|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Nations Unies | ST/SG/AC.10/C.3/2020/55 |
| _unlogo | **Secrétariat** | Distr. générale16 avril 2020FrançaisOriginal : 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**

**Cinquante-septième session**

Genève, 29 juin˗8 juillet 2020

Point 7 de l’ordre du jour provisoire

**Harmonisation générale des règlements de transport
des marchandises dangereuses avec le Règlement type**

 Demande d’une enquête pour mieux cerner les besoins mondiaux en matière de formation sur les marchandises dangereuses

 Communication du Medical Device Battery Transport Council (MDBTC) et de la Dangerous Goods Trainers Association (DGTA)[[1]](#footnote-2)\*,[[2]](#footnote-3)\*\*

 Introduction

1. La formation des employés et les plans de formation sont deux des éléments les plus importants des efforts visant à garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Les membres du MDBTC mettent tout en œuvre pour que leurs employés, dans les établissements du monde entier, soient formés convenablement. Ils ont éprouvé des difficultés à déterminer les prescriptions applicables en matière de formation, compte tenu des diverses réglementations et prescriptions nationales, difficulté qui ne fait que croître, sachant que les autorités nationales imposent des prescriptions spécifiques en matière de formation. Avec la mondialisation croissante du transport des marchandises dangereuses, les multinationales ont du mal à bien saisir les nuances des prescriptions applicables dans les différents pays en matière de formation. Alors que les prescriptions dans ce domaine sont clairement énoncées au chapitre 1.3 du Règlement type des Nations Unies, des dispositions supplémentaires ont été arrêtées dans certains instruments de réglementation modale (à savoir les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et le Code IMDG). Certains Règlements régionaux comme l’ADR, l’ADN et le RID comportent également des prescriptions supplémentaires, par exemple l’obligation faite aux entreprises de désigner un conseiller à la sûreté des marchandises dangereuses agréé, chargé de valider la formation, et les autorités compétentes des différents pays en appliquent encore d’autres. Par exemple, dans certains pays européens, les parties au transport de marchandises dangereuses doivent être certifiées par un organisme national d’inspection. Dans un autre cas, pour pouvoir transporter des batteries au lithium, les expéditeurs doivent avoir au moins deux personnes formées par un instructeur originaire du pays où les opérations se déroulent. Dans certains pays, les organismes de formation doivent être certifiés par les pouvoirs publics. Pour le transport aérien, d’autres pays exigent que les instructeurs ou les écoles de formation soient agréés. La question de l’admissibilité des formations sur ordinateur ou en ligne n’est pas tout à fait claire. Pour les entreprises ayant des activités de commerce international, il est extrêmement difficile de chercher à respecter toutes ces prescriptions variées.

2. Les prescriptions imposées par les différents pays en matière de formation pour le transport des batteries au lithium présentent un intérêt particulier pour le MDBTC. Selon les Instructions techniques de l’OACI, les personnes qui présentent au transport des batteries au lithium exceptées (par exemple celles qui sont visées par la disposition spéciale 188 ou considérées comme relevant de la section II des Instructions techniques) doivent recevoir une formation adéquate aux instructions applicables. L’Association du transport aérien international (IATA) propose que les éléments suivants servent de points de départ à l’application par un employeur d’éventuelles instructions adaptées :

a) L’employeur doit bien identifier les différentes configurations de batteries au lithium qu’il transporte, qu’il s’agisse de batteries au lithium, de batteries au lithium emballées avec un équipement ou contenues dans un équipement, de batteries au lithium métal ou de batteries au lithium ionique ;

b) L’employeur doit publier des informations sur les procédures applicables aux configurations et aux types de batteries qu’il transporte ;

c) Les procédures en question doivent être formulées sous la forme d’instructions pratiques explicites ou d’autres renseignements mis à la disposition de tous les employés chargés de préparer des colis contenant des batteries au lithium ;

d) Tous les employés qui prennent part à la préparation de colis contenant des batteries au lithium doivent avoir été informés de la procédure applicable afin qu’ils puissent comprendre et mettre en œuvre convenablement les procédures écrites concernant l’emballage, l’étiquetage et le marquage, ainsi que les prescriptions relatives aux documents, qui sont applicables dans le cadre de leurs fonctions ;

e) Un registre des employés doit être tenu à jour, dans lequel doivent être consignées les dates auxquelles ces instructions ont été communiquées ;

f) Les employés doivent recevoir des formations de remise à niveau à intervalles réguliers ou, au minimum, pouvoir démontrer qu’ils se tiennent suffisamment informés des procédures à suivre. Ces formations doivent être organisées au moins tous les deux ans ou, selon ce qui se produit le plus tôt, à chaque révision de la procédure ou modification de la réglementation.

g) Les entreprises qui assurent la logistique inverse pour le renvoi de batteries au lithium ou de batteries au lithium emballées avec un équipement ou contenues dans un équipement doivent mettre au point des instructions claires pour informer les consommateurs sur les modalités à suivre aux fins du renvoi des produits. Ces instructions doivent porter notamment sur les matériaux d’emballage à utiliser et les marques correspondant aux batteries au lithium. Elles doivent aussi préciser les modalités et le mode de transport à suivre, ainsi qu’une mention explicite concernant les interdictions applicables.

Le MDBTC souhaite recueillir des informations sur la manière dont différentes autorités compétentes procèdent pour dispenser une formation adaptée aux instructions applicables.

3. Les autorités compétentes procèdent de manière variée pour assurer la formation axée sur les compétences dans le domaine du transport aérien conformément aux Instructions techniques de l’OACI (voir appendice H de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l’IATA). Certaines d’entre elles ont choisi de ne pas suivre cette approche axée sur les compétences car elles estiment que les prescriptions relatives aux fonctions spécifiques, au sens du chapitre 1.3 du Règlement type, sont suffisantes alors que d’autres la mettent en pratique uniquement dans le domaine du transport aérien. Il serait utile aux entreprises qui ont des activités de commerce international de savoir comment les autorités compétentes assurent la formation axée sur les compétences. Comme l’a indiqué précédemment la DGTA, le MDBTC est d’avis que toute approche de la formation axée sur les compétences devrait être souple afin de prendre en compte les compétences propres aux différents métiers et aux différents lieux de travail. Par exemple, il serait judicieux de n’avoir à démontrer la compétence que pour les classes de marchandises dangereuses que les employés sont chargés de présenter au transport.

4. Dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2017/26, la DGTA a demandé au Sous-Comité d’examiner si la formation axée sur les compétences pouvait convenir à tous les modes de transport et, si tel était le cas, si elle devait être appliquée dans le cadre d’un effort coordonné des organismes de réglementation sous la direction du Sous-Comité. Au terme des débats tenus à la lumière du rapport sur la session (ST/SG/AC.10/C.3/102) :

* Le Sous-Comité a souligné les avantages de la formation et a rappelé que le chapitre 1.3 du Règlement type offrait déjà un cadre général pour la formation. La mise en application des dispositions de ce chapitre dépendait toutefois des autorités compétentes, lesquelles devaient tenir compte des particularités régionales et modales. Plusieurs délégations ont exprimé des doutes quant à la possibilité d’une harmonisation générale dans ce domaine.
* Le Sous-Comité a pris note des initiatives de l’OACI et du Canada visant à concevoir une nouvelle approche fondée sur les compétences et a manifesté un intérêt pour les résultats des enquêtes pertinentes ou autres résultats préliminaires. Il a noté que l’approche fondée sur les compétences n’était pas censée remplacer les principes de formation actuels, mais qu’elle avait pour objet de compléter les dispositifs actuels en introduisant des mesures de vérification des compétences sur le lieu de travail et en mettant l’accent sur les compétences effectivement requises.
* Le Sous-Comité a décidé de poursuivre l’examen de cette question lors de prochaines sessions à condition que des informations supplémentaires lui soient fournies.

Néanmoins, depuis l’examen du document soumis par la DGTA à la cinquante et unième session du Sous-Comité, cette question n’a pas été examinée à nouveau.

5. Le MDBTC et la DGTA demandent au Sous-Comité de bien vouloir conduire une enquête en vue de quantifier les besoins mondiaux en matière de formation sur les marchandises dangereuses. Le MDBTC a mis au point une enquête pour examen à la cinquante-septième session et il demande que des observations lui soient transmises quant à la pertinence et au contenu de cette enquête. Il est disposé à entreprendre cette enquête en collaboration avec les autres parties intéressées, dès que les questions auront été arrêtées, et il demande aux experts et intervenants du Sous-Comité de répondre à cette enquête afin d’acquérir une compréhension plus poussée des besoins mondiaux en matière de formation. Cet impératif est d’autant plus pertinent pour les entreprises multinationales dont les employés traitent des marchandises dangereuses à l’échelle mondiale. Les résultats de l’enquête seront compilés et ils seront présentés à la prochaine session du Sous-Comité, en décembre 2020, le but étant de publier un document de référence qui recenserait, par pays, tous les besoins annexes en matière de formation et qui comprendrait un lien (ou un autre type de renvoi) vers l’emplacement où ces références sont publiées.

 Questionnaire proposé

6. Il est prescrit dans la réglementation relative aux marchandises dangereuses (par exemple l’ADR, le Code IMDG ou encore les Instructions techniques de l’OACI) que les employés dont les fonctions concernent le transport de marchandises dangereuses soient convenablement formés à l’exécution de ces fonctions. Ils doivent recevoir des formations de portée générale ainsi que des formations à la sûreté et à la sécurité et surtout des formations propres à leurs fonctions qui correspondent à leurs responsabilités et aux tâches qui leur incombent (documents de transport, emballage ou classification, par exemple) ; ces formations doivent en outre tenir compte des prescriptions applicables aux modes de transport concernés.

L’enquête se trouve à l’adresse suivante : <https://www.surveymonkey.com/r/DGTA>.

1. \* Sous-programme 2 du budget-programme pour 2020 (A/74/6 (Sect. 20)) et informations complémentaires. [↑](#footnote-ref-2)
2. \*\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur (COVID-19). [↑](#footnote-ref-3)