



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2006/72
1^{er} septembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES
MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU SYSTÈME
GÉNÉRAL HARMONISÉ DE CLASSIFICATION ET
D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES

Sous-Comité d'experts du transport
des marchandises dangereuses

Trentième session
Genève, 4-12 (matin) décembre 2006
Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES
AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule (Section 5.4.2)

Communication du Conseil international des associations
chimiques (ICCA)

Rappel

À la vingt-neuvième session, la proposition de l'ICCA (UN/SCETDG/29/INF.13) visant à résoudre le problème pratique de l'acceptation de signatures non manuelles sur le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule a été appuyée par l'ensemble des participants car elle consistait à aligner les dispositions de la section 5.4.2 sur les dispositions analogues du 5.4.1.6 qui concernent l'attestation.

Au cours de la discussion, un certain nombre de délégués ont suggéré que l'on revoie entièrement la question des déclarations, certificats et signatures pour les marchandises dangereuses, car ceux-ci n'ont qu'une validité juridique limitée lorsque les fonctions respectives des intervenants sont indiquées dans les règlements.

À la même session, l'Autriche a présenté une proposition (ST/SG/AC.10/C.3/2006/15) sur l'attribution de responsabilités ou de tâches à certaines personnes. Les mêmes observations ont été faites sur la validité juridique de telles dispositions mais les participants se sont accordés à reconnaître qu'il serait utile d'ajouter dans le Règlement type de l'ONU des conseils afin d'aider les responsables de la réglementation à affecter des responsabilités aux divers intervenants d'une opération de transport compte tenu de chaque système juridique. Il a donc été suggéré de réviser le paragraphe 1.1.1.3 sur la base d'une proposition écrite, afin qu'il reflète mieux les principes à suivre.

Ces deux questions sont étroitement liées; elles doivent être examinées avec soin dans les règlements applicables aux divers modes de transport et faire l'objet d'une concertation car toute modification apportée (par exemple, la suppression de la section 5.4.1.6) pourrait avoir un effet sur les documents de transport pour les marchandises dangereuses. C'est pourquoi l'ICCA a décidé de limiter cette proposition à l'amendement du 5.4.2.2, ce qui résout déjà un problème immédiat, et suggère de reporter au prochain exercice biennal l'examen des aspects plus généraux de l'attribution de tâches ou de responsabilités.

Introduction

Le 5.4.2.2 stipule que, si les renseignements devant figurer dans les documents de transport des marchandises dangereuses et dans le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule sont rassemblés dans un document unique, celui-ci doit comporter une déclaration **signée** telle que «Il est déclaré que l'emballage des marchandises dans le conteneur ou dans le véhicule a été effectué conformément aux dispositions applicables». Cette clause peut être interprétée comme signifiant que l'indication imprimée du nom de la personne responsable du chargement et de l'arrimage, ou même une signature en fac-similé, ne sont pas suffisantes et qu'une signature manuelle est exigée, ce qui pose des problèmes pratiques en cas de transport intermodal.

Il est donc proposé d'adopter, pour l'attestation, des dispositions identiques à celles qui figurent actuellement au 5.4.1.6 pour la déclaration des marchandises dangereuses.

Proposition

Ajouter une nouvelle phrase à la fin du 5.4.2.2 comme suit:

«Les signatures en fac-similé sont autorisées lorsque les lois et les réglementations applicables leur reconnaissent une validité juridique.».

Ajouter une nouvelle sous-section 5.4.2.3 comme suit:

«Lorsque la documentation relative aux marchandises dangereuses est présentée au transporteur à l'aide de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) ou l'échange de données informatisé (EDI), la ou les signature(s) peuvent être remplacées par le ou les nom(s) (en majuscules) de la ou des personne(s) qui ont le droit de signer.».

Justification

Les processus modernes de livraison en chaîne dans l'industrie et les processus logistiques recourent à une division intégrée des tâches fondée sur des structures informatiques très élaborées. Les installations de chargement sont souvent situées loin des bureaux d'expédition où le conducteur reçoit ses documents de transport. Exiger une signature physique sur le document de transport n'est pas compatible avec les modes d'expédition modernes et entraîne des difficultés considérables pour l'expéditeur. L'indication imprimée électroniquement du nom de la personne autorisée à signer et de la date simplifierait et accélérerait l'expédition. La sécurité n'en serait pas diminuée car les changements proposés sont alignés sur les dispositions analogues figurant au 5.4.1.6 pour la déclaration des marchandises dangereuses.
