



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRADE/CEFACT/1999/13  
8 janvier 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE,  
DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENTREPRISE

Centre pour la facilitation des procédures  
et des pratiques dans l'administration,  
le commerce et les transports

Point 9 de l'ordre du jour provisoire  
Cinquième session, 15-17 mars 1999

**VERSION DÉFINITIVE DE LA RECOMMANDATION No 15**

**SIMPLIFICATION DES MARQUES D'EXPÉDITION**

\* \* \*

Cette recommandation a été adoptée par le Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (CEFACT) à Genève, en septembre 1998. Révisée par le Groupe de travail des procédures du commerce international (ITPWG), elle est soumise pour approbation.

\* Le présent document n'a pas été revu par les services d'édition.

## **Préambule**

À sa septième session, en février 1978, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international, organe subsidiaire de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, a inscrit à son programme de travail un projet intitulé : "Étudier la normalisation et la simplification des marques d'expédition sur le plan international et élaborer un projet de recommandation". La délégation du Royaume-Uni, appuyée par d'autres délégations et plus particulièrement par les représentants de la Bulgarie, des États-Unis, de la France, du Japon et de la République démocratique allemande, avait été d'avis qu'il était nécessaire d'entreprendre d'urgence une action internationale concertée afin d'harmoniser les normes nationales et les recommandations et pratiques internationales intéressant le domaine considéré. Le Groupe de travail a transmis le nouveau projet à son Groupe d'experts sur les besoins en données et la documentation.

Les rapporteurs de la France et du Royaume-Uni ont analysé les résultats des recherches détaillées sur les marques d'expédition effectuées dans plusieurs pays et par certaines organisations internationales (énumérées au paragraphe 4 ci-dessous); ils ont collaboré étroitement avec des experts venant de ces pays, spécialisés dans la facilitation, ainsi qu'avec les secrétariats des organisations concernées pour mettre au point et soumettre au Groupe de travail, pour adoption, les règles d'un système normalisé commun permettant d'identifier les expéditions. Les rapporteurs et le Groupe d'experts ont tenu compte des normes internationales pertinentes et des mesures de simplification possibles dans certains modes de transport ainsi que des recommandations faites antérieurement par le Groupe de travail, en particulier la Référence commune d'accès (RCA) (février 1978) distribuée sous la cote UN/ECE/FAL/Rec. No 8.

Le projet de recommandation sur la simplification des marques d'expédition a été présenté au Groupe de travail qui l'a adopté à sa dixième session, en septembre 1979.

À la suite du processus de reconfiguration du Groupe de travail, qui s'est achevé en 1997 avec la création du Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports, la recommandation a été révisée par le Groupe de travail des procédures du commerce international (ITPWG), organe subsidiaire du CEFACT, qui y a apporté de légères modifications. La recommandation adoptée par le CEFACT à sa réunion de septembre 1998 est libellée comme suit :

## **Recommandation**

Le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international recommande aux gouvernements, aux organisations internationales ainsi qu'aux participants au transport international de marchandises et à l'établissement de documents y relatifs :

a) d'adopter une marque d'expédition normalisée comportant le nom abrégé, le numéro de référence, la destination et le numéro du colis, selon la description ci-après, et de prendre acte des possibilités de simplification encore plus poussées que permettent certains modes de transport et l'emploi d'une Référence commune d'accès (RCA);

- b) de cesser d'exiger - en particulier au niveau officiel - que des renseignements supplémentaires (tels que pays d'origine, numéro de la licence d'importation, numéro de la lettre de crédit) soient portés sur les colis, étant entendu que, si des renseignements de ce type continuent d'être exigés, ils devront être apposés sur les colis à une certaine distance de la marque d'expédition normalisée et ne pas être exigés en tant qu'éléments de la marque lorsqu'ils sont reproduits sur les documents;
- c) d'encourager l'inscription, sur les colis, du poids brut en kilogrammes, à l'exclusion de toute autre indication de poids ou de dimension;
- d) d'adopter les normes de l'ISO relatives aux instructions de manutention et les normes des Nations Unies concernant les indications de danger;
- e) d'adopter les méthodes, pratiques et normes de marquage indiquées dans la présente Recommandation.

À sa vingt-cinquième session, en mars 1987, le Groupe de travail a décidé de procéder à une nouvelle édition de la Recommandation, sans les annexes relatives aux marques de manutention.

À sa trente-quatrième session (septembre 1991), le Groupe de travail a approuvé une version révisée de la Recommandation No 8 "Référence commune d'accès (RCA)" sous le nouveau titre de "Méthode du code d'identification unique (UNIC)". Il a en outre décidé de publier une nouvelle édition (la troisième) de la Recommandation No 15 comportant une version dûment mise à jour de la partie intitulée "Notes spéciales sur la référence commune d'accès (RCA)" (par. 20 à 22) et un nouveau paragraphe intitulé "Utilisation de codes à barres" (par. 24).

Des représentants des pays suivants ont participé à la trente-quatrième session : Allemagne; Autriche; Belgique; Bulgarie; Canada; Danemark; Espagne; États-Unis d'Amérique; Finlande; France; Grèce; Hongrie; Irlande; Islande; Malte; Norvège; Pays-Bas; Pologne; République fédérative tchèque et slovaque; Roumanie; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord; Suède; Suisse; Turquie et Union des Républiques socialistes soviétiques. Des représentants de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, de l'Australie, du Brésil, du Gabon, du Japon, du Nigéria et du Sénégal ont participé en application de l'article 11 du mandat de la Commission.

Des représentants du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et de la Commission des Nations Unies pour le droit international (CNUDCI) ainsi que des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après ont également participé à la session :

Communauté économique européenne, Union postale universelle (UPU), Organisation maritime internationale (OMI), Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), Association européenne de libre-échange (AELE), Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), Conseil de coopération douanière (CCD), Association du transport aérien international (IATA), Association internationale des ports (AIP), Chambre

de commerce internationale (CCI), Chambre internationale de la marine marchande (ICS), Association internationale pour l'échange électronique de données (IDEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Union internationale des chemins de fer (UIC). Étaient également présents des représentants du Comité coréen pour la simplification des procédures internationales (KOSTPRO), qui a son siège en République de Corée.

## I. GÉNÉRALITÉS

1. Les marques d'expédition ont pour but d'identifier les marchandises et d'aider à les transporter jusqu'à leur destination finale avec rapidité, simplicité, sûreté, sans délai ni risque de confusion, et de permettre de vérifier la conformité des marchandises avec les indications portées sur les documents. Dans certains cas cependant, les marques sont devenues si longues et si détaillées qu'elles ne peuvent plus tenir sur les faces des colis. On a pu dire que certains colis devenaient de véritables documents. Il en résulte des dépenses superflues, des erreurs, des confusions et des retards dans l'expédition, c'est-à-dire le contraire de l'objectif poursuivi en adoptant les marques d'expédition.

2. Les marques d'expédition varient considérablement selon les pays et le mode de transport. Étant donné l'augmentation du volume du commerce international, l'avènement du transport multimodal et du transport combiné, et le besoin croissant de gérer ces données de façon à en assurer l'utilisation optimale dans les systèmes modernes et les installations de traitement automatique des données, étant donné également le souci accru de rentabilité, il est clair qu'il convient d'établir des normes simples et homogènes pour les marques d'expédition.

3. Parmi les avantages de la normalisation, on peut mentionner les suivants :

**Réduction des coûts.** Chaque caractère éliminé des marques d'expédition permet d'économiser du temps et de l'argent lors du marquage des marchandises, de la frappe des documents, de la transcription des informations et du traitement électronique.

**Accélération des opérations de vérification** des marchandises et des documents, au niveau du pointage des marchandises ou de la vérification des crédits documentaires, par exemple, ce qui permet une rotation plus rapide des navires et une amélioration du "cash flow".

**Amélioration de la sécurité** par l'emploi de symboles internationalement reconnus pour les instructions de manutention et les indications de danger.

**Élimination des difficultés à la livraison des marchandises.** Le résultat escompté en adoptant les marques d'expédition est atteint. Les retards et autres difficultés résultant de l'emploi de marques longues et complexes sont éliminés.

4. Suite à des recherches détaillées effectuées dans plusieurs pays, notamment aux États-Unis d'Amérique, en France, au Japon, en République démocratique allemande, au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en Suède et dans l'Union des Républiques socialistes soviétiques, et en coopération avec des organisations internationales comme l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et l'Association internationale de coordination de la manutention des chargements (ICHCA), il a été décidé de formuler une recommandation préconisant :

**Une marque d'expédition normalisée** pour le marquage des colis, qui serait reproduite sur les documents.

**Des marques d'information** destinées à fournir toute information supplémentaire nécessaire et qui seraient apposées seulement sur les colis.

5. Il a été constaté que les marques d'expédition sont le plus souvent prescrites par les importateurs. Si la présente Recommandation s'adresse tout particulièrement à eux - et plus spécialement aux services responsables des achats et du crédit documentaire - elle vaut également pour les autres responsables du marquage, de la manutention des marchandises et de l'établissement des documents y relatifs, par exemple les administrations et les organismes publics, les organisations internationales, les sociétés commerciales, les fabricants, les emballeurs de marchandises destinées à l'exportation, les entrepositaires, les transitaires, les groupiers et concessionnaires d'entrepôts sous douane, les entrepreneurs d'arrimage, les administrations portuaires, les transporteurs (tous modes), ainsi que les organismes de mesurage et de pointage.

## **II. PORTÉE**

6. Cette Recommandation vise à faire adopter un système unifié permettant d'identifier les expéditions grâce à une marque d'expédition simplifiée et normalisée apposée sur les colis et reproduite sur les documents. Elle vise aussi à faire adopter des règles d'utilisation pour les marques d'information, qui ne font pour autant pas partie de la présente Recommandation.

## **III. DOMAINE D'APPLICATION**

7. La marque d'expédition normalisée prévue dans cette Recommandation doit être utilisée pour le marquage des colis faisant l'objet d'un transport international - quel que soit le mode de transport - et reproduite dans les documents connexes; elle doit servir d'élément de données dans l'échange de données commerciales.

Marque d'expédition compliquée	Marque d'expédition simple
ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED BOMBAY INDIA 1234  CONTRACT No. 1234 IMPORT LICENCE No. SA-100-77-35790 PACKAGE No. 1 OF 25 DESTINATION: BOMBAY INDIA NET WEIGHT: 401 KGS GROSS WEIGHT: 462 KGS DIMENSIONS: 105CMLx90CMWx62CMH CONTRACTOR: STANDARD TRADING CO LTD TOKYO JAPAN MADE IN THE UNITED KINGDOM	ABC   BOMBAY 1/25

#### IV. RÉFÉRENCES

8. Pour élaborer la présente Recommandation, il a été tenu compte des documents suivants :

- Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE/ONU, Recommandation No 1 "La Formule-cadre de la CEE pour les documents commerciaux" (actuellement connue sous le nom de Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux), ME/TTD/73/D1.
- Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE/ONU, Recommandation No 8 "Référence commune d'accès", TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50.
- Centre CNUCED/GATT du commerce international (CCI), "Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and Labelling", ITC/DFO/INF/78/Rev.2.
- Association du transport aérien international (IATA), résolution 606 "Cargo Identification Forms".
- Association de coordination de la manutention des chargements (ICHCA), "Recommandations pour le marquage de marchandises diverses".

#### V. MARQUES NORMALISÉES

##### *La marque d'expédition normalisée*

9. La Recommandation prévoit une marque d'expédition normalisée et définit les marques d'information.

10. La marque d'expédition normalisée se compose des quatre éléments ci-après dans l'ordre indiqué; elle doit apparaître à la fois sur les colis et sur les documents.

**Exemple :**

1)	Initiales ou nom abrégé	ABC
2)	Numéro de référence	1234
3)	Destination	BOMBAY
4)	Numéro de colis	1/25

On peut omettre l'un quelconque de ces quatre éléments s'il n'est pas jugé indispensable pour une expédition donnée. On trouvera à la Section VI ci-après quelques exemples de marques simplifiées.

1) **Initiales ou nom abrégé du destinataire ou de l'acheteur** : Le nom et l'adresse ne doivent pas être indiqués en entier, sauf dans le cas de transports par chemin de fer, pour lesquels la Convention CIM exige que l'adresse complète figure sur tous les colis, ce qui est également la pratique habituelle pour les transports par route. Note : Il serait utile que les exportateurs et les importateurs conviennent d'une série d'initiales ou d'abréviations qu'ils utiliseraient entre eux pour toutes leurs expéditions. Au cas où ils opteraient pour l'emploi d'un nom abrégé plutôt que d'initiales, ils pourraient utiliser le nom du destinataire ou de l'acheteur tel qu'il est abrégé dans leur adresse télex ou leur adresse télégraphique.

2) **Numéro de référence** : Il doit être aussi bref que possible pour éviter toute confusion et toute erreur de transcription. Seul doit être indiqué le plus important des numéros disponibles, par exemple le numéro d'expédition, ou de commande, ou de facture, selon l'accord intervenu entre l'acheteur et le vendeur. Il convient d'éviter les inscriptions donnant des indications telles que "No de la commande" de même que l'année et la date.

3) **Destination** : Le nom du port ou du lieu de destination finale des marchandises (port de déchargement, lieu de livraison, lieu de livraison par le transporteur final) doit toujours être indiqué. En cas de transbordement en cours de transport, on peut également indiquer le nom du port ou du lieu de transbordement en le faisant précéder de la mention VIA, par exemple BOMBAY VIA COLOMBO.

Toutefois, pour le transport multimodal ou combiné, seule la destination finale des marchandises doit être indiquée, ce qui permet à l'entrepreneur de transport d'envoyer les marchandises par l'itinéraire qu'il préfère (par exemple via Adélaïde au lieu de via Sydney) et d'éviter une interruption de transport au lieu du transbordement (par exemple des marchandises marquées CANBERRA VIA SYDNEY pourraient être retenues à Sydney pour dédouanement).

**Exemple :**   ABC  
              1234  
              CANBERRA  
              1/25

4) **Numéro de colis** : Sur les colis, il convient d'indiquer le numéro d'ordre et, s'il est connu, le nombre total de colis, par exemple "1/25", "2/25", et ainsi de suite jusqu'à "25/25". Sur les documents, on porte la mention "1/25", qui indique qu'il s'agit de "colis numérotés de 1 à 25". Des indications telles que "P/No" sont superflues.

**Marques d'information**

11. Les marques d'information ne sont pas indispensables pour la livraison des marchandises et c'est pourquoi elles ne font pas partie de la marque d'expédition à reproduire sur les documents. Toutefois, les marques d'information sont souvent très utiles pour l'identification des marchandises, leur sécurité et leur manutention, et elles peuvent être indiquées sur les colis, mais doivent être nettement séparées de la marque d'expédition.

Exemples de marques d'information :

12. **Nom du produit** : Utile pour empêcher de confondre des produits qui visuellement ne sont pas faciles à identifier.

13. Le **Poids brut**, exprimé en kilogrammes, doit être indiqué chaque fois qu'il contribue à la sûreté de la manutention ou (comme pour le fret aérien) à un arrimage correct. Il doit être indiqué au-dessous de la marque d'expédition normalisée, mais séparé d'elle, par exemple "462 KG". Des expressions comme "GROSS/BRUTTO WEIGHT", "POIDS BRUT", sont superflues.

14. D'autres détails, tels que le **Pays d'origine** ou le **Numéro de la licence d'importation** sont parfois exigés en vertu de réglementations nationales ou bien ils peuvent faciliter le dédouanement. Des détails peuvent être ajoutés à la demande de l'acheteur afin de faciliter le tri et la redistribution des marchandises. Il est cependant recommandé de ne pas indiquer le nom/l'adresse de l'expéditeur sur les colis contenant des marchandises qui font fréquemment l'objet de vols. Ces détails doivent aussi être nettement séparés de la marque d'expédition normalisée et réduits au strict minimum. Les informations doivent être abrégées autant que possible, par exemple "ILGG22455 170672" au lieu de "NUMÉRO DE LICENCE D'IMPORTATION G/G22455-17067-2".

15. Normalement, il n'est pas nécessaire d'indiquer le **Poids net** et les **Dimensions linéaires** sur les colis (bien que ces indications apparaissent traditionnellement pour certaines marchandises comme les produits chimiques expédiés en fûts ou sur les très gros colis); les réglementations nationales ou internationales devraient, dans la mesure du possible, ne pas exiger ces détails. Lorsque ces indications sont demandées, elles peuvent par exemple être abrégées comme suit : "N401KG 105x90x62CM".

**Notes spéciales sur les marques normalisées**

15.1 Les marques d'expédition ne doivent pas dépasser dix lignes de 17 caractères chacune, ce qui représente normalisées un maximum pour les documents devant être traités par ordinateur, conformément aux normes internationales recommandées.

15.2 La marque d'expédition normalisée et les marques d'information ne doivent comprendre que des éléments pouvant être reproduits par une machine à écrire et un téléscripteur, ou qui peuvent être transmis par des moyens électroniques, à savoir les lettres de A à Z, les chiffres de 0 à 9, le symbole d'espacement et les caractères ci-après : point (.), tiret ou signe moins (-), parenthèses (), barre oblique (/) et virgule(,). D'autres caractères peuvent être utilisés comme caractères de contrôle dans le cadre des règles de syntaxe de la CEE/ONU en matière d'échange de données commerciales mais doivent être évités dans les marques d'expédition; il s'agit



des caractères suivants : le signe plus (+), les deux points (:), l'apostrophe ('), le signe égal (=), le point d'interrogation (?), et l'astérisque (\*).

15.3 Les figures géométriques ou autres (par exemple losanges, triangles et carrés) ne doivent pas être utilisées pour la marque d'expédition normalisée et les marques d'information.

15.4 Lorsqu'il est exigé que la marque d'expédition normalisée soit reproduite dans plus d'une langue ou d'un alphabet (cyrillique, arabe ou chinois, par exemple), au moins une marque devrait être faite en caractères latins. L'autre marque devrait soit figurer entre parenthèses à côté de la première, soit être apposée sur l'autre face du colis (les marques sont apposées sur deux des faces des différents colis expédiés en un même envoi - voir Section VII). Seule la marque utilisant les caractères latins doit être reproduite dans les documents. (Ces règles ne concernent pas le transport des marchandises entre des pays où l'alphabet latin n'est pas utilisé.)

15.5 Le codage couleur - bandes ou croix vertes, par exemple - doit autant que possible être évité; aucune mention y relative ne doit être exigée sur les documents.

#### **VI. MARQUAGE SIMPLIFIÉ POUR DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT**

16. Pour certains modes de transport, la marque d'expédition normalisée peut être encore simplifiée alors que les marques de manutention - en particulier les indications de danger - doivent être apposées intégralement.

**Marchandises diverses.** Pour tous les modes de transport, ces marchandises devraient être intégralement marquées, comme prévu à la Section V.

**Marchandises de groupage.** Même si elles font la plus grande partie du trajet dans un conteneur ou une remorque TIR, ces marchandises sont appelées à faire l'objet d'opérations de manutention aux divers dépôts de groupage et les différentes parties du chargement devraient donc être intégralement marquées, comme prévu à la Section V. Si le chargement complet d'un conteneur ou d'une remorque provenant d'un même chargeur est divisé en plusieurs parties pendant le transit en vue de livraisons fractionnées, chaque partie devrait être aussi intégralement marquée.

**Chargements complets** (c'est-à-dire conteneurs complets, remorques, wagons ou dispositifs pour le transport aérien d'unités de charge contenant des marchandises expédiées par un seul chargeur à un seul destinataire). La marque d'expédition normalisée peut être simplifiée comme suit :

a) si le chargement fait l'objet d'un seul jeu de documents et si les colis et les contenus sont identiques à tous égards - dimensions, type, qualité - (sacs de 50 kg de flocons d'avoine ou de sucre raffiné, par exemple), la marque d'expédition normalisée n'est nullement nécessaire (ce qui n'empêche pas d'utiliser le cas échéant les marques d'identification conformément au paragraphe 11 ci-dessus);

b) si le chargement fait l'objet de plus d'un jeu de documents (par exemple deux jeux de factures à des fins comptables) ou comprend des colis ayant un contenu différent, seul les éléments 2 et 4 de la marque d'expédition normalisée (numéro de référence et numéro de colis) sont nécessaires pour vérifier la conformité des marchandises avec les indications portées sur les documents et pour leur identification par la douane ou le destinataire. Le cas échéant, des marques d'identification peuvent également être utilisées en plus conformément au paragraphe 11 ci-dessus;

**Exemple :** 1234  
1/25

17. En tout état de cause, il convient de prévoir un système de renvois entre les colis et une liste de colisage détaillée pour faciliter les formalités douanières ainsi que le tri et la redistribution des marchandises.

18. Il convient de noter que les conteneurs et les remorques contenant des marchandises dangereuses doivent porter, à l'extérieur, des étiquettes de danger et d'autres indications obligatoires telles que le nom technique correct/la désignation officielle de transport du contenu. Les matières radioactives font l'objet de règles analogues.

Fret aérien. Marchandises en vrac ou groupages.

19. La résolution 606 de l'IATA indique les obligations et les options en matière de marques d'expédition pour le fret aérien.

a) **La marque d'expédition normalisée.** Le numéro de la lettre de transport aérien, en tant que référence unique, remplace les éléments 1 et 2 de la marque d'expédition normalisée (nom abrégé et numéro de référence); le code à trois lettres de l'IATA peut être utilisé pour abréger l'élément 3 (destination); l'élément 4 reste inchangé.

**Exemple :** 015-12345675  
DEL  
1/25

b) Pour les marchandises de groupage, on peut indiquer à la fin des marques le numéro de la LTA mère.

c) Marques d'information - Les règlements de l'IATA disposent que le poids brut peut être indiqué au-dessous de la marque d'expédition et que l'adresse complète du destinataire doit figurer sur au moins un des colis.

#### **Notes spéciales sur la méthode du Code d'identification unique (UNIC)**

20. L'application par les commerçants, les transporteurs sur la méthode et les gouvernements de la Recommandation No 8 du Groupe du code de travail de la facilitation des procédures du commerce d'identification international de la CEE/ONU, intitulée "Méthode du Code d'identification unique", pourrait permettre de simplifier davantage les marques d'expédition tout en élargissant les possibilités de recourir à des procédures automatisées, notamment l'échange informatisé de données commerciales.

21. Le Code d'identification unique (UNIC) pourrait être utilisé pour remplacer les éléments 1 et 2 de la marque d'expédition normalisée (nom abrégé et numéro de référence) et établir une liaison avec les systèmes de traitement automatique de l'information dans un pays ou dans les deux pays intéressés.

**Exemple :** 16/128735258/B1928  
HELSINKI  
1/25

22. Si, finalement, un système informatique global de contrôle des mouvements des marchandises et de transmission de l'information était établi et utilisé par les pays et les transporteurs concernés participant à des mouvements de marchandises particuliers, il serait possible de remplacer entièrement la marque d'expédition normalisée (sauf pour l'élément 4 - Numéro de colis) par l'UNIC.

**Exemple :** 16/128735258/B1928  
1/25

23. Une comparaison intéressante peut être faite avec les méthodes de traitement automatique de l'information utilisées par les exploitants de navires porte-conteneurs pour contrôler et suivre les cargaisons à l'échelon mondial par le seul recours au numéro du conteneur (par exemple, ABCU 2128835) et celles qui sont utilisées par les compagnies aériennes avec le numéro de la lettre de transport aérien (par exemple, 015-12345675).

24. S'agissant de représenter les marques d'expédition au moyen d'un code à barres, le nombre maximum de caractères qui peuvent être codés dépend de plusieurs facteurs dont les plus importants sont le code à barres, la technique d'impression, le matériel de lecture et le système de symboles utilisés. Pour les sociétés ou les organisations qui souhaitent représenter les marques d'expédition normalisées au moyen d'un code à barres, il importe de choisir le système de symboles et le matériel de lecture qui conviennent.

## **VII. MÉTHODES DE MARQUAGE**

*Sur les documents*

**25. La Formule-cadre des Nations Unies comporte un emplacement pour l'inscription des marques d'expédition sous la rubrique : marques et numéros (voir ci-dessous) :**

Seule la marque d'expédition normalisée devrait être indiquée et **les acheteurs devraient veiller à ce que les instructions relatives à la documentation (en particulier celles qui sont données dans les crédits documentaires) n'appellent pas l'inscription de détails supplémentaires sous "Marques et Numéros"** autres que la marque d'expédition normalisée. À cet égard, il faudrait aussi tenir compte des "Notes spéciales sur les marques normalisées" à la Section V.

*Sur les marchandises*

26. Les inscriptions sur les marchandises doivent être grandes, en caractères gras et brèves.

**La marque d'expédition normalisée :**

a) doit être apposée au centre sur **deux des faces** du colis ou du chargement d'une palette (les marchandises non palettisées transportées par navires traditionnels doivent en outre être marquées sur le dessus);

b) doit être en caractères de **5 cm de haut** mais leur dimension peut varier le cas échéant selon la dimension du colis;

c) doit de préférence être marquée **au pochoir** avec une encre noire (ou d'une couleur contrastant avec le fond) qui soit hydrofuge, permanente et résistante à l'humidité et au frottement.

Indications relatives au transport		Modalités de livraison
Marques d'expédition : No de conteneur ABC 1234 BOMBAY 1/25	Nombre, nature des colis : désignation des marchandises XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX	c

**Note 1 :** Si l'on utilise un crayon feutre, l'encre doit être hydrofuge et permanente, comme indiqué sur le corps des crayons appropriés à cet usage. Les inscriptions devront être grandes, très lisibles et tracées en lettres majuscules.

**Note 2 :** On peut envisager l'emploi de couleurs fluorescentes. Le rouge doit être réservé aux marchandises dangereuses. Certaines couleurs risquent de devenir indiscernables du support sous un éclairage fluorescent, au mercure ou à la vapeur de sodium.

**Marques d'information :** Ces marques doivent être tout à fait distinctes de la marque d'expédition normalisée et tracées en plus petits caractères ou dans une couleur différente.

**Notes spéciales sur les méthodes de marquage**

27. Les articles non emballés - par exemple les objets en métal - doivent être marqués à l'aide de plaquettes métalliques solidement fixées par des fils métalliques. Pour les effets personnels, des étiquettes à oeillets peuvent être utilisées. Ces plaquettes et étiquettes ne doivent être employées que pour ces types d'articles.

Les balles doivent être marquées sur les deux côtés.

Les sacs doivent être marqués sur les deux côtés avec un fluide imprégnant la matière du sac. Lorsque le contenu peut filtrer à travers une matière, comme la toile de jute, par exemple, le marquage doit se faire avant le remplissage.

Les fûts doivent être marqués à leur partie supérieure (sommet) et sur le côté. Au sommet, la dimension des caractères peut être réduite en raison du peu d'espace disponible à cette fin.

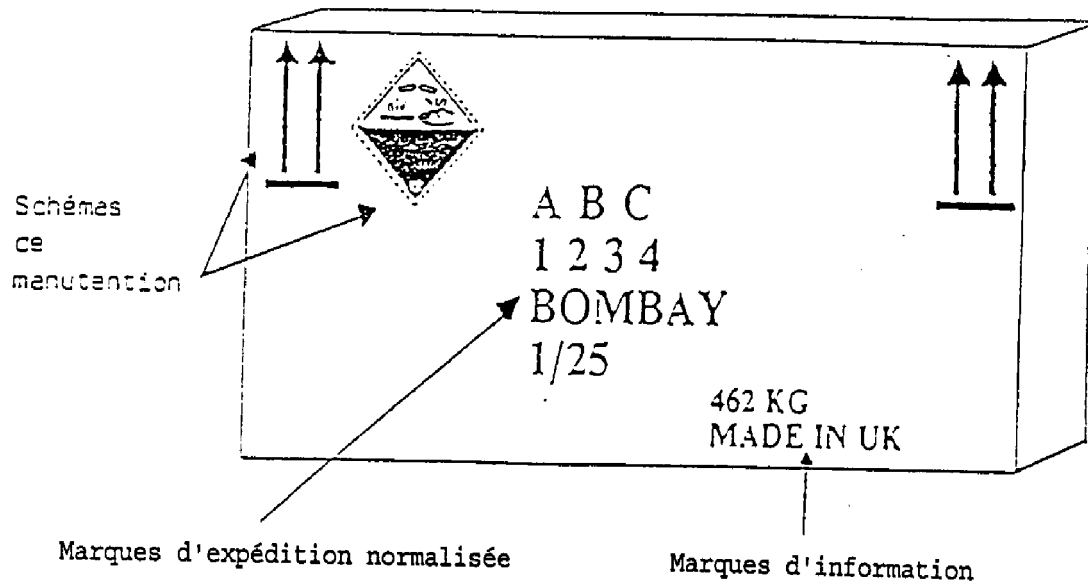
Les bonbonnes doivent être marquées avec des étiquettes autocollantes apposées sur les côtés opposés.

Il convient de ne pas apposer de marques sur les parties qui seront cachées par le cerclage ou le cordage.

Les marques anciennes doivent être totalement masquées.

Annexe

Fret maritime



Fret aérien

