

# Présentation du Code CTU

## Codes CTU, IMDG, ADR

### Introduction

CTU signifie « *Cargo in Transport Unit* », ce qui se traduit par « la marchandise dans l'engin de transport » (véhicule, conteneur, wagon, etc.). Ce Code traite de la façon d'empoter les « engins de transport », que la marchandise soit dangereuse ou non **et quel que soit le mode de transport.**

### Historique du Code CTU

Le Code CTU est le fruit du travail de 4 grandes organisations internationales que sont l'ONU, l'OMI, la CEE et l'OIT (Organisation Internationale du Travail).

Le document d'origine appelé « *Directives d'empotage des engins de transport* » avait été édité par ces 4 organismes en 1996. Ces directives consistaient en un petit document de moins de 40 pages, qui était inséré par l'OMI dans le supplément du Code IMDG.

Après de nombreuses années de collaboration, ces 4 organismes ont édité un document beaucoup plus conséquent (168 pages), qu'ils ont élevé au titre de « code ». Le document devenant un Code à part entière, il n'apparaît plus dans le supplément du Code IMDG.

### Valeur juridique du Code CTU

#### Au niveau international et en routier en France

Au niveau international le Code CTU est une recommandation. Cela signifie que vous devez prendre en compte les risques énoncés dans celui-ci, mais que vous êtes libre de la façon d'y faire face. Autrement dit en cas d'incident pour bénéficier des garanties de votre contrat d'assurance, il vous faudra justifier que vous avez bien pris en compte les risques mis en avant par le Code CTU et pris des mesures adaptées.

L'ADR étudie la possibilité de le faire passer au statut « obligatoire » (ce qui est logique puisque la CEE à l'origine de l'ADR est co-auteur du CTU).

#### En France en maritime

L'[arrêté ministériel DEVT1636878A](#) du 20 Décembre 2016 est paru au journal officiel le 6 Janvier 2017.

Cet arrêté porte modification à l'article 431.7 de la division [431 du RSN](#) (Règlement Sécurité des Navires) et rend l'application du **Code CTU obligatoire pour l'empotage de tout conteneur en vue d'un transport maritime**. Cela signifie que pour tout transport maritime au départ d'un port français la prise de connaissance du Code CTU et la mise en application des moyens préconisés sont obligatoires. Donc non seulement l'assureur ne vous couvre pas mais vous êtes pénalement « poursuivable ».

# Code CTU et obligation de formation

## Risque en cas de non-conformité

### Code français des transports

L'article L5241-11 du Code des transports : « *Est puni de 75 000 €... les responsables des opérations de chargement, de déchargement, de classification, d'emballage, de marquage, d'étiquetage, de déclaration et de manutention qui enfreignent les règles mentionnées à l'article L. 5241-10-1.* » (Code IMDG, ADR, RSN411 etc.)

L'article 131-38 du Code des transports précise que pour l'entreprise, l'amende est multipliée par 5 (soit 375 000 €).

## Contenu de la formation

La formation devrait viser à faire apprécier les conséquences d'un mauvais chargement et d'un mauvais assujettissement de la cargaison dans les engins de transport, les prescriptions juridiques, l'ampleur des forces qui peuvent s'exercer sur les cargaisons pendant le transport routier, ferroviaire et maritime, ainsi que les principes fondamentaux du chargement et de l'assujettissement des cargaisons dans les engins de transport. **CTU 13.3.2.**

# **Obligation vis-à-vis de la formation**

## **Responsabilité de la direction**

*« La direction d'une installation de chargement d'engins de transport est chargée de veiller à ce que tout le personnel préposé au chargement des cargaisons dans des engins de transport ou à sa surveillance ait reçu la formation nécessaire et possède les qualifications voulues qui sont en rapport avec ses responsabilités au sein de son organisation. »* **CTU 13.1.5**

*« Les personnes employées par les parties mentionnées au chapitre 4 peuvent être formées sur place par du personnel désigné mais il est possible aussi de faire appel à des prestataires de services de formation externes ou à distance (apprentissage en ligne). Cependant, les parties qui font appel à des prestataires de services de formation externes devraient s'assurer que la formation dispensée satisfait aux prescriptions du présent Code. »* **CTU 13.1.2**

## **Mention dans le Code IMDG**

Le paragraphe 1.3.1.1 du Code IMDG stipule clairement :

*« Le personnel à terre ayant à s'occuper du transport de marchandises dangereuses par mer doit être formé de manière adaptée à ses responsabilités en matière de dispositions relatives à ces marchandises ».*

Le chapitre 1.3.1.2 du Code IMDG spécifie que doivent être formées les personnes qui doivent *« charger/décharger les engins de transport »*.

## **Mention dans les Codes ADR / ADN / RID**

Le paragraphe 1.3.1 de l'ADR (ADN, RID) énonce que :

*« Les employés doivent être formés conformément au 1.3.2 avant d'assumer des responsabilités et ne peuvent assumer des fonctions pour lesquelles ils n'ont pas encore reçu de formation requise que sous la surveillance directe d'une personne formée ».*

Le paragraphe 1.3.2 ajoute juste que :

*« Cette formation doit avoir le contenu suivant et selon les responsabilités et les fonctions de la personne concernée ».*

Le chapitre 1.4 spécifie les responsabilités de chaque intervenant dans le domaine de la sécurité. Le formateur s'appuie donc sur ces obligations faites aux intervenants pour chercher les éléments de formation permettant d'assumer les responsabilités requises.

## **Mention dans Code CTU**

Le paragraphe 13.1.1 du Code CTU indique :

*« Pour que les dispositions du présent Code concernant le chargement des engins de transport soient correctement appliquées et que leurs objectifs soient atteints, il est essentiel que toutes les personnes concernées soient conscientes des risques qui existent et comprennent parfaitement le Code. C'est pourquoi il faut prévoir et mettre en oeuvre régulièrement des programmes de formation initiale et de perfectionnement professionnel à l'intention de toutes les personnes ayant à s'occuper du chargement des engins de transport. »*

## **Qui doit être formé ?**

« Le personnel ayant à s'occuper du chargement des engins de transport devrait être mis au fait de la teneur des dispositions du présent Code qui intéressent ses responsabilités. » **CTU 13.3.1**

### **Toutes les personnes « ayant à s'occuper du chargement des engins de transport »**

« Pour que les dispositions du présent Code concernant le chargement des engins de transport soient correctement appliquées et que leurs objectifs soient atteints, il est essentiel que toutes les personnes concernées soient **conscientes des risques** qui existent et comprennent parfaitement le Code. C'est pourquoi il faut prévoir et mettre en oeuvre régulièrement des programmes de formation initiale et de perfectionnement professionnel à l'intention de toutes les personnes ayant à s'occuper du chargement des engins de transport. » **CTU 13.1.1**

Les personnes chargées de planifier et de superviser le chargement et le personnel préposé au chargement devraient recevoir la formation théorique et pratique voulue avant d'assumer la responsabilité directe de leurs tâches. » **CTU 13.1.4**

### **Les personnes en charge de la planification et de la supervision**

« Les personnes chargées de planifier et de superviser le chargement devraient avoir une **connaissance poussée de toutes les prescriptions techniques**, juridiques et commerciales applicables en la matière, ainsi que de tous les risques et dangers en jeu. Elles devraient connaître la terminologie usuelle afin de communiquer efficacement avec les expéditeurs, transitaires et préposés au chargement. » **CTU 13.1.2**

### **Le personnel participant au chargement proprement dit**

« Le personnel participant au chargement proprement dit devrait **être formé à ces tâches** et avoir les qualifications requises et **comprendre la terminologie pertinente afin de respecter les instructions données par la personne chargée de la planification**. Il devrait être **conscient des risques et dangers** en jeu, y compris en ce qui concerne la sécurité de la manipulation. » **CTU 13.1.3**

## Contenu de la formation

La formation devrait viser à faire apprécier les conséquences d'un mauvais chargement et d'un mauvais assujettissement de la cargaison dans les engins de transport, les prescriptions juridiques, l'ampleur des forces qui peuvent s'exercer sur les cargaisons pendant le transport routier, ferroviaire et maritime, ainsi que les principes fondamentaux du chargement et de l'assujettissement des cargaisons dans les engins de transport. **CTU 13.3.2**

Les principaux sujets devant être abordés (**CTU Annexe 10**)

- Les conséquences d'un mauvais chargement
- Les conséquences d'un mauvais assujettissement de la cargaison
- Les responsabilités des intervenants
- Les forces qui s'exercent sur la cargaison pendant le transport
- Les principes fondamentaux du chargement
- Les principes fondamentaux de l'assujettissement des cargaisons
- Les types d'engins de transport
- La conscience de prendre soin de la cargaison
- La planification du chargement
- Les différentes méthodes de chargement
- Les différentes méthodes d'assujettissement des cargaisons
- La sécurité de la manutention des colis
- Le matériel d'assujettissement
- La protection de la cargaison
- Les opérations une fois le chargement terminé
- Le chargement des cargaisons divisées en unités
- L'assujettissement des cargaisons divisées en unités
- Le chargement des cargaisons non divisées en unités
- L'assujettissement des cargaisons non divisées en unités
- Le chargement et assujettissement du papier
- Le chargement des cargaisons nécessitant des techniques spéciales
- L'assujettissement des cargaisons nécessitant des techniques spéciales
- Les règles de séparation des marchandises dangereuses
- Les règles d'étiquetage des colis de marchandises dangereuses
- L'apposition d'étiquettes-placards pour les marchandises dangereuses
- Le transfert d'information de marchandises dangereuses