



Conseil économique et social

Distr. générale
27 janvier 2015
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Quatre-vingt-dix-huitième session

Genève, 4-8 mai 2015

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR: propositions diverses

Amendements aux obligations du transporteur – sous-section 1.4.2.2

Communication du Gouvernement roumain¹

Résumé

Résumé analytique:	Clarifier les obligations du transporteur énoncées au 1.4.2.2.
Mesures à prendre:	Améliorer les obligations du transporteur énoncées au 1.4.2.2.
Documents de référence:	Document informel INF.7 soumis à la quatre-vingt-dix-septième session du Groupe de travail, et paragraphe 43 du rapport de la quatre-vingt-dix-septième session (ECE/TRANS/WP.15/226).

¹ Le présent document est soumis conformément au paragraphe 1 c) du mandat du Groupe de travail, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, qui prévoit que le Groupe doit «développer et mettre à jour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)».



Introduction

1. La délégation roumaine a analysé les prescriptions du 1.4.2.2 (Transporteur) et estime que certains aspects du texte pourraient être améliorés.
2. Au cours de l'examen du document informel INF.7 qui a eu lieu à la session précédente, certaines délégations, le secrétariat et le Président du Groupe de travail ont exprimé plusieurs points de vue qui ont été intégrés dans la proposition ci-après.
3. La justification de la proposition a été complétée par les éléments pertinents relatifs aux procédures et règles de contrôle.
4. La première proposition du Gouvernement roumain vise à reformuler l'actuel alinéa *g* du 1.4.2.2.1. Les modifications proposées consistent à remplacer les termes «*consignes écrites*» et «*le conducteur*» par «*ADR*» et «*l'équipage*». Ces modifications d'ordre rédactionnel sont en accord avec le texte actuel de la section 5.4.3 parce que des équipements spéciaux sont prescrits pour chacun des membres de l'équipage à la section 8.1.5, comme indiqué également sur la dernière page des consignes écrites.
5. En outre, le 1.4.2.2.1 énonce les obligations du transporteur après le membre de phrase «*le transporteur doit notamment:*». Ce libellé, qui se veut juridiquement contraignant, est essentiel pour la description des obligations du transporteur. Le Gouvernement roumain souhaite proposer une modification visant à rendre plus visible l'obligation qu'a le transporteur de fournir des consignes écrites à l'équipage. Cette deuxième proposition est alignée sur le texte actuel du RID et a reçu l'appui de la majorité des représentants présents à la session précédente du Groupe de travail, comme indiqué au paragraphe 43 du rapport.
6. Si l'on compare les obligations qui incombent respectivement au transporteur et à l'expéditeur telles qu'elles sont énoncées aux alinéas *b* du 1.4.2.2.1 et du 1.4.2.1.1, il apparaît qu'elles sont liées:
 - En vertu de l'alinéa *b* du 1.4.2.2.1, le transporteur doit «s'assurer que (...) la documentation prescrite se trouve à bord de l'unité de transport», mais il n'est pas indiqué clairement que les consignes écrites font partie de la documentation prescrite;
 - En vertu de l'alinéa *b* du 1.4.2.1.1, l'expéditeur doit «fournir au transporteur les renseignements et informations (...), les documents de transport et les documents d'accompagnement (...) exigés».

Certaines autres obligations incombant aux participants sont liées entre elles.

7. La prescription visée à l'alinéa *b* du 1.4.2.2.1 fait probablement référence à tout document autre que les consignes écrites (par exemple, les documents de transport, les autorisations, les homologations, les notifications, les certificats, etc. (d'après l'ADR 2007)). C'est également ce qui ressort de la logique du texte, puisque la fonction des consignes écrites et les règles auxquelles elles sont soumises sont distinctes de celles de tous les autres documents qui doivent être présents à bord du véhicule lors d'un transport de marchandises dangereuses. Cela a été mis clairement en évidence en 2009 avec l'adoption de nouvelles consignes qui ne sont plus rattachées à une substance ou à un numéro ONU en particulier.
8. Selon le paragraphe 1.4.2.2.6 du RID, «Le transporteur doit mettre les consignes écrites telles que prévues au 5.4.3 à la disposition du conducteur de train».

9. Cependant, le Gouvernement roumain est d'avis que, selon la logique de l'instrument, puisque le chapitre 1.4 a pour objet de définir les obligations des participants en matière de sécurité, le 1.4.2.2 devrait énoncer clairement l'obligation qui incombe au transporteur de fournir également les consignes écrites à l'équipage du véhicule car «*ces consignes doivent être remises par le transporteur à l'équipage (...) dans une (des) langue(s) que chaque membre peut lire et comprendre*». Il s'agit de l'une des principales obligations incombant au transporteur et celle-ci devrait être clairement énoncée aussi au 1.4.2.2.

Proposition 1

10. Le texte de l'alinéa g du 1.4.2.2.1 devrait être modifié comme suit (le texte à supprimer est biffé et le nouveau texte est souligné):

«s'assurer que les équipements prescrits dans l'ADR pour ~~le conducteur~~ l'équipage se trouvent à bord du véhicule.».

Proposition 2

11. Ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit:

«1.4.2.2.6 Le transporteur doit remettre à l'équipage du véhicule les consignes écrites prescrites dans l'ADR.».

Justification

12. Sécurité: Un libellé clair améliore la sécurité du transport.

13. Faisabilité: Les transporteurs respectent déjà cette obligation. Le texte proposé clarifie une obligation existante et facilite le travail des organes de contrôle et des équipages.

14. Aucun désavantage n'est prévu.

15. Aucune période de transition n'est nécessaire.

16. Applicabilité: L'existence d'une obligation distincte pour le transporteur à cet égard faciliterait l'application de l'ADR. L'absence de consignes écrites est sanctionnée, par exemple dans la Directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route. Les consignes écrites font partie des documents dont la présence à bord doit être contrôlée en vertu de la liste de contrôle qui figure à l'annexe I de la directive (point 14) et, selon l'annexe II, leur absence constitue une infraction de la catégorie de risques II.