cartographie de la norme, des moyens utilisés pour vérifier l'emplacement des lieux visés et de la possibilité de zoomer sur un lieu répertorié afin de recueillir les métadonnées s'y rapportant.

D. Débat

15. Le représentant du Japon s'est interrogé avec préoccupation au sujet de la capacité de l'ONU d'assumer durablement les coûts d'exploitation d'une telle plateforme.

16. Le Président du CEFACT-ONU a demandé si cette plateforme serait hébergée par la CEE ou par l'ESRI. Le représentant de l'ESRI a répondu que les deux solutions étaient envisageables. La plateforme pourrait être hébergée dans des locaux de l'ONU ou de façon dématérialisée.

17. Exprimant les mêmes préoccupations que le représentant du Japon, le représentant de l'OMI a estimé que la durabilité était un élément essentiel et comptait plus que le montant des dépenses. Il a souligné qu'il importait que la plateforme soit gérée par la CEE et que toutes les parties prenantes puissent y donner leur avis. L'OMI tenait beaucoup à respecter les procédures établies par la CEE et, en particulier, les conclusions de l'équipe chargée de l'étude de faisabilité concernant les exigences opérationnelles et l'élaboration des rapports. S'agissant du mandat confié au groupe, la principale priorité définie pour l'OMI était de définir des exigences opérationnelles. Pendant une visioconférence avec l'équipe chargée de réaliser une étude, l'OMI avait évoqué la possibilité d'ouvrir le processus à d'autres prestataires de services proposant des solutions comparables compte tenu des exigences opérationnelles.

18. S'appuyant sur l'exemple de la France, le Président du CEFACT-ONU a montré aux participants qu'il était important de disposer d'un coordonnateur national. Il a souligné que toutes les demandes de mise à jour de données qui étaient soumises devraient faire l'objet d'un contrôle national afin de garantir la qualité du commerce international. Le secrétariat de la CEE a fait observer que la France était l'un des cinq pays où il y avait le plus grand nombre de lieux inscrits dans le Répertoire LOCODE-ONU. La France ayant presque épuisé les codes à trois caractères, le secrétariat de la CEE l'a engagée à désigner un coordonnateur national, qui pourrait éclaircir la liste des codes de lieux. Si la France ne prenait pas de telles mesures, l'attribution de codes à de nouveaux lieux poserait de plus en plus de problèmes. Le représentant de la France a posé une question au sujet du commerce électronique et du commerce de détail. Il a déclaré que les plateformes de commerce électronique entre entreprises et de commerce électronique de détail passaient par les

procédures commerciales internationales alors que les codes qui ne relevaient pas du système LOCODE-ONU étaient utilisés dans l'adresse des destinataires sur les plateformes de commerce électronique entre consommateurs. Le Président du CEFACT-ONU a répondu que la situation des utilisateurs était différente dans le cas du Répertoire LOCODE-ONU.

III. Exposés techniques et débat

A. Harmonisation du Répertoire LOCODE-ONU aux fins de la mise en place de guichets uniques

i) Exposé du Brésil

19. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour le Brésil a présenté ses activités et les progrès accomplis, en particulier dans l'harmonisation du code aux fins de la mise en place d'un guichet unique. Il a dit que la nécessité d'attribuer un code conforme au système LOCODE-ONU à de nouveaux lieux était très forte au Brésil, compte tenu, entre autres, de la taille du pays et du grand nombre de municipalités, d'aéroports internationaux et de dépôts intérieurs de dédouanement qu'il comptait.

20. L'intervenant a fait un bref exposé sur la manière dont le Répertoire LOCODE-ONU était utilisé dans l'initiative qu'avait lancée le Brésil afin de créer un guichet unique, qui passait par une refonte complète des processus d'importation, d'exportation et de transit et réunissait sept projets visant notamment l'harmonisation des données à partir du modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes.

21. Le coordonnateur a décrit aux participants l'état de la liste de codes brésilienne avant sa nomination et leur a donné un bref aperçu de certaines des améliorations apportées à la qualité des données depuis sa nomination officielle, en 2015. Il a souligné que les changements en cascade étaient un important obstacle à la validation. Ainsi, une seule demande de mises à jour des données pouvait entraîner la modification de 11 rubriques. Prenant pour exemples la ville et le port de Tubarão, le représentant a souligné l'importance de l'harmonisation. Il a insisté sur la nécessité d'harmoniser les codes utilisés par l'administration douanière brésilienne, l'IATA et l'OMI avec le LOCODE-ONU, d'examiner les codes d'état alphabétiques QQ, RL et RQ et les codes ne comportant pas trois caractères, et de veiller à ce qu'il n'y ait qu'un seul code par lieu.

22. Le coordonnateur national pour le Brésil a répondu à une question sur la différence entre le code de l'OMI et le code LOCODE-ONU se rapportant au port brésilien de Tubarão. Il a déclaré que le problème continuait de se poser, a souligné la nécessité de le résoudre et a demandé à tous les acteurs concernés de coordonner leur action. Estimant qu'il existait probablement des cas similaires dans d'autres lieux au Brésil, ou dans d'autres pays, il a affirmé que la recherche d'une solution à ce problème se poursuivait.

23. Enfin, le coordonnateur a réaffirmé la volonté du Brésil de faire mieux connaître le système LOCODE-ONU aux organismes gouvernementaux brésiliens et aux acteurs du commerce international.

ii) Exposé de la Finlande

24. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour la Finlande a donné une vue d'ensemble de PortNet, qui est le service national chargé de la mise en place d'un guichet unique pour les formalités relatives au trafic maritime en Finlande. Il a indiqué que PortNet se conformait à la Recommandation n° 33 de la CEE, à la législation de l'UE applicable aux formalités déclaratives et, pour ce qui est de la mise en œuvre, aux directives de l'Agence européenne pour la sécurité maritime relatives au guichet unique et au prototype de guichet

unique élaboré par l'Agence¹. En Finlande, les demandes de mise à jour de données concernaient le plus souvent des gares routières, rarement l'emplacement d'un port.

25. Le coordonnateur a communiqué aux participants les informations les plus récentes sur l'utilisation du système LOCODE-ONU dans PortNet. Il a aussi indiqué que la Finlande tenait à jour les codes LOCODE-ONU en se fondant sur l'édition la plus récente du Répertoire LOCODE-ONU et a insisté sur l'importance d'utiliser les codes pour préserver l'intégrité des données.

26. Le coordonnateur a terminé son intervention en présentant une feuille de route pour la mise en place du guichet unique national, qui appellera une harmonisation au niveau européen et une application pratique au niveau national, puis, peu après, l'engagement de travaux dans le cadre du Comité de la simplification des formalités de l'OMI et du comité de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) chargé de la navigation électronique.

iii) Exposé de la Chine

27. La coordonnatrice nationale du LOCODE-ONU pour la Chine a fait le point sur l'utilisation et la mise à jour des codes dans ce pays.

28. En raison de déséquilibres dans la mise en place du système, certaines villes n'avaient pas de code alors que plusieurs codes à la fois étaient utilisés pour désigner les aéroports, les ports et les gares ferroviaires des grandes villes ; il était donc indéniablement nécessaire de procéder à une harmonisation. La coordonnatrice a cité les mesures prises par la ville de Shanghai pour illustrer l'harmonisation des codes LOCODE-ONU en Chine. Elle a expliqué qu'avant ce processus d'harmonisation, le code qui avait été attribué à Shanghai, « CNSHA », était utilisé à la fois pour les aéroports, les ports et les gares ferroviaires de la ville. Dans le cadre de cette harmonisation, des codes distincts ont été attribués aux deux aéroports de Shanghai, à savoir « CNSHA » pour l'aéroport de Hongqiao et « CNPVG » pour l'aéroport de Pudong.

29. En ce qui concerne la mise à jour des codes LOCODE-ONU, la coordonnatrice a indiqué que la transcription phonétique des idéogrammes avait été préférée à la traduction en anglais des toponymes chinois. Le code utilisé pour Xingang était un exemple de transcription phonétique. Ainsi que l'avait décidé en 2012 le Ministère des chemins de fer de la République populaire de Chine, lorsque les caractères « est », « sud », « ouest » et « nord » figuraient dans le nom d'un lieu, il convenait de transcrire phonétiquement le nom chinois.

30. La mise en place d'un guichet unique en Chine était en cours à l'échelon national et la future plateforme utiliserait les codes LOCODE-ONU.

iv) Exposé du représentant du Maroc

31. Le représentant du Maroc a donné un aperçu des problèmes auxquels se heurtaient les acteurs économiques dans le secteur du commerce international. Il a présenté la définition du guichet unique, qui était fondée sur la recommandation n° 33 de la CEE. Il a aussi appelé l'attention des participants sur la complexité de l'intégration de la chaîne d'approvisionnement internationale. En outre, il a confirmé qu'un guichet unique électronique était un important outil de coordination, auquel les prestataires de services publics et privés pouvaient recourir pour aider les acteurs économiques à renforcer l'intégration de leur chaîne d'approvisionnement et faciliter le commerce.

32. Le représentant a déclaré que le Maroc s'était conformé aux dispositions du Répertoire LOCODE-ONU et des recommandations n°s 33, 34 et 35 de la CEE dans le cadre de la mise en place du guichet unique PortNet et utilisait les codes LOCODE-ONU pour désigner les sites situés sur son territoire, dont les ports et les aéroports. Dans PortNet,

¹ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_single_windows_guidelines_0.pdf, qui tient compte de la Recommandation n° 33 du CEFACT-ONU, de la norme ISO/PAS 28005-1 (Opérations portuaires assistées par systèmes électroniques – Partie 1), et des directives de l'OMI sur la mise en place d'un système de guichet unique dans les transports maritimes.

ces codes étaient utilisés dans plusieurs procédures opérationnelles, dont la gestion des opérations de fret aérien, des escales des bateaux dans les ports, des contrôles aux frontières et des installations visées par des accords internationaux. Le coordonnateur a exprimé sa préoccupation au sujet de l'utilisation des codes IATA par le système communautaire de fret pour les aéroports marocains.

33. Le représentant de l'IPCSA a rappelé que l'utilisation intermodale des codes LOCODE-ONU posait des problèmes, notamment dans le cas des aéroports. L'IPCSA gérait le système en tenant compte des modes de transport, et il fallait en principe que ce système permette l'utilisation de deux répertoires de codes, celui de l'IATA se rapportant aux aéroports et le Répertoire LOCODE-ONU. Le représentant a souligné qu'il serait important de résoudre ce problème.

34. Précisant que toutes les procédures appliquées par l'OMI respectaient les règles établies par la CEE, le représentant de l'OMI a estimé que le moment était venu de synthétiser les informations données par cette dernière à l'occasion des précédentes conférences. Il a évoqué les questions ci-après et apporté les éclaircissements suivants :

- i. L'Organisation maritime internationale (OMI) n'a jamais établi de système indépendant de codification des ports. Elle utilise les codes LOCODE-ONU dans son système portuaire. En d'autres termes, il n'y a jamais eu de codes portuaires de l'OMI ;
- ii. Les États membres ont souvent demandé à l'OMI, pour des raisons opérationnelles, d'actualiser au plus vite les listes de codes relatifs aux ports et l'OMI ne pouvait pas se permettre d'attendre jusqu'à six mois l'édition suivante du Répertoire LOCODE-ONU avant de procéder à cette actualisation. Dans la pratique, elle a exhorté les États membres à présenter simultanément ces demandes à la CEE et à l'OMI. L'intervenant a fait observer que l'OMI n'était pas en mesure de vérifier si les États membres le faisaient ou non. Il était donc probable que le non-respect de cette consigne soit à l'origine des différences évoquées par les participants ;
- iii. S'agissant de la situation au Brésil, l'intervenant a indiqué aux participants qu'en 2010, l'OMI avait reçu une demande du Brésil visant à ce que le code de Tubarão soit remplacé par 'BRESE'. L'OMI était partie du principe que le Brésil avait suivi la procédure indiquée ci-dessus et soumis simultanément sa demande à l'OMI et à la CEE, laquelle aurait alors procédé à la modification demandée. Le représentant a convenu que cet exemple se rapportant au Brésil illustre bien la nécessité de résoudre le problème en question ;
- iv. Le représentant a indiqué que la Chine avait modifié de nombreux codes qui avaient été établis de longue date, sans que l'on sache quels pourraient être les effets de ces modifications sur le trafic maritime ;
- v. L'OMI met en place son Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS), qui fonctionne en temps réel et s'accompagne d'une interface de programmation d'application permettant de télécharger immédiatement les mises à jour des codes. Dans le cadre de la refonte du système LOCODE-ONU, l'OMI a donné la priorité à la fonction de mise à jour en temps réel.

v) Questions et réponses

35. Le Président du CEFACT-ONU a estimé que le Groupe consultatif du LOCODE-ONU devrait examiner certaines questions, comme le préavis de six mois concernant les changements importants.

36. Le secrétariat a expliqué que, comme indiqué dans le rapport de la Conférence de 2016, un préavis de six mois devait être donné à la communauté d'utilisateurs en cas de changements importants. Il a indiqué en outre que le coordonnateur national pour Chypre, qui était en train de réviser la liste de codes du pays, devrait respecter le préavis en question pour lui donner le temps de modifier la liste de codes qui figurerait dans la nouvelle édition du Répertoire LOCODE-ONU.

37. Le coordonnateur national pour le Brésil s'est félicité de la tenue du débat et des éclaircissements apportés par l'OMI. Il a proposé qu'un coordonnateur national mette en place un réseau qui servirait à coordonner les mesures prises au niveau national, afin d'éviter que des problèmes semblables à ceux qui avaient été évoqués se posent à ce niveau. Il a demandé qu'une actualisation en temps réel soit possible dans le futur système LOCODE-ONU.

38. Le secrétariat de la CEE a répondu que l'actualisation en temps réel était effectivement une prestation souhaitée par la communauté d'utilisateurs. La CEE étudierait attentivement cette question dans le cadre de la refonte du système LOCODE-ONU, dont l'utilisation resterait gratuite. Même si la possibilité de valider en temps réel était offerte, deux nouvelles éditions continueraient de paraître chaque année.

39. Le coordonnateur national finlandais a noté que la société qui mettait en œuvre le guichet unique au Maroc s'appelait aussi PortNet. Il a reconnu que le domaine d'application du guichet unique marocain était plus large que celui du guichet unique finlandais, qui concernait principalement la circulation maritime.

40. Le représentant de l'IPSCA a souligné à nouveau que, pour des raisons d'interopérabilité, il était urgent d'harmoniser les codes de l'IATA et ceux du Répertoire LOCODE-ONU se rapportant aux aéroports sans modifier les listes de codes existantes.

41. Le secrétariat de la CEE a indiqué que la Commission prenait des mesures pour gérer l'harmonisation entre les codes de localisation établis par l'IATA et les codes LOCODE-ONU. L'IATA avait désigné un coordonnateur au Canada afin d'éviter de nouvelles divergences. Le secrétariat de la CEE a fait observer que remédier aux divergences existantes prendrait encore du temps, car cela exigeait de mobiliser des ressources considérables. La CEE accueillait avec intérêt les propositions et observations et collaborerait avec le coordonnateur de l'IATA pour résoudre ce problème.

42. Le représentant du Japon a indiqué que son pays avait dû faire face à un problème similaire de divergence entre les codes utilisés par l'OMI et les codes LOCODE-ONU. Il a remercié l'OMI d'avoir donné des explications au sujet des difficultés rencontrées par le Brésil. Il s'est aussi demandé s'il était possible d'harmoniser tous les codes utilisés par les différentes organisations internationales.

43. À l'occasion de la synthèse de la séance du matin, le Président du CEFACT-ONU a remercié les participants d'avoir pris une part active à la Conférence.

B. Utilisation du Répertoire LOCODE-ONU dans le secteur maritime

i) Exposé de l'Union internationale des télécommunications (UIT)

44. Le représentant de l'UIT a signalé que les travaux de l'Union internationale des télécommunications concernant le Répertoire LOCODE-ONU relevaient du secteur des radiocommunications (UIT-R). Il a ajouté que 25 % du contenu du Règlement des radiocommunications portait sur les radiocommunications dans le domaine maritime, et qu'un lien étroit existait entre ce Règlement et divers instruments de l'OMI.

45. Les commissions d'études relevant de l'UIT-R avaient établi des liens étroits de coopération avec l'OACI, l'OIM et l'Organisation météorologique mondiale (OMM), notamment le Groupe de travail 5B, qui était chargé de réaliser des études concernant le service mobile maritime.

46. L'intervenant a donné des explications sur l'utilisation du Répertoire pour assurer le suivi du trafic maritime et souligné l'importance du système de codification LOCODE-ONU dans le secteur maritime.

47. Le représentant de l'UIT a fait savoir aux participants que, comme convenu dans une correspondance entre le Groupe de travail 5B et le secrétariat de la CEE datée de novembre 2016, l'UIT avait créé un lien vers le site Web du Répertoire depuis la plateforme du Système d'accès et de consultation de la base de données du service mobile

maritime (MARS), système qui permettait aux utilisateurs de consulter en ligne les renseignements enregistrés dans la base de données maritime de l'UIT.

ii) Exposé de Marseille Gyptis International (MGI)

48. Le représentant de MGI a expliqué que le système communautaire de ports (PCS) était une plateforme neutre et ouverte qui permettait aux acteurs publics et privés d'échanger des renseignements de façon intelligente et sécurisée afin de renforcer leur position concurrentielle au sein des collectivités portuaires et aéroportuaires.

49. Les procédures de dédouanement avaient gagné en efficacité au fil de trois générations de systèmes communautaires de fret à Marseille, la durée de ces procédures étant passée d'une journée, en 1989, sous le dispositif PROTIS, à sept minutes, en 2005, sous AirPort+ (AP+), puis à quelques secondes, en 2017, dans le cadre du système Cargo intelligence 5 (Ci5).

50. L'intervenant a donné des explications sur l'emploi du Répertoire LOCODE-ONU dans le système communautaire de fret de MGI. En prenant pour exemples Marseille, Fort-de-France et Cayenne, il a souligné que le Répertoire jouait non seulement un rôle important dans la gestion de la complexité et de la multimodalité des transports, mais permettait en outre de garantir la qualité des données et de stimuler l'innovation. Le représentant de MGI a aussi déclaré que les codes LOCODE-ONU étaient des composants fondamentaux de processus commerciaux portuaires et aéroportuaires qui relevaient de la responsabilité de multiples parties prenantes, et qu'ils fournissaient, en outre, un cadre de référence pour la gestion des changements de mode de transport dans les infrastructures portuaires et aéroportuaires.

51. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a remercié MGI d'avoir soulevé la question intéressante de la multimodalité.

iii) Exposé du Bureau international des containers et du transport intermodal (BIC)

52. Le représentant du BIC a déclaré que le Bureau avait pour mission de promouvoir la sûreté, la sécurité, la durabilité et l'efficacité du développement de la conteneurisation et du transport intermodal. Il a présenté le registre de codes du BIC, reconnu en 1972 par l'ISO comme étant le registre mondial de préfixes de conteneur du secteur. Il a aussi présenté le système de codification des parties pour l'échange de données sur les équipements de conteneurs (CEDEX), défini dans la norme ISO 9897-6, qui était une extension du système LOCODE-ONU. Il a décrit la nomenclature du code, qui comprenait neuf caractères, dont deux pour le pays (ISO 3166-1), trois pour le lieu (LOCODE-ONU), trois pour la partie concernée (BIC) et un pour l'adresse physique de ladite partie.

53. L'intervenant a souligné qu'il importait que le BIC renforce son partenariat avec le secrétariat de la CEE pour assurer une meilleure coopération dans le traitement des demandes de nouveaux codes. Dans le passé, le BIC se contentait de rechercher et d'adopter directement les codes du Répertoire. À défaut de codes pertinents, il optait pour les codes IATA les plus proches. Le représentant du BIC a aussi souligné que la situation actuelle offrait, pour le secrétariat de la CEE, une bonne occasion d'asseoir l'importance du Répertoire en enregistrant celui-ci en tant que norme ISO. Enfin, il a soulevé la question du nom officiel du système de codification des parties du BIC étant donné que, comme l'avait relevé le secrétariat de la CEE à la dernière Conférence, ce système était considéré comme un système de codification dérivé du LOCODE-ONU.

iv) Questions et réponses

54. Le représentant de l'OMI a fait part d'une expérience analogue dans le domaine de la sécurité maritime. L'OMI procédait de la même manière en faisant précéder ses codes de préfixes issus du LOCODE-ONU, qui correspondaient à l'installation portuaire pour chaque port, l'ensemble constituant le numéro d'installation portuaire de l'OMI.

55. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a déclaré que le CEFACT était disposé à reconnaître les codes LOCODE-ONU issus de la communauté des utilisateurs en vue de les regrouper dans une seule et même famille et qu'il serait utile d'examiner d'autres systèmes de codification dérivés du LOCODE-ONU.

C. Séance spéciale : utilisation du Répertoire LOCODE-ONU dans l'Union européenne

i) Exposé de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)

56. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour la Finlande, s'exprimant au nom de l'AESM, a fait un exposé sur l'utilisation du Répertoire par l'AESM. Il a indiqué que le système SafeSeaNet (SSN), exploité par l'AESM et d'autres États membres de l'UE, permettait d'assurer le suivi du trafic maritime et de disposer d'informations à ce sujet pour l'ensemble des eaux européennes et limitrophes et servait de plateforme pour l'échange de données maritimes. S'agissant de la communauté des utilisateurs du système, on dénombrait 2 300 utilisateurs parmi les autorités, y compris les autorités compétentes nationales et locales, les décisions étant prises par un groupe directeur de haut niveau et le Groupe SSN.

57. L'intervenant a exposé les modalités d'utilisation du Répertoire dans le cadre du système SSN pour désigner les différents lieux ou ports, suivre les déplacements des bateaux et des marchandises et éviter toute confusion et toute difficulté lors de l'échange de données. Il a aussi signalé que le système SSN comportait des codes LOCODE-ONU incluant les fonctions 1 et 7, ainsi que certains codes SSN et des codes temporaires. Quant à la question des responsabilités, les autorités compétentes nationales utilisaient les codes LOCODE-ONU dans leurs propres systèmes SSN nationaux et assuraient la coordination avec les coordonnateurs nationaux du LOCODE-ONU. L'AESM avait mis au point une base de données centrale qu'elle tenait à jour, en vue d'harmoniser les données et d'en garantir ainsi la qualité. Le coordonnateur national pour la Finlande a aussi donné des renseignements sur la procédure d'actualisation du Répertoire dans le cadre du système SSN.

58. L'intervenant a présenté un résumé des évolutions prévues en ce qui concernait l'utilisation du Répertoire LOCODE-ONU dans le cadre du système SSN. Une base de données centrale des lieux utilisés était en cours de mise au point ; destinée à fonctionner avec des services en ligne, elle serait hébergée et actualisée par l'AESM. Cette base de données servirait de référence au système SSN et aux guichets uniques nationaux. La totalité des 25 guichets uniques connectés au système SSN pouvaient utiliser la base de données centrale.

59. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a souligné qu'il importait que ces bases de données soient complémentaires pour éviter toute duplication et tout chevauchement. Elle espérait que l'AESM instaurerait un dialogue continu avec le secrétariat de la CEE pour assurer la mise à jour des données.

ii) Exposé de l'Office statistique de l'Union européenne (Eurostat)

60. Le représentant d'Eurostat a signalé que cet organisme, en tant qu'agence statistique de l'Union européenne (UE), collaborait étroitement avec l'AESM. Dans l'UE, les codes LOCODE-ONU étaient employés dans le transport maritime et le transport par voies navigables intérieures. L'intervenant a par ailleurs attiré l'attention des participants sur les difficultés rencontrées par Eurostat dans l'utilisation de ces codes.

61. Le transport maritime entre 23 États membres de l'UE, deux pays membres de l'Association européenne de libre-échange (EFTA) (Norvège et Islande) et deux pays candidats (Turquie et Monténégro) était principalement axé sur le transport de marchandises et de voyageurs de port à port et la collecte de données à ce sujet. Eurostat utilisait des codes LOCODE-ONU, des codes numériques temporaires (à défaut de codes LOCODE-ONU) et certains autres codes qui lui étaient propres pour désigner des agrégats statistiques particuliers (installations offshore, regroupements de ports). L'Office statistique s'employait à harmoniser les codes des ports depuis 2007.

62. Le transport par voies navigables intérieures était principalement axé sur le transport de marchandises entre neuf États et la collecte de données sur une base volontaire, port par port. La liste des codes était actualisée chaque année. Le représentant d'Eurostat s'est dit préoccupé par l'absence de liste officielle des ports intérieurs, aucun code LOCODE-ONU n'ayant été assigné jusqu'alors à un grand nombre de ces ports.

63. L'intervenant a confirmé que tous les pays qui communiquaient des renseignements dans ce cadre étaient invités à demander des mises à jour des codes LOCODE-ONU par l'intermédiaire du site Web de la CEE et qu'ils devraient tenir Eurostat informé de toute modification. Une vérification était effectuée chaque année pour détecter toute éventuelle incohérence entre la liste des codes Eurostat et la liste des codes LOCODE-ONU. La fonction l était associée aussi bien aux ports maritimes qu'aux ports intérieurs et la distinction serait mieux assurée dans le Répertoire LOCODE-ONU.

iii) Questions et réponses

64. Le représentant d'Esri, surpris que l'AESM dispose de sa propre base de données regroupant les codes LOCODE-ONU et les codes spéciaux de l'AESM, s'est inquiété de la complexité que cette situation pouvait entraîner sur le plan de l'actualisation des données. Il s'est demandé s'il ne serait pas plus opportun de mettre au point une base de données unique compatible avec la prestation de services sur mesure et a indiqué qu'Esri pourrait prendre cette question en considération lors de la refonte du système de codification LOCODE-ONU.

65. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour la Finlande a répondu qu'il transmettrait le message à l'AESM. Bien qu'il ne soit pas membre du personnel de l'AESM, il était à peu près certain que la base de données de l'Agence européenne était bien fondée sur le Répertoire. Il a décrit le plan d'élaboration de la quatrième version du système SSN, censée mieux répondre aux besoins locaux en matière de mise en place de nouveaux guichets uniques nationaux dans les États membres et permettre de corriger toutes les incohérences au niveau des guichets uniques et des systèmes SSN nationaux. Il estimait que la base de données centralisée, et tout particulièrement sa fiabilité et sa cohérence, figuraient parmi les principaux enjeux. L'intervenant a ajouté que les raisons pour lesquelles l'AESM exploitait une base de données centralisée étaient opérationnelles et que l'Agence européenne devait entretenir des liens étroits avec la CEE pour actualiser cette base de données et assurer l'exploitation de services en ligne. Il a indiqué qu'une nouvelle base de données HAZMAT, synchronisée avec la base de données de l'OMI, venait d'être mise au point dans le cadre du système SSN. Ainsi, en cas de modification d'un code dans la base de données de l'OMI, la base de données de l'AESM était mise à jour en temps réel.

66. Le secrétariat de la CEE a ajouté que l'AESM téléchargeait la liste des codes LOCODE-ONU au format Microsoft Access Database, puis actualisait sa propre base de données. Il a également signalé que le Répertoire était mis à jour deux fois par an, ce qui entraînait un retard de six mois, comme l'avait mentionné l'OMI. Le secrétariat de la CEE a par ailleurs confirmé que la situation pouvait être améliorée grâce au nouveau système de codification LOCODE-ONU et que la CEE avait pour ambition de mettre au point une base de données LOCODE-ONU centrale à partir de laquelle des services personnalisés pourraient être fournis aux utilisateurs.

67. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour la Finlande a estimé que le problème venait du fait que les mises à jour officielles du Répertoire n'intervenant que deux fois par an, des codes temporaires étaient introduits dans le système de codification de l'AESM pour combler le vide causé par ce délai de plusieurs mois.

68. Le secrétariat de la CEE a répondu qu'une autre partie prenante souffrait d'un problème analogue à celui de l'AESM et avait recours à ce type de code temporaire pour mettre à jour sa base de données. Les mises à jour du Répertoire nécessitaient de déployer des ressources en quantités telles qu'il convenait de procéder dès que possible à la refonte du système.

69. Le représentant de l'AIP s'est dit préoccupé par la confusion que pouvaient provoquer les messages échangés entre exploitants maritimes et services douaniers. À titre d'exemple, un bateau provenant de l'Île de Man et portant le code ISO-3166 IM ou provenant de Gibraltar et portant le code ISO-3166 GI n'était pas reconnu par les services douaniers. L'intervenant a signalé également que pour deux villes d'Afrique du Nord (Ceuta et Melilla), les services douaniers autres que ceux de l'Espagne utilisaient des codes non conformes à la norme ISO-3166, à savoir XC pour Ceuta et XM pour Melilla au lieu du code ES correspondant au pays de ces deux villes.

70. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour la Finlande a évoqué le même problème dans la base de données du guichet unique de son pays, des messages d'alerte étant reçus de l'AESM en raison de la non-reconnaissance du code pays pour des lieux tels que l'Île de Man ou Gibraltar. Il a également signalé des problèmes concernant la base de données centrale des navires et précisé que l'AESM devait faire un exposé à ce sujet à la prochaine réunion du groupe de travail du SSN, en mai.

71. Le représentant de l'Estonie a fait observer, concernant le problème pour lequel l'exemple de l'Île de Man avait été donné, que les codes employés par l'AESM pour l'État du pavillon étaient différents des codes pays selon la norme ISO-3166, ce qui pouvait provoquer l'envoi d'un message d'alerte SSN. Il a fait observer que, pour les différentes villes du Royaume-Uni, il convenait d'utiliser le code GB, correspondant à l'État du pavillon, complété par deux chiffres ; par conséquent, le code pour l'Île de Man était GB02 tandis que le code de cette même île, selon la norme ISO-3166, était IM. Il a souligné qu'il importait donc de préciser, à la réunion du groupe de travail du SSN, que c'était le code de l'État du pavillon, et non le code pays selon la norme ISO-3166, qui devait être utilisé dans le cadre du système SSN.

72. Le coordonnateur national du LOCODE-ONU pour la Finlande a répondu que selon lui, la base de données centrale des navires résoudrait ce problème par l'utilisation d'une clef unique d'identification des navires.

IV. Table ronde

73. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a ouvert le débat. Elle a remercié tous les intervenants et souligné que l'ensemble des questions soulevées devaient être traitées activement. Elle a relevé que le secrétariat de la CEE faisait face à des coupes budgétaires de plus en plus importantes et affirmé qu'il importait de poursuivre les travaux dans ce domaine, de les circonscrire et de les intégrer dans un cadre amélioré, moderne, technique et logique. Tous les utilisateurs étaient invités à prêter leur concours à cet effort de modernisation, qu'il convenait d'entreprendre dès que possible. L'intervenante a souligné qu'il importait que toutes les parties concernées contribuent à la réalisation de l'étude de faisabilité. La refonte du système de codification LOCODE-ONU prendrait beaucoup de temps et plus elle durerait, plus nombreuses seraient les bases de données touchées. Les utilisateurs avaient besoin d'obtenir des renseignements par l'intermédiaire de services en ligne. Enfin, la Vice-Présidente du CEFACT-ONU a invité le secrétariat de la CEE à traiter plusieurs problèmes connexes.

74. En réponse à la demande visant à disposer de davantage de fonctions permettant de distinguer les ports intérieurs des ports maritimes, le secrétariat de la CEE a suggéré d'adresser ce type de requête au Groupe consultatif du LOCODE-ONU. La révision de la recommandation n° 16 étant en préparation, le projet correspondant devrait être mis en œuvre conformément au processus d'élaboration ouvert.

75. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a ajouté que tous les projets du CEFACT devaient être conformes au processus d'élaboration ouvert. Pour ce qui était de la révision de la recommandation n° 16, un nombre minimum d'étapes du processus devaient être suivies (étapes 1, 5 et 6), tandis que la totalité des étapes du processus devaient être respectées pour l'élaboration de nouvelles normes et recommandations.

76. Le secrétariat de la CEE a signalé que l'extension du LOCODE-ONU présentait de grandes difficultés pour la CEE, en ce qui concernait notamment l'ajout de fonctions et l'allongement des codes à cinq caractères. La représentante du secrétariat a aussi expliqué que, l'Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT) reposant sur des messages codés en dur qui intégraient le LOCODE-ONU, toute extension aurait clairement sur lui une incidence néfaste. Elle a souligné que le moment était bien choisi de passer ces travaux en revue pour garantir leur bonne organisation afin de réduire au maximum toute incidence négative.

77. Le représentant du BIC a déclaré que le Bureau souhaitait participer à ces travaux. Il a ajouté que le BIC disposait de près de 200 codes dérivés correspondant à des ports secs, des dépôts de conteneurs, des ateliers de réparation de conteneurs, et même des centres de groupage et dégroupage des conteneurs situés au Brésil. Il a exhorté les participants à se rendre sur le site Web du BIC pour rechercher les codes de chaque pays.

78. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a signalé que la totalité des discussions menaient à la même conclusion. Si le LOCODE-ONU pouvait constituer le système de codification parent de plus haut degré, certaines des extensions pourraient relever des systèmes affiliés, ce qui faciliterait grandement la gestion du Répertoire. Celui-ci devrait constituer la base permettant aux autres organisations d'exploiter des codes secondaires. Elle a ajouté qu'un code de fonction concernant les voies de navigation intérieure était prévu dans la recommandation n° 19 et qu'il conviendrait de mener des recherches pour préciser cette question. Enfin, elle s'est dite favorable à une coordination de la mise en œuvre du code des douanes de l'Union européenne et a précisé que les codes de pays à deux caractères étaient conformes à la norme ISO-3166.

79. Le secrétariat de la CEE a estimé que la prochaine étape consistait à établir une équipe de projet chargée de la révision de la recommandation n° 16 ; il a invité les participants à prendre part au Groupe consultatif du LOCODE-ONU, dans le cadre de la plateforme collaborative du CEFACT-ONU dans un premier temps. Le secrétariat de la CEE a aussi remercié l'équipe chargée de réaliser l'étude de faisabilité, dont le travail et les efforts considérables avaient permis de présenter le rapport en temps voulu. Il a aussi mentionné que le rapport sur l'étude devait encore être finalisé à l'occasion de la prochaine vidéoconférence et a appelé de ses vœux une plus large participation, notamment sous la forme de propositions techniques concernant la mise en œuvre du système. Le secrétariat de la CEE a indiqué qu'il pourrait être nécessaire d'établir une nouvelle équipe de projet pour la mise en œuvre du nouveau système LOCODE-ONU, qui sortait du domaine d'application de l'étude de faisabilité. La participation se ferait à titre volontaire et les représentants des organismes et pays ci-après s'étaient déclarés disposés à prendre part au groupe de travail au-delà de l'étude de faisabilité : BIC, Brésil, Esri, IHS Markit, Japon, OMI, Suède et Thaïlande. Le secrétariat de la CEE a ajouté qu'il serait possible de s'inscrire ultérieurement par courriel.

80. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a posé une question concernant l'utilisation des codes IATA à des fins commerciales. Elle a demandé si les services de transport de voyageurs tout comme les services de transport de marchandises utilisaient ces codes.

81. Le secrétariat de la CEE a répondu qu'il existait un lien étroit entre les codes LOCODE-ONU et les codes IATA étant donné que les codes à trois caractères utilisés pour les aéroports par l'Association étaient le choix qui s'imposait en premier lieu lors de l'assignation de codes LOCODE-ONU à des aéroports. S'agissant de l'OACI, certains aéroports étaient toujours utilisés pour le transport de marchandises à des fins autres que militaires ou de loisirs. Le secrétariat de la CEE a suggéré que cette question soit traitée par le Groupe consultatif du LOCODE-ONU et intégrée à la révision de la recommandation n° 16. Il n'était nullement surpris des questions relatives à la révision étant donné que la troisième édition, publiée en 1998, s'inscrivait dans un contexte commercial totalement différent de la situation actuelle. Il a souligné que la solution qu'il recommandait était d'utiliser, pour étendre l'utilisation du Répertoire, un système de codification dérivé. Le secrétariat de la CEE a remercié l'OMI de l'exemple pertinent qu'elle offrait avec son système de codification des installations portuaires, qui utilisait pour les terminaux portuaires un préfixe issu du Répertoire LOCODE-ONU suivi d'un code à quatre chiffres. La prochaine étape pour le secrétariat serait de diffuser des modèles de référence pour

déterminer les modalités d'emploi du LOCODE-ONU par les utilisateurs, et les résultats seraient publiés sur la plateforme collaborative du CEFACT-ONU. Le secrétariat de la CEE souhaitait compiler sur cette plateforme les renseignements ainsi obtenus pour mieux cerner les besoins des utilisateurs en déterminant quel système était utilisé (et les modalités de cette utilisation) : un système de codification dérivé ou le LOCODE-ONU. Dans sa nouvelle mouture, le système de codification LOCODE-ONU permettrait à l'ensemble des parties prenantes de synchroniser leurs données (soit par l'intermédiaire de l'interface d'accès aux données, d'une API ou de services en ligne) avec la base de données centrale du LOCODE-ONU.

82. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a suggéré que tous ces systèmes soient regroupés au sein d'une même famille du LOCODE-ONU. Elle avait constaté pendant la soixante-neuvième réunion de la SMDG, tenue du 14 au 16 mars 2017 à Gênes, que certains des systèmes dérivés pouvaient également présenter des problèmes d'harmonisation. Elle a souligné qu'il importait de bâtir la famille du LOCODE-ONU, de travailler de concert et de disposer d'une base de données LOCODE-ONU centralisée.

83. Le secrétariat de la CEE s'est dit favorable à la notion de famille du LOCODE-ONU, dont il estimait qu'elle devait être hébergée sur la plateforme collaborative du CEFACT-ONU. Le secrétariat de la CEE a montré comment accéder à la plateforme collaborative du CEFACT-ONU. Il a suggéré, en premier lieu, de changer le nom du groupe chargé de la mise à jour du LOCODE-ONU en Groupe consultatif du LOCODE-ONU, sous réserve de l'approbation du mandat de ce groupe par la Plénière du CEFACT-ONU la semaine suivante. Enfin, le secrétariat de la CEE a précisé que l'équipe chargée de réaliser l'étude de faisabilité concentrerait ses travaux de mise au point du futur système de codification LOCODE-ONU sur les spécifications relatives aux prescriptions commerciales et les cas soumis par les utilisateurs. Il a invité les participants à se rendre sur la plateforme collaborative du CEFACT-ONU et à lui faire part de leurs observations concernant le descriptif du projet.

84. La Vice-Présidente du CEFACT-ONU a prié instamment les participants de s'assurer qu'ils avaient bien été inscrits, l'exposé de ce jour devant être diffusé sur la plateforme collaborative du CEFACT-ONU.

85. Le représentant du BIC a jugé bénéfique le fait de disposer d'une famille composée de plusieurs systèmes dérivés, ce qui permettait d'éviter les redondances entre plusieurs de ces systèmes. Selon le représentant de l'IPCSA, de nombreux systèmes avaient enregistré leurs codes spéciaux pour leurs besoins particuliers et n'entendaient pas les modifier. Le représentant du BIC a aussi signalé que, grâce à l'établissement d'une famille, il serait possible de créer une interface qui permette d'actualiser automatiquement tous les codes dérivés connexes en cas de modification apportée au Répertoire LOCODE-ONU. Il a ajouté que l'existence d'une base de données centrale offrirait de nombreuses possibilités.

86. Le secrétariat de la CEE a abordé plusieurs questions concernant la dénomination des systèmes de codification dérivés intégrés à la famille du LOCODE-ONU. Il a fait observer qu'il n'existait pour l'heure aucune convention en la matière mais que le Groupe consultatif du LOCODE-ONU devrait s'attacher à en établir une. Enfin, les systèmes dérivés existants qui ne respecteraient pas cette convention devraient être renommés.

V. Décisions et prochaines étapes

87. Le secrétariat de la CEE a résumé les principales conclusions de la Conférence comme suit :

- a) Dès l'approbation officielle du mandat du Groupe consultatif du LOCODE-ONU, celui-ci devrait être en mesure de débattre des principales questions liées à la mise à jour et au développement du Répertoire et de prendre des décisions à cet égard. Toutes les principales parties intéressées sont invitées à s'inscrire en tant qu'experts du CEFACT et à prendre part au Groupe consultatif du LOCODE-ONU à titre volontaire via la plateforme collaborative du CEFACT-ONU ;

- b) Le secrétariat de la CEE devrait s'employer sans relâche, avec l'appui des autorités nationales pertinentes, à renforcer le réseau des coordonnateurs nationaux ;
- c) La révision de la recommandation n° 16 de la CEE devrait être effectuée par le Groupe consultatif du LOCODE-ONU en tant que projet du CEFACT/ONU, conformément au processus d'élaboration ouvert ;
- d) Il conviendrait d'établir une équipe de projet pour la refonte du système de codification LOCODE-ONU. Pendant la Conférence, les représentants des organismes et pays ci-après se sont déclarés disposés à prendre part au projet : BIC, Brésil, Esri, IHS Markit, Japon, OMI, Suède et Thaïlande. D'autres participants pourront s'inscrire ultérieurement par envoi d'un courriel au secrétariat de la CEE, afin de permettre une plus large contribution au projet ;
- e) Il conviendrait de diffuser un modèle pour recueillir des renseignements sur les modalités d'emploi du Répertoire par les utilisateurs avant la création de la base de données centrale du LOCODE-ONU ;
- f) Les résultats obtenus sur la base du modèle devraient être publiés sur la plateforme collaborative du CEFACT-ONU et mis à la disposition de la communauté des utilisateurs ;
- g) Les observations relatives au descriptif du projet de l'équipe chargée de réaliser l'étude de faisabilité sont les bienvenues ;
- h) La CEE devrait agir en qualité de coordonnatrice et poursuivre ses efforts pour harmoniser les systèmes de codification des lieux mis au point par les autres organisations internationales ;
- i) L'OMI n'a jamais publié de système de codification indépendant pour les ports et il n'existe aucun code portuaire de l'OMI. Les États membres de l'OMI, lorsqu'ils demandent à celle-ci d'actualiser un code en urgence, devraient informer le secrétariat de la CEE de toute modification. L'OMI devrait exhorter ses États membres à suivre la procédure consacrée afin d'assurer un meilleur traitement et d'éviter toute éventuelle incohérence à l'avenir ;
- j) En ce qui concerne le code correspondant à l'État du pavillon et les numéros d'identification des navires de l'OMI, celle-ci devrait apporter des précisions au Groupe consultatif du LOCODE-ONU ;
- k) S'agissant des moyens d'identification des bateaux employés dans le cadre du système SSN, l'AESM devrait aussi apporter des précisions au Groupe consultatif du LOCODE-ONU ;
- l) Les acteurs du secteur sont priés instamment de s'attacher à régler dès que possible les incohérences entre les codes d'aéroport de l'IATA et les codes LOCODE-ONU. Pour tenir compte de la demande formulée par l'IPCSA, l'IATA devrait soulever cette question auprès du secrétariat de la Conférence des services passagers ;
- m) On trouvera ci-après d'autres questions qui doivent être soumises au Groupe consultatif du LOCODE-ONU pour examen et décision :
 - i. Conventions de dénomination des systèmes de codification dérivés faisant partie de la famille du LOCODE-ONU ;
 - ii. Recherches relatives à un code de fonction concernant les ports intérieurs ;
 - iii. Étude de faisabilité portant sur l'enregistrement du Répertoire LOCODE-ONU en tant que norme ISO.

88. Le secrétariat de la CEE a fait valoir que, dans le cadre des objectifs de développement durable, sa coopération avec la communauté des utilisateurs était de la première importance pour le développement du LOCODE-ONU. Il continuerait de travailler en étroite collaboration avec cette communauté, au service du développement, de l'amélioration et de l'administration durables du LOCODE-ONU.
