



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique**Soixante-quatrième session**

Genève, 20-22 octobre 2021

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons
dans des engins de transport****Résultats des travaux préparatoires informels sur
le Code de bonnes pratiques pour le chargement
des cargaisons dans des engins de transport****Communication du secrétariat****I. Introduction**

1. En 2021, des travaux préparatoires informels ont été entrepris conformément à la décision prise par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) à sa soixante-troisième session (ECE/TRANS/WP.24/147, par. 80), la question de la création du groupe d'experts du Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) n'ayant pas été examinée par les organes consultatifs sectoriels de l'Organisation internationale du Travail (OIT) à la 4^e séance de leur session, tenue du 13 au 15 janvier 2021.
2. Au cours de ces travaux préparatoires, deux réunions informelles devaient être organisées. La première s'est tenue les 27 et 28 mai 2021, et il était prévu que la deuxième se tienne fin septembre 2021.
3. Le présent document rend compte des résultats des débats tenus à la première réunion informelle concernant deux objectifs : i) évaluer quels paragraphes du Code CTU doivent être actualisés en priorité ; et ii) examiner les modalités d'utilisation du texte du Code dans une application mobile.
4. Le WP.24 est invité à examiner les premiers résultats des travaux préparatoires, sachant que le groupe d'experts du Code CTU n'a pas encore été créé. À la lumière de ces renseignements, et en particulier de ceux qui figurent aux paragraphes 14 et 23 ci-dessous, le WP.24 souhaitera peut-être convenir de la marche à suivre pour poursuivre les activités entreprises dans le cadre des travaux préparatoires.



II. Résultats des travaux préparatoires informels

A. Actualisation du Code CTU

5. À la première réunion informelle, une discussion a été engagée sur les parties du Code CTU qu'il conviendrait d'actualiser en priorité.

6. Cette discussion était fondée sur les éléments et questions soulevés par le WP.24 à sa soixante et unième session, notamment :

- La sélection des méthodes d'arrimage des cargaisons et le calcul de la répartition de la charge ;
- Le chargement des marchandises dangereuses en vrac dans des conteneurs pour vrac d'utilisation générale ;
- Les facteurs de frottement, compte tenu des évolutions nouvelles en matière d'assujettissement des cargaisons ;
- La responsabilité des emballeurs et des conducteurs ;
- Le guide de saisissage rapide (par rapport à la nouvelle norme européenne sur la stabilité des colis pendant le transport).

7. Les participants ont également examiné le document ECE/TRANS/WP.24/2020/8, présenté par la Fédération de Russie à la soixante-troisième session du WP.24 et dans lequel sont proposées certaines mises à jour pour le Code CTU, ainsi que les observations formulées sur ce document par l'Union internationale d'assurances transports.

8. En ce qui concerne les éléments et questions qu'il convient d'actualiser en priorité, les participants ont conclu que les points suivants devaient faire l'objet d'un examen plus approfondi :

a) Empotage : stabilité des cargaisons, y compris la constitution de charges unitaires, certificats d'empotage et prise en compte de l'impact de l'empotage sur l'environnement, s'il y a lieu ;

b) Transport de cargaisons en vrac, de cargaisons en vrac par conteneur et de marchandises dangereuses en vrac ;

c) Transport de liquides ;

d) Calage, saisissage, couchage et assujettissement des charges concentrées, répartition de la charge ;

e) Contamination par les organismes nuisibles, y compris la fumigation des produits dérivés du bois et la fumigation en général ;

f) Examen des chaînes de responsabilité, l'accent étant mis sur les prescriptions relatives aux documents ;

g) Emballage et fixation des marchandises dans les conteneurs frigorifiques (en mode non fonctionnel).

9. Les participants sont convenus que les éléments et questions ci-dessus devraient être examinés plus en détail aux réunions suivantes sur la base de propositions précises. Ils ont décidé de faire savoir au secrétariat, après la réunion, sur quels éléments ils souhaitent élaborer des propositions particulières en vue d'un examen plus approfondi. Les futures discussions permettraient ainsi de déterminer quelles questions et quels éléments devaient être actualisés en priorité.

10. Les participants ont en outre conclu qu'il convenait d'examiner les « documents d'information » existants en vue de les transformer éventuellement, en tout ou partie, selon le cas, en annexes du Code CTU. Si, au terme de cet examen, il était décidé de transformer certains documents d'information en annexes, il faudrait donc proposer de les actualiser en priorité.

11. En ce qui concerne les propositions formulées par la Fédération de Russie dans le document ECE/TRANS/WP.24/2020/8 et les observations de l'Union internationale d'assurances transports, les participants sont convenus que les futures modifications concernant un mode, par exemple le mode ferroviaire, ne devraient être acceptées que si leur évaluation détaillée montrait qu'elles ne risquaient pas de déboucher sur des dispositions contraires aux pratiques applicables à d'autres modes de transport. Ce faisant, ils ont confirmé de nouveau que le Code CTU devait donner la priorité aux pratiques favorables au transport intermodal.

12. Les participants ont également relevé que certaines des propositions de la Fédération de Russie appelaient des explications ou des informations générales supplémentaires. À cet égard, il a été décidé :

- Que la Fédération de Russie communiquerait des informations générales, qu'il s'agisse de résultats d'essais ou de méthodes de calcul, sur la manière dont on a obtenu les valeurs des coefficients d'accélération qu'il est suggéré de prendre en compte pour l'assujettissement des marchandises dans les conteneurs transportés par chemin de fer, à savoir 1,0 à 1,19 tf/t dans la direction longitudinale et 0,33 à 0,5 tf/t dans la direction transversale ;
- Que la discussion visant à déterminer s'il convenait d'utiliser des catégories supplémentaires pour les coefficients d'accélération applicables au transport ferroviaire, en fonction par exemple du matériel roulant, de la vitesse ou de la technologie de manœuvre, devrait faire suite à un examen attentif des informations susmentionnées ;
- Que les valeurs de la capacité de blocage des parois des conteneurs seraient prises en compte pour les charges concentrées s'il était établi, au terme de l'examen prescrit au paragraphe 8 d), que cela pouvait être nécessaire ;
- Qu'une liste des types de cargaison qui nécessitaient un espace vide d'une valeur autre que 150 mm dans n'importe quelle direction horizontale serait élaborée et évaluée ;
- Que la Fédération de Russie ferait bénéficier les autres parties de son savoir-faire en ce qui concernait la détermination de la capacité d'immobilisation des sacs de fardage sur une base autre que la pression d'éclatement ;
- Que le paragraphe 2.4.4 serait évalué, et éventuellement actualisé, s'il était déterminé que la tension préalable de saisissage pouvait avoir une valeur différente de 50 % au maximum de la charge maximale d'assujettissement (CMA) ;
- Que la société ETS Consulting élaborerait une proposition de texte supplémentaire sur le rôle des portes des engins de transport dans l'assujettissement des cargaisons ;
- Que la résistance au basculement et les éventuelles marges de sécurité dans la formule de calcul du basculement seraient traitées dans le cadre de l'examen mené au titre du paragraphe 8 a) ;
- Que la société ETS Consulting élaborerait des orientations supplémentaires relatives aux méthodes d'évaluation des dispositifs d'assujettissement utilisées pour le transport ferroviaire ;
- Que les essais autres que l'essai de stabilité visant à déterminer l'efficacité des dispositifs d'assujettissement de la cargaison seraient évalués au regard de leur utilité et qu'il serait, le cas échéant, proposé de les mentionner au paragraphe 4.4.6 du Code CTU.

13. Ces éléments supplémentaires devraient permettre de déterminer si les propositions faites par la Fédération de Russie doivent donner lieu à des mises à jour prioritaires.

14. Les participants ont décidé de continuer d'évaluer, aux prochaines réunions, quels domaines doivent être actualisés en priorité et de prendre conseil auprès du WP.24 pour la suite. Ces activités devraient se poursuivre soit sous la forme de travaux préparatoires informels, ou suivant d'autres modalités, selon ce que le WP.24 jugerait approprié, après la soixante-quatrième session du Groupe de travail en octobre 2021 et avant l'examen par les

organes consultatifs sectoriels de l'OIT à la session de 2023, au cours de laquelle les organes consultatifs pourraient à nouveau envisager de créer le groupe d'experts du Code CTU.

B. Application mobile pour le Code CTU

15. À la première réunion informelle, un débat s'est tenu sur l'utilisation éventuelle du Code CTU dans une application mobile.

16. Il a été rappelé aux participants qu'à la soixante et unième session du WP.24, il avait été proposé de développer une application mobile pour le Code CTU. Cette application devait servir deux objectifs : i) offrir un accès rapide et convivial aux dispositions décrites et expliquées dans le Code ; et ii) recueillir des informations auprès des acteurs du secteur sur la manière dont les cargaisons sont emballées et transportées, et présenter des exemples visuels illustrant les règles à suivre et celles à ne pas suivre.

17. Les participants ont également reçu des informations sur le guide pratique du Code CTU, élaboré par les organisations Container Owners Association, Global Shippers Forum, ICHCA, TT Club et World Shipping Council, qui comprend une liste de vérification du chargement des conteneurs (document informel n° 9 du WP.24 (2020)).

18. Au cours de la discussion, les participants ont conclu que la solution idéale n'était pas de modifier ou de réviser le Code CTU pour l'adapter à une application mobile, mais plutôt de mettre au point un mécanisme approprié permettant de renvoyer efficacement aux pratiques et recommandations contenues dans le Code CTU pour toute demande de renseignements particuliers.

19. À cet égard, ils ont proposé de prévoir une fonction permettant de rechercher des mots clés et des listes de contrôle, et de renvoyer aux pratiques du Code CTU en fonction des rôles et responsabilités des parties prenantes. Il a également été suggéré que, dans un premier temps, l'application mobile pourrait contenir des liens vers des orientations relatives aux types de cargaison qui posent le plus de problèmes du point de vue de la sécurité.

20. Les participants ont suggéré d'organiser, dans le milieu universitaire, un concours pour l'élaboration d'un concept d'application mobile sur le Code CTU. Le secrétariat a été prié de déterminer si l'organisation d'un concours de ce type serait faisable et conforme aux règles et règlements de l'Organisation des Nations Unies.

21. Les participants sont convenus qu'il conviendrait d'examiner, dans la mesure du possible, les applications existantes de nature analogue, à savoir celles qui servent à la gestion interne des procédures de sécurité, afin de comprendre comment ces applications renvoient les demandes des utilisateurs aux prescriptions applicables. Ils se sont engagés à prendre contact avec des personnes référentes dans les entreprises ferroviaires, ou avec des exploitants de terminaux ou des exploitants portuaires, qui utilisent des applications de sécurité, en vue de présenter ces applications à une réunion ultérieure.

22. Les participants ont en outre décidé de faire établir un diagramme conceptuel pour définir le cadre d'un projet de développement d'une application et d'examiner ce diagramme à la réunion suivante. Le secrétariat a été prié d'élaborer une première ébauche, en coopération avec des volontaires.

23. Il est ressorti du débat qu'il conviendrait de poursuivre, aux réunions suivantes, les travaux relatifs à l'application mobile et à l'élaboration d'une proposition pour l'utilisation du texte du Code CTU dans l'application. Le WP.24 devrait donc décider de la marche à suivre pour poursuivre ces activités.