



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Session extraordinaire du WP.24 consacrée au Code CTU

Genève, 5-7 décembre 2023

**Rapport du Groupe de travail du transport intermodal
et de la logistique sur sa session extraordinaire
consacrée au Code CTU**

Table des matières

I.	Participation	1-5	2
II.	Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6	2
III.	Consultations sur l'état d'avancement des travaux préparatoires informels demandés par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique concernant le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 2 de l'ordre du jour)	7-22	2
IV.	Résumé de la présidence (point 3 de l'ordre du jour).....	23	7



I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a tenu une session extraordinaire consacrée au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) du 5 au 7 décembre 2023 à Genève. La réunion, coprésidée par Julia Elsinger (Autriche) et Pavlina Tomkova (Tchéquie), s'est tenue en présentiel au Palais des Nations, à Genève. Des services d'interprétation étaient assurés en anglais, français et russe. À la demande de la présidence, la possibilité de participer en ligne via la plateforme Zoom était également offerte, pour pouvoir mener des consultations élargies sur le point 2 de l'ordre du jour.
2. Les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) ci-après ont participé à la session extraordinaire : Allemagne, Autriche, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Italie, Pologne, Roumanie, Tchéquie et Türkiye.
3. Les institutions spécialisées des Nations Unies suivantes étaient présentes : Convention internationale pour la protection des végétaux (CIPV), Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Organisation internationale du Travail (OIT) et Organisation maritime internationale (OMI).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Global Shipper Forum, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés, ICHCA International, Union internationale des transports routiers, National Cargo Bureau et RPMASA.
5. Des représentants des organismes du secteur privé et du monde universitaire ci-après ont aussi participé à la session : ETS Consulting, MariTerm AB et TT Club Mutual Insurance Ltd.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

6. Le WP.24 a adopté l'ordre du jour provisoire figurant dans le document ECE/TRANS/WP.24/154.

Document(s)

ECE/TRANS/WP.24/154

III. Consultations sur l'état d'avancement des travaux préparatoires informels demandés par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique concernant le Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (point 2 de l'ordre du jour)

7. À sa session extraordinaire, le WP.24 a examiné les propositions de modification à apporter au texte du Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) élaborées dans le cadre de travaux préparatoires informels menés par des experts comme suite à la demande du WP.24 et figurant à l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13, et a décidé ce qui suit :

- a) S'agissant des modifications à apporter au chapitre 2 consacré aux définitions (section A.1 dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
 - Accepter en faisant droit aux observations suivantes :
 - BK2 : sans objet en français ;
 - Citerne souple : ajouter « ou de plusieurs » après « muni d'une » et ajouter un « s » à « soupape » ;

b) S'agissant des modifications relatives à l'emploi des termes « étiquette », « marque » et « panneau » aux chapitres 3, 4, 8, 11, 12, ainsi qu'aux annexes 4, 5 et 10 et à l'appendice 1 de l'annexe 7 (section A.2 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter en faisant droit aux observations suivantes :
 - Paragraphe 2.1.1 de l'appendice 1 de l'annexe 7 sur le chargement et l'assujettissement des cargaisons dans les engins de transport : remplacer « un autocollant » par « une étiquette ou une marque » ;
 - Paragraphe 4.1.1.1 de l'annexe 5 sur la réception des engins de transport : modifier l'ordre des mots « plaques-étiquettes, marques ou étiquettes » comme suit : « étiquettes, marques ou plaques-étiquettes » ;

c) S'agissant des modifications à apporter au chapitre 4 sur les chaînes de responsabilités et d'information (section B.1 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter avec les changements supplémentaires suivants :
 - Paragraphe 4.1.3 : ajouter à la fin du paragraphe une note de bas de page renvoyant à la Liste de contrôle pour une vérification diligente en vue d'identifier les prestataires de services relatifs aux engins de transport (MSC.1/Circ.1531) ;
 - Paragraphe 4.1.6 : ajouter un exemple dans une avant-dernière phrase libellée comme suit : « De son côté, le chargeur peut entre autres remplir les fonctions d'empoteur ou de groupeur » ;
 - Paragraphe 4.2.1 : déplacer les crochets afin qu'ils encadrent uniquement la quatrième puce ;
 - Paragraphe 4.2.3 : à la puce commençant par « fournir le certificat d'empotage du conteneur/véhicule », ajouter après les parenthèses « indiquer la catégorie de risque des marchandises dangereuses transportées, s'il y a lieu » ;
 - Paragraphe 4.2.5 : modifier la deuxième puce comme suit : « un engin de transport dont il est précisé qu'il est approprié pour le mode de transport prévu et pour la cargaison et qui est conforme aux responsabilités incombant à l'exploitant de l'engin (voir 4.2.1) » ; et supprimer la troisième puce, à savoir : « l'engin de transport demandé est sûr... » ;
 - Paragraphe 4.2.7 : « s'assurer que le conducteur : » devient la deuxième puce. Les deuxième et troisième puces actuelles deviennent les premier et deuxième sous-points de cette deuxième puce, auxquels s'ajoute un troisième sous-point, libellé comme suit : « respecte la réglementation applicable en matière de temps de conduite et de périodes de repos », assorti d'une note de bas de page renvoyant aux Principes directeurs de l'OIT sur la promotion du travail décent et de la sécurité routière dans le secteur des transports. Ce troisième sous-point est suivi des autres sous-points figurant dans les propositions de mise à jour ;
 - Paragraphe 4.2.8 : ajouter comme troisième puce le texte suivant : « [Examiner visuellement l'extérieur de l'engin de transport pour vérifier qu'il est apte au transport et exempt d'organismes nuisibles ;] » ;
 - Paragraphe 4.2.13 : ajouter à la fin de la première puce une note de bas de page renvoyant aux Directives pour la mise en œuvre des programmes d'inspection des engins de transport publiées sous la cote MSC.1/Circ.1649 ;

d) S'agissant des modifications à apporter au chapitre 12 et aux annexes 1 et 5 découlant des modifications apportées au chapitre 4 (section B.2 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter avec les changements suivants :
 - Paragraphe 7.1 de l'annexe 1 sur l'échange d'informations : modifier le texte comme suit : « La figure 1.2 montre un exemple typique de contrat de vente. En vertu de ce type de contrat, le chargeur est responsable de tous les aspects

du transport jusqu'à ce que l'engin soit déchargé au port d'importation » ; et ajouter une note de bas de page après « contrat de vente » renvoyant à l'Incoterm publié par la Chambre de commerce internationale ;

- Figure 1.1 de l'annexe 1 : supprimer le terme « Sender » et corriger l'orthographe de « Crema (Italy) » ;
- e) S'agissant des modifications relatives aux matériaux et aux dispositifs d'immobilisation figurant dans le préambule et aux chapitres 6 et 7, aux annexes 2 et 4 et aux paragraphes 2 et 4 de l'annexe 7 (sections C.1 et C.2 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
- Accepter avec les changements suivants :
 - Paragraphe 2.3.3, section 2 de l'annexe 7 : ajouter dans la première phrase, après « restrictions imposées à l'utilisation de matériaux d'immobilisation » : « également appelés matériaux de calage ou d'accorage » ;
 - Point 2 du paragraphe 2.3.6.1 de la section 2 de l'annexe 7 : sans objet en français ;
 - Encadré contenant une formule dans le paragraphe 4.3.3 de la section 4 de l'annexe 7 : sans objet en français ;
- f) S'agissant des modifications relatives à l'assujettissement de la cargaison au moyen de sacs de fardage dans la section 4 de l'appendice 4 de l'annexe 7 (section C.3 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
- Accepter ces modifications ;
- g) S'agissant des modifications relatives aux configurations de couchage aux paragraphes 3.1 et 3.2 de l'annexe 7 et dans la section 2 de l'appendice 4 à l'annexe 7 (sections D.1 et D.2 du ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
- Accepter ces modifications ;
- h) S'agissant des modifications relatives à la répartition des charges au paragraphe 3.3 de l'annexe 7 (section E du ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
- Accepter ces modifications ;
- i) S'agissant des modifications relatives au niveau de stabilité pour le transport à ajouter dans l'appendice 5 à l'annexe 7 et faisant l'objet d'un nouveau paragraphe 4.2 dans l'annexe 7 (sections F.1 et F.2 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
- Accepter et faire droit aux observations selon lesquelles les images apparaissant sur les figures 7.102 et 7.103 de la section 6 de l'appendice 5 à l'annexe 7 doivent être affichées dans leur intégralité ;
- j) S'agissant des modifications relatives aux liquides dans les citernes souples au paragraphe 5.2 de l'annexe 7 (section G du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :
- Accepter et faire droit à l'observation selon laquelle il convient de supprimer « l'engin » à la dernière ligne du paragraphe 5.2.7.4 et de remplacer le terme « liquide » par « résidus » au deuxième alinéa du 5.2.10. Ces modifications faisaient suite au débat sur la manière dont les modifications ont été élaborées, c'est-à-dire sur la base de l'examen des publications de la Container Owners Association (COA), de l'ICHCA International et du TT Club sur les mesures à prendre pour que le transport de liquides en vrac soit plus sûr et produise moins de déchets. Au cours du débat, les experts ont précisé que ces publications avaient été passées en revue afin d'élaborer les dispositions les plus appropriées pour le Code CTU. Le projet initial de modifications a été examiné pendant les réunions tenues dans le cadre des travaux préparatoires informels en 2022 et 2023 et modifié par les experts sur la base des observations formulées. Ce processus est décrit dans les comptes rendus des travaux préparatoires informels qui font l'objet des documents ECE/TRANS/WP.24/2022/9 et ECE/TRANS/WP.24/2023/9 ;

k) S'agissant des modifications relatives aux cargaisons solides en vrac au paragraphe 5.3 de l'annexe 7 (section G du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter avec une correction rédactionnelle au 5.3.3.3 (sans objet en français) ;

l) S'agissant des modifications d'ordre rédactionnel relatives aux unités de mesure aux chapitres 5, 6 et 7 (section I du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter ces corrections ;

m) S'agissant des modifications relatives au coefficient d'accélération au chapitre 5 (section J du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter ces modifications ;

n) S'agissant des modifications relatives aux cargaisons interdites aux chapitres 1 et 13 et à l'annexe 10 (sections K.1, K.2 et K.3 du document ECE/TRANS/WP.24/2023/13) :

- Accepter en faisant droit aux observations suivantes :
 - Nouveau paragraphe 1.3 sur les cargaisons interdites ajouté au chapitre 1 : ajouter à la première puce du troisième alinéa une note de bas de page renvoyant aux Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine d'espèces sauvages à bord des navires effectuant des voyages internationaux publiées sous la cote FAL.5/Circ.50 ;
 - Paragraphe 13.3.1 du chapitre 10, modifier la fin de la première phrase comme suit : « ... Code compte tenu du niveau de responsabilité respectif de ses membres » ;
 - Ligne 16 du tableau de l'annexe 10 : modifier la première puce comme suit : « Prévention du transport de cargaisons interdites, y compris de la traite des personnes, du trafic illicite d'espèces sauvages et des drogues » ; et la deuxième puce comme suit : « Méthodes couramment employées pour dissimuler le transport de cargaisons interdites ».

8. Le WP.24 a ensuite examiné, avec la participation des secrétariats de l'OIT et de l'OMI, les meilleurs moyens d'informer les membres de ces deux organisations des modifications élaborées dans le cadre des travaux engagés à son initiative qu'il est proposé d'apporter au Code CTU, et de la façon d'impliquer ces organisations dans le processus menant à l'adoption, dans un avenir proche, d'un Code CTU révisé.

9. Pendant le débat, le secrétariat de l'OMI a expliqué que le WP.24 devrait présenter au Comité de la sécurité maritime (MSC) une communication officielle contenant les modifications proposées, accompagnée d'une justification de celles-ci et d'une demande d'autorisation en vue d'une adoption future. Il a annoncé au WP.24 que les prochaines réunions du MSC devaient se dérouler en mai et en décembre 2024 et a indiqué les délais fixés pour la présentation des documents. Sans préjuger de la décision du MSC, le secrétariat de l'OMI a indiqué que, même si celui-ci acceptait les modifications sur le principe, l'acceptation définitive nécessitait l'approbation des organes directeurs des trois entités concernées, c'est-à-dire que l'OIT devait prendre une décision similaire.

10. Le secrétariat de l'OIT a expliqué que, conformément aux méthodes de travail de l'Organisation, mais sans préjuger des décisions du Conseil d'administration du BIT, l'examen des modifications proposées au code CTU nécessiterait soit : a) une réunion conjointe de la CEE, de l'OIT et de l'OIM ; soit b) la participation d'une délégation tripartite aux réunions d'un groupe d'experts au cours desquelles les modifications sont examinées et recommandées pour approbation. En outre, le secrétariat de l'OIT a informé le WP.24 que, quelle que soit la solution retenue, la question devra d'abord être examinée par les organes consultatifs sectoriels de l'OIT puis par le Conseil d'administration du BIT. Les organes consultatifs sectoriels devraient tenir leur prochaine session en janvier 2025.

11. Pendant le débat, il a été indiqué qu'il serait certainement nécessaire de modifier plus fréquemment le Code CTU à l'avenir, compte tenu de la demande croissante concernant le transport intermodal et de l'automatisation toujours plus fréquente dans le secteur, y compris

pour l'emballage. Il a également été signalé que l'OIT ne révisait pas très souvent ses outils et ses codes de pratique. Dans ce contexte, il a été proposé de trouver des solutions pour pouvoir effectuer des modifications plus fréquentes.

12. En réponse à cette demande, l'OIT a souligné que certaines parties du Code CTU, par exemple les annexes 6 ou 7 et les appendices à l'annexe 7, étaient très techniques, et a indiqué que la révision ou la modification de ces parties s'accommodait mal des méthodes de travail de l'OIT, qui sont différentes de celles de l'OMI ou de la CEE.

13. Compte tenu de ces réflexions, il a été proposé d'envisager de restructurer le Code CTU en le scindant en deux parties, à savoir un Code CTU « principal » et un Code CTU « complémentaire ». Dans cette hypothèse : a) le Code principal contiendrait les principes figurant essentiellement dans les chapitres 3 à 13 de la version 2014 du Code CTU et ne ferait l'objet que de révisions très occasionnelles ; alors que b) le Code complémentaire contiendrait des informations plus techniques, figurant principalement dans les annexes et appendices actuels et serait révisé aussi souvent que nécessaire. Il serait administré conjointement par l'OMI et la CEE conformément à leurs méthodes de travail.

14. Il a également été recommandé pendant le débat que le WP.24 joue un rôle de chef de file et fasse une proposition sur la manière de restructurer le Code CTU pour le diviser en Code principal et en Code complémentaire. Une session extraordinaire du WP.24 serait alors organisée en 2024 pour examiner la proposition et en établir une version définitive en vue de son examen et de son adoption ultérieure par les membres de la CEE, de l'OIT et de l'OMI. À cet effet, le travail de restructuration du Code CTU devrait prendre en compte les modifications du Code CTU qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.24/2023/13 tel que modifié et approuvé à la présente session extraordinaire.

15. La proposition visant à envisager la restructuration du Code CTU et la recommandation faite au WP.24 de diriger ce processus ont été considérées comme une solution constructive. Pour qu'elle aboutisse, les secrétariats de l'OMI et de l'OIT devront s'investir dans ce processus, notamment par l'intermédiaire de la participation d'une délégation tripartite de l'OIT au groupe d'experts ou de l'organisation d'une réunion conjointe de la CEE, de l'OIT et de l'OMI pendant laquelle un Code CTU principal restructuré et révisé pourrait être adopté et l'OMI et la CEE pourraient être chargées de gérer conjointement un processus de modifications au Code CTU complémentaire en ajoutant des informations techniques lorsque cela sera nécessaire.

16. Les secrétariats de l'OIT et de l'OMI ont déclaré qu'ils avaient besoin de temps pour organiser des consultations internes sur les modalités de travail proposées. À cette fin, il a été convenu que les organisations intéressées annonceraient, au plus tard à la quatre-vingt-sixième session du Comité des transports intérieurs (CTI) prévue du 20 au 23 février 2024, leur intention de s'engager dans cette voie, ce qui devrait permettre au CTI, en tant qu'organe de tutelle du WP.24, et après examen de cette proposition, de charger le WP.24 de diriger le processus de modification et éventuellement de restructuration du Code CTU avec la participation de l'OIT et de l'OMI et de tenir une session extraordinaire en 2024, ainsi que de demander par la suite la tenue d'une réunion conjointe de la CEE, de l'OIT et de l'OMI ou la participation de l'OMI et d'une délégation tripartite de l'OIT à un groupe d'experts.

17. Le WP.24 a souhaité que la solution proposée soit appuyée par les organisations et puisse être appliquée comme prévu.

18. Le WP.24 a ensuite examiné les deux autres questions dont la mise à jour dans le Code CTU avait été jugée prioritaire pendant les travaux préparatoires informels, mais pour lesquelles il n'a pas été possible d'élaborer une proposition à temps pour la présente session extraordinaire. Il s'agissait : a) de l'ajout, au chapitre 10 du Code CTU, d'une section sur les stabilisants ; et b) de l'insertion de dispositions dans différents chapitres (1, 4 et 8) et dans l'annexe 6 ainsi que de l'ajout éventuel d'un nouveau chapitre 10 *bis* sur la prévention de la contamination par des organismes nuisibles.

19. En ce qui concerne la section sur les stabilisants, il a été indiqué que le débat sur la question avait été suspendu à l'OMI, de sorte qu'aucune recommandation ne peut être faite concernant l'ajout d'une section sur les stabilisateurs dans le Code CTU. Compte tenu de ces informations, le WP.24 a décidé de ne revenir sur cette question que si l'OMI émet une recommandation en faveur de l'inclusion de dispositions sur les stabilisants.

20. S'agissant de la question de la prévention de la contamination par des organismes nuisibles, le secrétariat de la Convention internationale pour la protection des végétaux (CIPV) a mentionné les travaux menés sur la question par le groupe de réflexion sur les conteneurs maritimes de la Commission des mesures phytosanitaires, qui a élaboré un projet de révision de la Recommandation 6 (conteneurs maritimes). Le secrétariat de la CIPV a en outre indiqué que la Recommandation 6 révisée serait soumise à la Commission des mesures phytosanitaires à sa dix-huitième session, qui se tiendra en avril 2024, pour examen et approbation. Il a exprimé le souhait que cette recommandation, une fois adoptée, serve de base aux mises à jour sur la prévention de la contamination par des organismes nuisibles dans le Code CTU et que les propositions initiales de modification du Code CTU sur cette question soient actualisées après la dix-huitième session de la Commission des mesures phytosanitaires, conformément à la Recommandation qui sera adoptée.

21. Le secrétariat de la CIPV a également informé le WP.24 qu'à sa dix-huitième session, la Commission des mesures phytosanitaires envisagerait de prolonger le mandat de son groupe de réflexion sur les conteneurs maritimes, auquel cas ce groupe pourrait participer aux travaux sur les modifications à apporter au Code CTU concernant la prévention de la contamination par des organismes nuisibles, sur la base de la Recommandation 6 révisée sur les conteneurs maritimes de la Commission.

22. Le WP.24 a pris note avec satisfaction des informations fournies par le secrétariat de la CIPV. Il a approuvé le principe selon lequel les propositions de modifications du Code CTU sur les aspects relatifs à la prévention de la contamination par des organismes nuisibles doivent être alignées sur la Recommandation 6 sur les conteneurs maritimes qui sera adoptée par la Commission des mesures phytosanitaires à sa dix-huitième session. À cette fin, les experts qui seraient chargés de la restructuration du Code CTU dans le cadre du processus dirigé par le WP.24, si le CTI prend cette décision, et qui utiliseraient dans ce cadre la version du Code incluant les modifications adoptées pendant la présente session extraordinaire, seraient également priés d'examiner et d'intégrer les modifications relatives à la question de la prévention de la contamination par des organismes nuisibles, le cas échéant, sur la base d'une proposition qui sera soumise par le secrétariat de la CIPV au secrétariat de la CEE après avril 2024. En outre, si le mandat du groupe de réflexion sur les conteneurs maritimes de la Commission des mesures phytosanitaires est prolongé en 2024, les experts travaillant dans le cadre du processus devant être dirigé par le WP.24 seront invités à collaborer avec ledit groupe de réflexion en ce qui concerne les modifications relatives à la prévention de la contamination par des organismes nuisibles à apporter au Code CTU.

IV. Résumé de la présidence (point 3 de l'ordre du jour)

23. Le WP.24 a décidé que, dans le cadre de ce point de l'ordre du jour, le rapport serait lu dans son intégralité, et non le résumé des décisions uniquement. Il a adopté le rapport de sa session extraordinaire consacrée au Code CTU.