

**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**

Genève, 19-23 septembre 2016

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au RID/ADR/ADN :****Nouvelles propositions****Obligations du transporteur ; examen visuel  
du chargement contenu dans un engin  
de transport scellé****Communication de l'Autriche<sup>1, 2</sup>***Résumé***Résumé analytique :** Précisions concernant les engins de transport scellés qui ne doivent pas être soumis à un contrôle du chargement par le transporteur.**Mesure à prendre :** Ajout au paragraphe 1.4.2.2.**Documents de référence :** Document informel INF.42 de la Réunion commune de mars 2016 ;  
Paragraphe 12 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/142.

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.2)).

<sup>2</sup> Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2016/34.



## Introduction

1. En vertu du paragraphe 1.4.2.2.1 c), le transporteur (dans le RID seulement le premier transporteur de la chaîne) doit procéder à un examen visuel du chargement. Lors de la Réunion commune du RID/ADR/ADN de mars 2016, l'Autriche a posé la question de savoir comment cette obligation était comprise dans différents pays lorsqu'il s'agit d'engins de transport scellés.

2. L'Autriche considère que les scellés officiels doivent être respectés mais que les scellés privés peuvent être traités différemment. Il peut certes arriver que les intérêts des chargeurs soient dignes d'être protégés contre un accès non autorisé ou que cet accès soit documenté pour les autorités ou les partenaires commerciaux (douanes, compensation, sûreté publique, etc.). On ne saurait toutefois laisser à la discrétion d'un intervenant la possibilité de déroger par des mesures privées à l'obligation légale d'être contrôlé par quelqu'un d'autre. Il s'agirait d'une invitation aux abus.

3. En ce qui concerne les conteneurs transportés ensuite par mer il s'agit d'une question qui va se poser de manière plus fréquente. En vertu d'un amendement à la règle VI-2 de la Convention SOLAS entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016, l'expéditeur doit déterminer la masse brute du conteneur sous certaines conditions de qualité et informer la compagnie maritime à l'avance. Il en résulte qu'il importera également de préciser que le conteneur est resté scellé durant le voyage et que cette information est toujours valable au port.

4. Le transporteur se trouve donc confronté à des exigences législatives, privées et économiques différentes. Si l'étendue de ses obligations légales n'est pas claire il peut avoir tendance à les remplir en faisant attention de ne pas heurter d'autres intervenants dont il pourrait dépendre économiquement.

5. Les réglementations nationales prescrivent régulièrement des obligations de contrôle similaires pour les conducteurs de véhicules, qui se trouvent donc également exposés à un niveau d'incertitude comparable.

6. Pour éviter tout malentendu, il faut souligner que les vérifications dont il est question ici ne sont pas celles auxquelles procèdent les autorités nationales de contrôle. Ces autorités disposent de pouvoirs plus clairs et plus entendus, et leurs activités ne sont pas limitées par les scellés des entreprises.

7. Les discussions qui ont eu lieu en mars ont mis en évidence une large palette d'interprétations. Parfois le transporteur n'est tenu d'ouvrir l'engin de transport que si l'on soupçonne le chargement de ne pas être conforme. D'autres réglementations exigent au contraire qu'il se mette d'accord avec le chargeur sur la manière de remplir son obligation de contrôle, par exemple en veillant à ce que l'engin de transport ne soit chargé et scellé qu'en présence du conducteur qui le représente.

8. Il est également ressorti des discussions que la formulation de l'introduction du paragraphe 1.4.2.2.1 de l'ADN et de l'ADR, dans laquelle il est dit que les obligations énumérées subséquentement devaient être remplies « le cas échéant », est parfois mal interprétée comme signifiant que le transporteur a un certain droit de disposer de ces obligations. Pour la même raison, les exploitants ferroviaires se sont déjà plaints à plusieurs reprises de ce que le RID ne contient pas une telle limite. Toutefois, les délégués qui ont participé à la rédaction de ce texte ont expliqué qu'il s'agissait simplement de dire qu'une obligation ne prend effet que si les circonstances l'exigent. Ainsi, la date limite du prochain contrôle de la citerne ne doit être vérifiée que lors du transport de citernes, mais dans ce cas il faut toujours le faire.

9. Au terme des débats, l'Autriche a été priée de faire des propositions visant à clarifier les choses dans un document officiel. Ce document a désormais été soumis sur la base des considérations suivantes :

- Il convient de supprimer les mots « le cas échéant » dans l'introduction et à la fin du paragraphe 1.4.2.2.1, car ils sont ambigus et superflus. Les textes doivent être les mêmes à cet égard dans le RID, l'ADR et l'ADN ;
- Il convient de préciser que les scellés officiels ne doivent pas être brisés ;
- Les scellés de l'entreprise ne dispensent de l'obligation de contrôle que dans certains cas ;
- Pour les engins de transport acheminés ultérieurement par mer, le Code IMDG prescrit en matière de chargement des dispositions qui sont comparables à celles du RID/ADR/ADN et qui font obligation au chargeur de garantir par un certificat d'emportage du conteneur/véhicule qu'elles ont été respectées ;
- Le certificat d'emportage du conteneur/véhicule est également exigé à la section 5.4.2 du RID/ADR/ADN pour un tel transport par conteneur et à partir de 2017 il sera expressément autorisé pour les wagons et véhicules. En ce qui concerne les conteneurs, il s'agit des mêmes opérations de transport de marchandises dangereuses que celles qui sont visées par les nouvelles dispositions de l'OMI en matière de poids ;
- Tout comme les transporteurs maritimes, les transporteurs routiers doivent pouvoir se fier aux informations qui figurent sur le certificat d'emportage du conteneur/véhicule.

## Proposition

10. Dans l'introduction et dans la dernière phrase du paragraphe 1.4.2.2.1, supprimer les mots « le cas échéant ».

11. Ajouter ce qui suit à la fin du paragraphe 1.4.2.2.2 :

« Dans le cadre du contrôle du chargement conformément au paragraphe 1.4.2.2.1 c), le transporteur ne peut se fier aux informations qui figurent dans le certificat d'emportage du conteneur/véhicule et se passer de l'examen visuel de l'engin de transport que s'il porte le scellement d'une entreprise. Les scellements officiels doivent être respectés même en l'absence d'un certificat d'emportage du conteneur/véhicule. ».

12. Après les suppressions et ajouts indiqués, les paragraphes 1.4.2.2.1 à 1.4.2.2.3 sont les suivants :

« **1.4.2.2.1** Dans le cadre de la section 1.4.1, le transporteur qui accepte au lieu de départ les marchandises au transport, doit notamment : (RID)

**1.4.2.2.1** Dans le cadre de la section 1.4.1, ~~le cas échéant~~, le transporteur doit notamment : (ADR/ADN)

(...)

c) s'assurer visuellement que le wagon/véhicule et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, de manquement de dispositifs d'équipement, etc. ; (RID/ADR)

c) s'assurer visuellement que le bateau et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, de manquement de dispositifs d'équipement, etc. ; (ADN)

(...)

Ceci doit être fait, ~~le cas échéant~~, (ADR/ADN) sur la base des documents de transport et des documents d'accompagnement, par un examen visuel du wagon/du véhicule/du bateau ou des conteneurs et, ~~le cas échéant~~, du chargement.

**1.4.2.2.2** Le transporteur peut toutefois, dans le cas des paragraphes 1.4.2.2.1 alinéas a), b), d), e) et f) (RID)/1.4.2.2.1 alinéas a), b), e) et f) (ADR)/1.4.2.2.1 a) et b) (ADN), se fier aux informations et données mises à sa disposition par d'autres intervenants. Dans le cadre du contrôle du chargement conformément au paragraphe 1.4.2.2.1 c), le transporteur ne peut se fier aux informations qui figurent dans le certificat d'emportage du conteneur/véhicule fourni conformément à la section 5.4.2 et se passer de l'examen visuel de l'engin de transport que s'il porte le scellement d'une entreprise. Les scellements officiels doivent être respectés même en l'absence du certificat d'emportage du conteneur/véhicule.

**1.4.2.2.3** Si le transporteur constate, selon le paragraphe 1.4.2.2.1, une infraction aux prescriptions du RID/ADR/ADN, il ne doit pas acheminer l'envoi jusqu'à la mise en conformité. ».

## Justification

Sécurité : L'amendement proposé signifie que les garanties de sécurité données par le chargeur sont acceptées d'une manière analogue à celle du Code IMDG. Cela ne devrait en rien compromettre la sécurité du transport.

Faisabilité : Aucun problème n'est à prévoir. Cet amendement offre une certitude juridique sans introduire de nouvelles prescriptions.