



## Conseil économique et social

Distr. générale  
26 juillet 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

##### Cinquante-troisième session

Genève, 4 et 5 octobre 2010

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

##### **Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales**

### Révision des directives

#### Note du secrétariat

#### I. Mandat

1. À sa cinquante et unième session, en mars 2009, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) de la CEE est convenu de contribuer à la révision et à la mise à jour des directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales, établies par l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le cadre du Groupe de rédaction et des questions techniques, qui relève du Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs. Il a demandé au secrétariat d'assurer la coordination dans ce domaine avec l'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'OMI et de lui faire rapport sur les faits nouveaux et les procédures envisagées (ECE/TRANS/WP.24/123, par. 45 à 47).

#### II. Travaux entrepris par le secrétariat

2. À la suite de consultations avec les secrétariats de l'OIT et de l'OMI, le secrétariat a élaboré en mars 2010 une note pour examen par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI à sa quatre-vingt-septième session (Londres, 12-21 mai 2010).

3. Dans cette note, le secrétariat a accueilli avec satisfaction le fait que l'OMI avait entamé le processus de mise à jour et de révision des directives OMI/OIT/CEE et s'est félicité des progrès réalisés jusque-là par l'OMI dans ce domaine. Le secrétariat a toutefois relevé que les amendements proposés par l'OMI ne concernaient que les parties des directives qui s'appliquaient au transport des marchandises dangereuses.

4. Puisque les directives communes, remontant à 1996, ont été reconnues à l'échelle internationale comme le fondement des travaux menés par les professionnels du secteur pour renforcer la sécurité dans les transports et réduire le nombre d'accidents dus à un mauvais arrimage des cargaisons dans les conteneurs et dans d'autres unités de transport intermodales (UTI), le secrétariat a proposé que l'OMI procède, lors de la mise à jour et de la révision des directives, selon une démarche globale et intégrée. Cela implique qu'outre l'alignement des directives sur les règles et les règlements applicables au transport maritime des marchandises dangereuses il conviendrait aussi de réviser d'autres sections des directives, portant sur l'arrimage de cargaisons «normales», ainsi que les prescriptions d'arrimage propres aux transports intérieurs (transport routier, transport ferroviaire et transport par voies de navigation intérieure).

5. Par ailleurs, les directives devraient être alignées sur les prescriptions applicables aux chaînes d'approvisionnement et de distribution modernes, qui de plus en plus revêtent un caractère mondial et interrégional. Aujourd'hui, les clients et les expéditeurs qui arriment les cargaisons dans les unités de transport intermodales dans les locaux des industries de production ne connaissent pas nécessairement les modes de transport qui vont être utilisés jusqu'à l'arrivée au point de destination finale. Le secteur des assurances a déjà accueilli favorablement cette approche internationale et mondiale, au motif qu'elle renforcerait la transparence, la responsabilité et finalement la sécurité des transports internationaux en conteneurs.

6. Depuis 1996, outre la législation contraignante applicable aux transports des marchandises dangereuses par mer, par air, par route, par chemin de fer et par voies de navigation intérieure, de nombreuses directives ont été établies dans ce domaine, non seulement en Europe, mais aussi dans d'autres parties du monde, en particulier aux États-Unis d'Amérique. Le Gouvernement japonais, à la suite d'un certain nombre d'accidents graves ces dernières années, met même au point des mesures législatives devant régir l'arrimage des cargaisons dans les conteneurs et leur transport sur le territoire du Japon. Afin d'éviter la multiplication de directives, règles et lois éventuellement contradictoires régissant l'arrimage sûr des cargaisons dans les unités de chargement multimodales, des mesures urgentes semblent devoir être prises, en vue d'aboutir à un cadre, à des règles types et à des directives, adoptés à l'échelle internationale, qui assurent le transport sans problème et sûr des cargaisons, au sein des chaînes d'approvisionnement et de distribution mondiales et interrégionales.

7. Le système des Nations Unies, grâce à ses institutions spécialisées, pourrait servir d'instance appropriée pour l'établissement, l'adoption et l'administration de ce cadre, de ces règles types et de ces directives sur l'arrimage sûr des cargaisons dans les unités de chargement intermodales. Il est entendu qu'il faudra tenir compte des directives du secteur industriel, des directives nationales et sous-régionales existantes, telles que celles qui sont établies par les services de la Commission européenne (CEN) ou par le secteur des assurances, ainsi que des règles contraignantes.

### **III. Travaux à entreprendre**

8. Le secrétariat propose que la mise à jour et la révision des directives soient entreprises par un groupe spécial commun d'experts OMI/OIT/CEE. La composition de ce groupe pourrait être tripartite (autorités publiques, employeurs et travailleurs). Il devrait comprendre en particulier d'éminents experts des secteurs de l'industrie et des assurances. Il devrait recevoir l'appui des secrétariats de l'OMI, de l'OIT et de la CEE ainsi que celui de consultants, selon qu'il convient. La composition, le mandat et le plan de travail précis du groupe pourraient être établis à la suite de consultations entre les secrétariats des trois organisations collaboratrices.

9. Le délai prévu pour l'achèvement de la mise à jour et de la révision des directives OMI/OIT/CEE prendrait fin en 2013.
10. L'OIT et l'OMI n'ont pas encore officiellement pris de décision concernant la démarche et la procédure proposées par le secrétariat de la CEE.
11. L'OIT a toutefois déjà décidé d'organiser un forum mondial tripartite de dialogue sur la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement, liée au chargement des conteneurs, qui se tiendra les 7 et 8 février 2011 à Genève. Une première réunion préparatoire a eu lieu le 14 mai, à laquelle a participé le secrétariat de la CEE. L'un des résultats de ce forum mondial de dialogue pourrait être l'établissement d'un recueil des directives, règles et règlements régissant l'arrimage et le chargement des cargaisons dans les conteneurs ainsi que la manutention des conteneurs dans tous les modes de transport à un niveau mondial. Ce recueil servirait pleinement la mise à jour et la révision proposées des directives.
12. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner et approuver les activités du secrétariat, qui sont décrites ci-dessus, ainsi que les propositions de révision des directives OMI/OIT/CEE et donner des orientations au secrétariat concernant d'autres actions. Il voudra sans doute en particulier approuver la création du groupe spécial commun d'experts OMI/OIT/CEE proposé et entériner sa volonté de contribuer pour une part importante à ses travaux.
-