



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/46
23 juin 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS ET FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission d'experts du RID
et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Berne, 8-11 septembre 2009, et
Genève, 14-18 septembre 2009
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

RAPPORT DES GROUPES DE TRAVAIL INFORMELS

Propositions d'amendements à la définition des obligations de sécurité pour les déchargeurs

Communication de l'Union internationale des transports routiers (IRU)^{1,2}

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Propositions d'amendements à la définition du déchargeur sur la base des observations et commentaires des transporteurs routiers. L'IRU traitera uniquement des points relatifs à l'ADR.
Mesure à prendre:	Amendement de tous les points concernant l'ADR mentionnés sous le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/15
Documents de référence:	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/13; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/15 Document informel INF.22 présenté à la Réunion commune lors de sa session de mars 2009.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 c)).

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009/46.

Introduction

1. Suite à la présentation des résultats du Groupe de travail sur les déchargeurs lors de la dernière Réunion commune du 23 au 27 mars 2009 (voir le compte-rendu ECE/TRANS/WP.15/AC.1/114), l'IRU, à la demande de ses membres, a fait savoir qu'il s'opposait au document informel proposé par l'Espagne car celui-ci ne tient pas compte des responsabilités des déchargeurs.
2. L'IRU et ses membres soutiennent le principe d'introduire une définition du déchargeur - se référant uniquement à l'ADR dans ce cas précis -, mais estiment qu'il est néanmoins essentiel de définir clairement le rôle du déchargeur en tenant compte du fait que le processus de déchargement peut être effectué par plusieurs types d'intervenants.
3. Les acteurs impliqués dans le processus de déchargement sont en effet : l'expéditeur, le transporteur et le destinataire. Les responsabilités qui incombent à ces acteurs doivent donc être clairement définies afin de pouvoir préciser les obligations du (des) déchargeur(s).
4. Avant le processus de déchargement :
 - a) Tous les participants doivent être informés de toutes les exigences de sécurité et des équipements utilisés lors du déchargement ;
 - b) Tous les participants doivent s'assurer que la marchandise à décharger correspond à ce qui est mentionné dans le document de transport. Il est également conseillé de vérifier « physiquement » le chargement (marquage correct, analyse des produits, etc.).

Proposition

5. Ajouter une nouvelle définition au paragraphe 1.2.1 :

« Déchargeur » : l'entreprise qui décharge les marchandises dangereuses d'un véhicule, d'un grand conteneur, d'une citerne (véhicule-citerne, citerne démontable, citerne mobile, conteneur-citerne), d'un petit conteneur pour vrac, d'un véhicule-batterie, d'un MEMU ou d'un CGEM.

Note : le paragraphe 7.5.1 couvre déjà la notion de déchargement : « enlever un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur-citerne ou une citerne mobile »
6. Ajouter une nouvelle sous-section 1.4.3.x :

« 1.4.3.x	Déchargeur
1.4.3.x.1	Dans le cadre du 1.4.1, le déchargeur a notamment les obligations suivantes :
a)	Il doit s'assurer quelles marchandises doivent être déchargées en comparant les informations sur le document de transport et les marquages sur

l'emballage/le conteneur/la citerne/l'unité mobile de fabrication d'explosifs (MEMU)/le CGEM ;

- b) Il doit vérifier, avant et au cours du déchargement, que l'emballage, la citerne, le véhicule ou le conteneur n'ont pas été endommagés au point de constituer un danger pour la personne effectuant l'opération de déchargement. Dans un tel cas, le déchargement ne peut être effectué avant que l'expéditeur n'ait donné de nouvelles instructions (Convention CMR) ;
- c) Il doit se familiariser avec l'équipement du véhicule et les équipements utilisés sur le lieu du déchargement, et se conformer aux prescriptions juridiques relatives au déchargement ;
- d) Il doit effectuer, dans les cas prévus par l'ADR, le nettoyage et la décontamination prescrits des véhicules et conteneurs,
- e) Il doit veiller à ce que les conteneurs, une fois entièrement déchargés, nettoyés, décontaminés, ne portent plus les signalisations de danger prescrites au chapitre 5.3. »
- f) Les responsabilités respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire en ce qui concerne le déchargement doivent être clairement stipulées par écrit avant le début du trajet."

7. Les obligations du destinataire figurant actuellement sous 1.4.2.3.1 a) et b) ne doivent plus être appliquées au destinataire mais au déchargeur et sont donc transférées sous 1.4.3.X.1 d) et e) ci-dessus. Il est proposé en outre de modifier la sous-section 1.4.2.3 pour lire comme suit :

" 1.4.2.3 Destinataire

1.4.2.3.1 Le destinataire a l'obligation de ne pas différer sans motif l'acceptation de la marchandise, et de vérifier, après le déchargement, que les prescriptions de l'ADR concernant le déchargeur et lui-même sont respectées.

1.4.2.3.2 Dans le cas d'un conteneur, si les vérifications font apparaître une infraction aux prescriptions de l'ADR, le destinataire ne pourra rendre le conteneur au transporteur qu'après sa mise en conformité."

Justification

Sécurité: meilleure « interprétation » pour toutes les entreprises de transport routier.

Faisabilité: correspond davantage à la situation sur le terrain.

Mise en application : ces amendements vont permettre d'éviter certains problèmes pouvant survenir au cours du processus de déchargement des marchandises dangereuses.
