



---

# Guide concernant l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité OCS

(comprend les modifications du 1<sup>er</sup> janvier 2009)

---

K381-1557

établi avec une participation cantonale

## Téléchargement

<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00410/index.html?lang=fr>

Nous vous recommandons d'imprimer ce document recto verso.

Version	Date	Remarque
1.0	20 février 2004	
2.0	10 juillet 2005	Modification de l'OCS au 1er juillet 2005 / B. Schmied
3.0	1er avril 2007	Modification de l'OCS au 1er janvier 2007 / B. Schmied
4.0	1er juin 2011	Modifications de l'OCS au 1er janvier 2009 / B. Schmied



Le présent guide a été établi par le groupe ad hoc du sous-groupe « Ordonnance sur les conseillers à la sécurité » du groupe de travail « Transport de marchandises dangereuses en Suisse » (GT TMD-CH).

Les modifications de l'OCS au 1<sup>er</sup> janvier 2009 sont surlignées.

Autres liens Internet concernant les marchandises dangereuses

Office fédéral des routes OFROU

<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/index.html?lang=fr>

Office fédéral des transports OFT

<http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00709/00882/index.html?lang=fr>

Composition du groupe ad hoc « guide »

- Albert Ammann, Laboratoire cantonal de Berne
- Peter Huber, Police cantonale d'Uri
- Stefan Huonder, Office fédéral des routes
- Adrian Lüscher, Laboratoire cantonal d'Argovie
- Francis Margot, Service de l'environnement et de l'énergie, Vaud
- Jürg Marton, Direction de l'économie publique de Zurich, protection des travailleurs
- Sissi Mettier, Laboratoire cantonal de Bâle-ville
- Stefan Schnell, Office fédéral des transports



<b>Préface .....</b>	<b>6</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>6</b>
<b>Section 1: Dispositions générales .....</b>	<b>8</b>
Article 1 / Objet .....	8
Article 2 / Champ d'application .....	8
Article 3 / Définitions .....	20
<b>Section 2: Obligations des entreprises .....</b>	<b>26</b>
Article 4 / Désignation des conseillers à la sécurité .....	26
Article 5 / Exemptions .....	30
Article 6 / Affectation des conseillers à la sécurité .....	32
Article 7 / Communication aux autorités .....	34
Article 8 / Statut des conseillers à la sécurité dans l'entreprise .....	36
Article 9 / Communication au sein de l'entreprise .....	36
Article 10 / Contrôles .....	38
<b>Section 3: Tâches des conseillers à la sécurité .....</b>	<b>40</b>
Article 11 / Tâches permanentes .....	40
Article 12 / Rapport d'accident .....	48
<b>Section 4: Formation et examen des conseillers à la sécurité .....</b>	<b>52</b>
Article 13 / Principe .....	52
Article 14 / Etendue de la formation .....	52
Article 15 / Organisation de la formation .....	56
Article 16 / Durée de la formation .....	58
Article 17 / Attestation de cours .....	58
Article 18 / Conditions d'admission à l'examen .....	60
Article 19 / Examen .....	62
Article 20 / Organes chargés des examens .....	62
Article 21 / Certificat de formation .....	68
Article 22 / Certificats de formation étrangers .....	70
<b>Section 5: Dispositions pénales concernant la route .....</b>	<b>72</b>
Article 23 / Chefs d'entreprise .....	72
Article 24 / Conseillers à la sécurité .....	76
<b>Section 6: Dispositions finales .....</b>	<b>76</b>
Article 25 / Exécution .....	76
Article 26 / Dispositions transitoires .....	78
Article 26a / Disposition transitoire relative à la modification du 22 octobre 2008 .....	80
Article 27 / Entrée en vigueur .....	80
<b>Annexe I: Annexe de l'OCS .....</b>	<b>82</b>
<b>Annexe II: Modèle de certificat de formation .....</b>	<b>86</b>
<b>Annexe III: Modèle de rapport annuel .....</b>	<b>87</b>
<b>Annexe IV: Modèle de rapport d'accident .....</b>	<b>91</b>
<b>Annexe V: Liste des mots-clés .....</b>	<b>94</b>

## Préface

Le présent guide est destiné à faciliter l'exécution de l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité. Il vise à en garantir l'application uniforme par les autorités concernées et donc à promouvoir une égalité et une sécurité juridiques aussi grandes que possible. Bien évidemment, il ne saurait entrer dans le détail de chaque cas particulier, mais se propose plutôt d'exposer et de concrétiser les principes de l'ordonnance de manière à en permettre la transposition dans les diverses situations concrètes.

**Les présentes aides à l'exécution s'adressent en premier lieu aux autorités d'exécution, mais également aux entreprises, aux conseillers à la sécurité (CS) et à toutes les autres personnes intéressées en vue de leur permettre de se repérer par rapport au texte de l'ordonnance. Elles ne revêtent aucune force juridique.**

## Introduction

La Suisse est l'une des 48 parties contractante (situation au 1.1.2011) à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)<sup>1</sup> et ferroviaire (RID)<sup>2</sup>. L'ADR et le RID contiennent également des dispositions sur le CS (section 1.8.3 conseiller à la sécurité). Au niveau de l'UE, les diverses directives existantes de l'ADR, du RID ainsi que la directive du conseiller à la sécurité ont été regroupées dans la nouvelle directive 2008/68/CE<sup>3</sup> du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Avec l'accord sur les transports terrestres<sup>4</sup>, la Suisse s'est engagée à mettre en œuvre cette directive de l'UE de façon équivalente.

Le Conseil fédéral s'est acquitté de cette obligation par l'ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS)<sup>5</sup> entrée en vigueur en même temps que l'accord sur le transport terrestre le 1<sup>er</sup> juillet 2001. Parallèlement, l'OCS a également intégré au droit national les nouvelles dispositions de l'ADR/RID.

L'OCS a pour but de garantir un niveau de sécurité élevé en liaison avec le transport, l'emballage, le remplissage, l'expédition, le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses. Les prescriptions relatives au CS représentent une mesure destinée à soutenir

---

<sup>1</sup> Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), RS 0.741.621

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0\\_741\\_621.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_741_621.html)

<sup>2</sup> Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), RS 0.742.403.1. Annexe C - Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0\\_742\\_403\\_1.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_742_403_1.html)

<sup>3</sup> Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:260:0013:0059:FR:PDF>

<sup>4</sup> Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (accord sur les transports terrestres), RS 0.740.72

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0\\_740\\_72.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_740_72.html)

<sup>5</sup> Ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par voie navigable, ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS), RS 741.622

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741\\_622.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_622.html)

les règles de sécurité portant sur le transport de marchandises dangereuses qui figurent dans les ordonnances relatives au transport des marchandises dangereuses par route (SDR)<sup>6</sup> et par chemin de fer (RSD)<sup>7</sup>.

Les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses ou assurent des opérations de manutention afférentes à ce transport sont tenues de respecter les règles de prévention des risques liés au transport de marchandises dangereuses, que ce transport s'effectue par route, par chemin de fer ou par voie navigable. Pour atteindre plus aisément cet objectif, elles doivent désigner un conseiller à la sécurité (CS) dûment formé au transport de marchandises dangereuses. L'habilitation professionnelle du CS contribue à améliorer la qualité des procédures au sein des entreprises. Elle contribue à réduire autant que possible les risques d'accidents susceptibles d'entraîner des dégâts irréversibles pour l'environnement ainsi que des lésions physiques graves pour les personnes entrant en contact avec les marchandises dangereuses. De par sa fonction, le CS contribue donc à réduire les risques dus à la manutention de ces dernières.

A la lumière de ce qui précède, le CS peut être considéré comme un élément auquel revient, dans le cadre de la réglementation du transport des marchandises dangereuses, la fonction de contrôler le respect des prescriptions de sécurité applicables. Le rapport entre l'OCS et les autres dispositions de ladite réglementation est donc particulièrement étroit. Pour pouvoir cerner toute la portée des dispositions de l'OCS, il convient de se reporter notamment à celles des dispositions de la SDR/ADR ou de la RSD/RID dont le CS est chargé de contrôler le respect.

**Le présent texte s'adresse autant aux personnes des deux sexes.  
Pour des raisons de simplicité et de lisibilité, il n'utilise néanmoins que les  
formes grammaticales masculines.**

**Nous recueillons avec plaisir toute suggestion ou proposition d'amélioration  
portant aussi bien sur le présent guide que sur l'ordonnance auquel il se rap-  
porte. Veuillez les communiquer à**

**[beat.schmied@astra.admin.ch](mailto:beat.schmied@astra.admin.ch)**

<sup>6</sup> Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR), RS 741.621

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741\\_621.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_621.html) ; publié intégralement sous  
<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00408/index.html?lang=fr>

<sup>7</sup> Ordonnance du 3 décembre 1996 relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RSD), RS 742.401.6

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c742\\_401\\_6.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c742_401_6.html)

## **Section 1: Dispositions générales**

### **Article 1 / Objet**

**La présente ordonnance règle la désignation, les tâches, la formation et l'examen des personnes chargées de réduire les risques encourus par les personnes, les biens et l'environnement lors du transport de marchandises dangereuses ou des opérations d'emballage, de remplissage, d'expédition, de chargement et de déchargement afférentes à ce transport (conseillers à la sécurité).**

### **Article 2 / Champ d'application**

**Alinéa 1: La présente ordonnance s'applique aux entreprises qui transportent des marchandises dangereuses par la route, le rail et par les voies navigables ou qui effectuent des opérations d'emballage, de remplissage, d'expédition, de chargement et de déchargement afférentes à ces transports.**

## **Commentaire des divers articles**

**Remarque :** Dans le texte qui suit, les notions définies dans l'ADR/RID (par ex. au chapitre 1.2 « Définitions et unités de mesure ») sont présentées en italique lorsqu'elles sont employées pour la première fois.

## **Dispositions générales**

Cet article présente l'objet de l'ordonnance, à savoir

- la désignation,
- les tâches,
- la formation et
- l'examen des CS.

Parallèlement, il contient une définition du CS. Comme les autres prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses, cette réglementation concernant les CS a pour but de réduire les risques susceptibles d'être provoqués par les marchandises dangereuses.

Il convient de distinguer entre le champ d'application matériel, géographique et temporel de l'ordonnance.

### 1. Champ d'application matériel

L'ordonnance est axée sur l'activité de transport. Elle porte par ailleurs sur certaines activités précédant ou suivant le transport proprement dit.

Sur la base de cet article, les entreprises qui s'occupent sous une forme quelconque de marchandises dangereuses en liaison avec leur transport sur route, sur rail ou sur voie navigable, sont tenues de vérifier si elles relèvent du champ d'application de l'OCS. Vu la relation étroite existant avec l'ADR/SDR et le RID/RSD (cf. introduction), on peut dire que les entreprises qui ne sont pas soumises aux règles citées ne tombent pas non plus sous le coup de l'OCS.

Ne sont concernés que les transports par route, par rail et par voie navigable (cf. encadré 1 ci-après), à l'exception de la navigation sur le Rhin, conformément à l'al. 2. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, la navigation sur le Rhin (de la frontière suisse jusqu'au pont «Mittlere Rheinbrücke» à Bâle) relève de l'ADN<sup>8</sup>. Avec la révision de 2005, le champ d'application de l'OCS a été étendu aux téléphériques: ceux-ci peuvent être soumis à l'ordonnance par l'autorité d'exécution dans les cas d'espèce. Après l'entrée en vigueur de la loi sur les installations à câbles<sup>9</sup>, les funiculaires ne relevaient plus de la loi sur les chemins de fer. **La mention des funiculaires à l'alinéa 1 a été supprimée**

<sup>8</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), RS 0.747.208

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0\\_747\\_208.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c0_747_208.html)

<sup>9</sup> Loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa; RS 743.01)

[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c743\\_01.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c743_01.html)



par la révision de 2009. A l'alinéa 1bis, les funiculaires ont été remplacés par la notion plus générale de transports à câble.

L'aviation est soumise à ses propres règles incluant des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses.

**Encadré 1 "Navigation":** S'agissant de la notion "d'eaux", celle-ci désigne, dans le contexte de la directive 2008/68/CE, les voies navigables intérieures (y compris les voies navigables internationales, contrairement à la navigation en haute mer). Dans les grandes lignes, les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses se subdivisent en trois groupes : la navigation sur le Rhin avec l'ADN, les règles générales de l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses, y compris les ferry-boats et les bateaux à passagers, et les règles spéciales telles que par ex. l'ordonnance sur la navigation sur le lac de Constance. La navigation sur le Rhin, exceptée de l'OCS (cf. art. 2 al. 2), est soumise en Suisse, entre la frontière suisse et le pont « Mittlere Rheinbrücke » à Bâle, à l'ADN qui prévoit également au 1.8.3 un conseiller à la sécurité. L'ordonnance mettant en vigueur l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (RS 747.224.141) désigne comme autorité d'exécution le canton de Bâle-Ville, représenté par les Ports Rhénans Suisses.

De manière générale pour les eaux intérieures suisses (sous réserve des prescriptions concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installations à câble, RSD, RS 742.401.6), il existe une interdiction fondamentale de transporter des marchandises pouvant polluer les eaux (art. 75, resp. 163 de l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses, ONI, RS 747.201.1). L'autorité compétente (canton) peut accorder des exceptions au cas par cas. L'annexe de la RSD, sous le titre "Dispositions complémentaires, prescriptions relatives au transport naval de marchandises dangereuses", règle les transports de marchandises dangereuses sur les ferry-boats et les bateaux à passagers (entreprises de navigation concessionnées). Sur les bateaux à passagers, les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées par des voyageurs qu'à titre de colis express (chapitre 7.6 du RID, règlement concernant le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer). Sur les lignes Horgen - Meilen et Beckenried – Gersau, les véhicules automobiles qui ont chargé des marchandises dangereuses peuvent être transportés par bac.

Aux côtés de l'ordonnance sur la navigation intérieure, certaines eaux sont régies par des prescriptions spéciales. C'est par exemple le cas de l'ordonnance concernant la navigation sur le lac de Constance, RNC, RS 747.223.1). L'article 8.01 RNC interdit le transport de substances pouvant polluer les eaux et de marchandises dangereuses. L'article 8.01 alinéa 2 dresse la liste des dérogations à cette interdiction. Dans la mesure où il ne s'agit donc pas de marchandises dangereuses pouvant polluer les eaux et où il n'existe aucune réglementation spéciale pour le transport des marchandises dangereuses sur les eaux intérieures concernées, le transport de marchandises dangereuses n'est pas concerné. Cela signifie la chose suivante pour l'OCS: seules les entreprises qui manipulent des marchandises dangereuses en liaison avec le transport sur des bateaux au sens de l'annexe à la RSD (bacs sur certaines lignes ainsi que bateaux à passagers) tombent dans le champ d'application de l'OCS. Pour les autres entreprises, la désignation d'un CS ne peut pas être exigée en s'appuyant directement sur l'OCS. Mais si, au cas par cas, l'autorité compétente autorise le transport de marchandises dangereuses pouvant polluer les eaux en s'appuyant sur les ordonnances mentionnées relatives à la navigation, il incombe à l'autorité délivrant l'autorisation de formuler les conditions associées à celle-ci. Le cas échéant, ces conditions peuvent également exiger la désignation d'un conseiller à la sécurité.

Cette disposition contient plusieurs notions appelant une interprétation

- Les termes « entreprise » et « marchandises dangereuses » sont décrits et expliqués à l'art. 3. Surtout cette dernière expression est d'une importance essentielle pour déterminer qui relève du champ d'application de l'OCS.
- La notion de "route" doit être interprétée conformément à l'article 1 alinéa 1 SDR et à l'article 1 alinéa 1 de la loi sur la circulation routière (LCR)<sup>10</sup>. Il s'agit donc des routes qui sont ouvertes aux véhicules automobiles et sont donc publiques. Le caractère public des routes n'est pas déterminé par les rapports de propriété. Seules les routes servant exclusivement à l'usage privé sont considérées comme

<sup>10</sup> Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR), RS 741.01  
[http://www.admin.ch/ch/fr/rs/c741\\_01.html](http://www.admin.ch/ch/fr/rs/c741_01.html)



non publiques. Si elles sont accessibles à pratiquement n'importe qui, même dans une mesure limitée (cf. art. 1 al. 2 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière<sup>11</sup>), ce sont des routes publiques. Ainsi, le parvis d'une usine qui est ouvert pendant les heures d'exploitation à un cercle d'utilisateurs indéterminé est considéré comme une route publique si la volonté contraire de l'ayant-droit n'est pas manifestée par une interdiction signalisée ou par un barrage. Les entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses en liaison avec un transport sur une route publique relèvent du champ d'application de l'OCS même si ces activités ne se déroulent pas sur une route publique.

Pour les notions ci-après, on pourra se fonder sur la définition qui en est donnée à l'ADR/RID (section 1.2.1). De même, l'ADR/RID fait ressortir les obligations qui sont associées aux activités couvertes par ces notions (en général au chapitre 1.4, en détail dans d'autres chapitres, par exemple le chapitre 7.5).

Nous attirerons plus loin l'attention sur la possibilité de transférer des activités par voie contractuelle, ainsi que sur les modalités correspondantes. Il convient toutefois de souligner que même en cas d'arrangement contractuel, la question déterminante reste de savoir qui exécute effectivement les activités en question. Quoiqu'il arrive, un certain devoir de diligence dans le choix du mandataire incombe au mandant, qui doit entre autres s'assurer que le mandataire est réellement en mesure d'exécuter convenablement le mandat et de s'acquitter des obligations connexes.

Une entreprise relève du champ d'application de l'OCS lorsqu'elle assure effectivement une de ces activités. Tel est aussi le cas si elle organise ou assume l'intégralité de la chaîne de transport (expéditeurs, entreprises de logistique, etc.).

- Notion de transport ou de *transporteur* : il s'agit de l'*entreprise* qui assure le *transport* avec ou sans contrat de transport. Le *transport* est le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions de transport et y compris le séjour des marchandises dangereuses dans les *véhicules*, *citernes* et *conteneurs* nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu. La présente définition inclut également le stationnement temporaire de marchandises dangereuses en vue de changer le type ou le moyen de transport (transbordement). Cela s'applique à condition que les documents de transport faisant ressortir le lieu d'expédition et le lieu de destination sont présentés sur demande, ainsi qu'à condition que les *colis* et les *citernes* ne soient pas ouverts pendant le séjour temporaire, sauf à des fins de contrôle de la part de l'autorité compétente.

---

<sup>11</sup> Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR), RS 741.11, [http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741\\_11.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c741_11.html)



- Notion d'emballage ou d'emballeur: il s'agit de l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans des *emballages*, y compris les *grands emballages* et les *grands récipients pour vrac (GRV)* et, le cas échéant, prépare les *colis* aux fins de transport. Sont considérés comme des emballages les *récipients* et tous les autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient de remplir sa fonction de rétention.

Remarque : Une entreprise qui emballe des marchandises dangereuses et les prépare au transport est donc déjà soumise à l'OCS au titre de son travail d'emballage, même lorsqu'elle n'est plus en contact direct avec le transport qui s'ensuit.

- Notion de remplissage ou de remplisseur: il s'agit de l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans une citerne (*véhicule-citerne, citerne démontable, citerne mobile ou conteneur-citerne*), dans un *véhicule-batterie* ou *CGEM*, ou dans un véhicule, *grand conteneur* ou *petit conteneur pour vrac*.

Remarque : Là aussi, une entreprise qui n'assure pas elle-même le transport des marchandises dangereuses après en avoir effectué les travaux de remplissage relève néanmoins du champ d'application de l'OCS.

Selon l'art.12, al. 3, SDR, tant les expéditeurs que les personnes qui remplissent les citernes sont responsables du respect des prescriptions lors des opérations de remplissage. Cette obligation incombe donc aussi bien aux premiers qu'aux seconds – par exemple les chauffeurs – qui exécutent concrètement ces travaux.

- Notion d'envoi ou d'expéditeur: il s'agit de l'entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses. Lorsque le transport est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'expéditeur selon ce contrat est considéré comme l'expéditeur.

Remarque : Fondamentalement, une entreprise qui expédie des marchandises dangereuses est tenue de désigner un CS, même si elle n'entre aucunement en contact direct avec ces marchandises dangereuses. Tel est par exemple le cas lorsque l'entreprise charge une société de transport de transporter une marchandise dangereuse directement chez un client à partir de son entrepôt, alors qu'elle-même intervient comme expéditeur dans le contrat de transport.

Une entreprise A (par ex. fabricant) peut cependant conclure un contrat de transport avec une entreprise B (par ex. expéditeur) pour la charger de l'expédition des marchandises dangereuses produites par elle, et désigner cette entreprise B dans le contrat comme étant l'expéditrice. Par ce biais, A peut dans le même temps se dégager de l'obligation de désigner un CS. Dans ce cas, l'entreprise mandante A doit cependant signaler par écrit à l'entreprise B chargée des obligations de l'expéditeur sur la marchandise dangereuse et mettre à sa disposition tous les renseignements et documents nécessaires pour l'exécution de ses obligations (1.4.2.1.3 ADR/RID). Or, étant donné que l'entreprise B passe désormais pour être l'expéditrice tout en étant soumise à l'OCS, il est conseillé de mentionner l'OCS dans le contrat.



Le mandant, l'entreprise A, est tenue de s'assurer qu'elle ne conclut le contrat qu'avec un partenaire en mesure de s'acquitter de toutes ses obligations.

**Encadré 2 "Obligations contractuelles"**: Dans la pratique, il existe la tendance à ce que les transporteurs assument ces obligations supplémentaires par voie contractuelle. Dans ce cas, une attention particulière doit être portée à la question de l'assurance des éventuelles prétentions en responsabilité civile. Il est recommandé au transporteur de vérifier si l'assurance en RC de voiturier, en RC d'entreprise et/ou de transport couvre les éventuels sinistres provoqués en qualité d'expéditeur.  
Si le transporteur assume d'autres activités en sus de son activité proprement dite, il est sans doute dans l'intérêt de toutes les parties de les décrire, précisément en liaison avec les règles relatives au transport de marchandises dangereuses (surtout en cas de sinistre), de sorte qu'un accord écrit s'impose.

- **Notion de chargement ou de chargeur**: il s'agit de l'entreprise qui charge les marchandises dangereuses dans un véhicule ou un grand conteneur.

Remarque : L'activité déterminante est donc celle du chargement proprement dit (par ex. de la rampe au véhicule).

- **Notion de déchargement ou de déchargeur**: l'entreprise
  - qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un CGEM, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un véhicule; ou
  - qui décharge des marchandises dangereuses emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un véhicule ou d'un conteneur; ou
  - qui vidange des marchandises dangereuses d'une citerne (véhicule-citerne, citerne démontable, citerne mobile ou conteneur-citerne) ou d'un véhicule-batterie, d'une MEMU ou d'un CGEM ou d'un véhicule, d'un grand conteneur ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac.

Remarque: Le déchargement inclut donc la dépose, le déchargement et le vidage. Bien que la dépose de conteneurs et le vidage de citernes soient normalement assurés par le transporteur, l'activité de déchargement des colis proprement dite (par ex. du véhicule sur la rampe) est souvent réalisée par le destinataire. S'il ne s'agit pas simplement de l'évacuation depuis la rampe jusqu'à l'entrepôt, le destinataire est soumis à l'OCS par cette activité de déchargement. Il est cependant possible de confier le déchargement au transporteur (cf. à cet égard les remarques ci-après relatives à l'article 5) ou d'exercer, en tant que destinataire, l'activité de déchargement à titre subordonné (en qualité d'auxiliaire pour le compte du transporteur).

Si une marchandise dangereuse reste entreposée pendant un certain temps, l'élément décisif est de savoir si elle fait l'objet d'une activité relevant des notions décrites plus haut. En règle générale, la marchandise doit être déchargée avant d'être chargée à nouveau. Chaque entreprise qui assume une activité correspondante tombe sous le coup de l'OCS. On relèvera que la notion de transport est prise au sens large (cf. plus haut) et inclut même le séjour temporaire de marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).



## 2. Champ d'application géographique

L'OCS s'applique aux entreprises ayant leur domicile ou leur siège (siège principal ou succursale!) en Suisse. Les Etats membres de l'UE et parties à l'ADR/RID ont pour leur part des prescriptions applicables aux entreprises sur leur territoire, qui correspondent aux exigences fixées dans l'ADR/RID resp. dans la directive CE.

## 3. Champ d'application temporel

Entrée en vigueur le 1er juillet 2001 l'ordonnance s'applique en conséquence à toutes les entreprises qui ont effectué des transports de marchandises dangereuses à compter de cette date. Pour la période transitoire concernant la désignation du CS, voir les commentaires relatifs à l'art. 26.

Toutes les entreprises qui exercent une des activités citées relèvent du champ d'application de l'OCS. L'entreprise qui réceptionne les marchandises dangereuses n'est pas mentionnée. Si le destinataire assume le déchargement des marchandises dangereuses, il tombe sous le coup de l'OCS en raison de cette activité. En revanche, s'il ne participe pas au déchargement ou n'y participe qu'à titre accessoire et que la responsabilité du déchargement incombe par ex. à l'entreprise de transport, le destinataire ne relève pas du champ d'application de l'OCS. La situation doit être examinée cas par cas. Les obligations principales liées à ces activités découlent du chapitre 1.4 ADR/RID. Celui-ci décrit les responsabilités par ex. de l'expéditeur.

Les activités relevant de l'OCS sont énumérées de manière exhaustive. Celles qui n'ont pas un rapport mentionné avec un transport n'entrent pas en ligne de compte. Ce principe s'applique également à l'entreposage de marchandises (par ex. port franc). Celui qui se contente d'entreposer des marchandises sans assumer une des activités en question ne tombe pas sous le coup de l'OCS.

Les entreprises qui assurent une des activités décrites relèvent du champ d'application de l'OCS et sont fondamentalement tenues de désigner un CS. Les seules exceptions portent sur les entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses en colis en dessous de certaines quantités, ainsi que sur certaines unités d'organisation de l'armée (cf. art. 5). L'OCS ne prévoit pas d'autres exemptions à son champ d'application ni à l'obligation de désigner un CS.

Le nombre des activités exécutées ne joue aucun rôle pour déterminer si l'OCS s'applique. En conséquence, même une entreprise qui n'assure un tel transport qu'une fois par an, voire une fois tout court, relève du champ d'application de l'OCS.

**Alinéa 1<sup>bis</sup> :** L'autorité d'exécution peut soumettre, au cas par cas, les transports à câble à la présente ordonnance en raison de leur danger potentiel.

**Alinéa 2 :** Ses dispositions ne sont pas applicables à la navigation sur le Rhin.

### **Article 3 / Définitions**

**Au sens de la présente ordonnance, on entend par**

- a. entreprise, toute personne physique ou morale, toute association de personnes sans personnalité juridique ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou non**

La révision de 2005 a introduit la possibilité de soumettre également les transports à câble au champ d'application de l'OCS. Ces derniers pourront donc y être soumis au cas par cas, selon le danger potentiel, par l'autorité d'exécution. Ce nouveau régime abolit ainsi la contradiction existant entre les funiculaires, qui étaient jusqu'ici soumis intégralement à l'ordonnance, et les téléphériques, qui y échappaient.

En ratifiant l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)<sup>12</sup>, la Suisse a abrogé le 8 mars 2011 le règlement pour le transport de marchandises dangereuses sur le Rhin (ADNR). Conformément à l'ordonnance du DETEC du 2 mars 2010 mettant en vigueur l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures<sup>13</sup>, l'ADN est applicable au Rhin entre la frontière suisse et le pont « Mittlere Rheinbrücke » à Bâle. L'ordonnance du DETEC mettant en vigueur le règlement de police pour la navigation sur le Rhin entre Bâle et Rheinfelden<sup>14</sup> étend l'applicabilité de l'ADN au Rhin jusqu'au pont routier de Rheinfelden. L'ADN lui aussi prescrit des conseillers à la sécurité. Néanmoins, les dispositions expressément applicables ne sont pas celles de l'OCS, mais uniquement celles de l'ADN, qui n'est donc pas concrétisé par des prescriptions nationales, contrairement à l'ADR/RID.

La notion d'entreprise est prise au sens large et inclut même les particuliers. L'élément déterminant n'est pas de savoir si l'entreprise revêt une personnalité juridique, si elle assume des tâches de l'Etat ou si elle poursuit un but lucratif. Cette notion englobe donc aussi les raisons individuelles ou les sociétés commerciales sans personnalité juridique, telles que les sociétés en nom collectif ou les sociétés en commandite ("... und Co." "... et Cie."). Les sociétés simples et les consortiums du bâtiment relèvent également de la notion d'« entreprise ». N'importe quelle personne morale est réputée être une entreprise (donc par ex. chaque filiale individuelle d'une société de holding).

De même les chauffeurs indépendants par opposition aux employés salariés sont réputés être une entreprise, même lorsqu'ils s'engagent contractuellement à ne procéder à des transports que pour une seule grande unité d'exploitation.

---

<sup>12</sup> Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN, RS 0.747.208)

<sup>13</sup> Ordonnance du DETEC du 2 mars 2010 mettant en vigueur l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (RS 747.224.141)

<sup>14</sup> Ordonnance du DETEC du 26 septembre 2002 mettant en vigueur le règlement de police pour la navigation sur le Rhin entre Bâle et Rheinfelden (RS 747.224.211)

- b. Marchandises dangereuses: matières ou objets désignés comme tels dans l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR<sup>15</sup>) et dans l'ordonnance du 3 décembre 1996 relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RSD<sup>16</sup>).**

---

<sup>15</sup> Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route, SDR, RS 741.621

<sup>16</sup> Ordonnance du 3 décembre 1996 relative au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, RSD, RS 742.401.6

Notion de marchandises dangereuses : pour la définition, l'OCS renvoie à la SDR ou à la RSD. La définition correspondante découle de l'ADR ou du RID, qui fait partie intégrante de la SDR ou de la RSD. **En conséquence, sont considérées comme des marchandises dangereuses les matières et objets dont le transport est interdit par l'ADR ou le RID ou n'est autorisé qu'aux conditions prévues dans ces accords.** (1.2.1 Définitions ADR/RID).

Cela signifie que les matières et objets qui sont mentionnés au tableau A de la section 3.2.2 ADR/RID sont toujours considérés comme des marchandises dangereuses dans le cadre de l'OCS lorsqu'ils ne peuvent pas profiter d'une exemption intégrale (par ex. au sens de la sous-section 1.1.3.1 ADR/RID, contrairement à la réglementation de la sous-section 1.1.3.6, qui prévoit une exemption uniquement pour une partie des prescriptions applicables à certaines marchandises jusqu'à des quantités maximales autorisées spécifiées).

Remarque : L'attribution à des *numéros ONU* est opérée sur la base des propriétés physiques, chimiques et toxiques de la matière ou de l'objet selon les principes de la section 2.1.2 ADR/RID et est généralement effectuée par le fabricant. Conformément à l'ADR/RID, il incombe notamment à l'expéditeur de s'assurer que les marchandises dangereuses sont classées et autorisées au transport conformément à l'ADR/RID (1.4.2.1.1 a), étant entendu qu'il peut se fier aux informations et données mises à disposition par d'autres intervenants (1.4.2.1.2 ADR/RID). En cas d'ambiguïtés, il convient de recourir à des entreprises spécialisées disposant des connaissances spécialisées requises.

Il convient de distinguer entre les entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses uniquement pour des transports internationaux, uniquement pour des transports intérieurs ou à la fois pour les uns et pour les autres.

#### **A. Entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses uniquement dans les transports internationaux**

Si une entreprise assure la manutention de marchandises dangereuses uniquement dans les **transports internationaux** et que ces marchandises sont totalement exemptées des prescriptions de l'ADR/RID (par ex. conformément aux sous-sections 1.1.3.1 à 1.1.3.3 ADR), l'entreprise ne tombe pas sous le coup de l'OCS. Ces exemptions totales ne peuvent être impliquées que si certaines conditions sont remplies; celles-ci ne sont cependant pas en rapport avec le droit des marchandises dangereuses (par ex., l'exemption au titre de la sous-section 1.1.3.1 let. a ADR/RID n'est applicable que si le transport est assuré par des particuliers, que les marchandises sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à l'usage personnel ou domestique ou à des activités de loisirs ou sportives à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions



normales de transport). Il incombe à l'entreprise en question d'apprécier si les conditions correspondantes sont remplies et si, de ce fait, les prescriptions de l'ADR/RID ne s'appliquent pas.

Exemple 1: A la sous-section 1.1.3.3 let. a, l'ADR prévoit que les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas dans certaines circonstances au transport international de carburant contenu dans les réservoirs de véhicules effectuant une opération de transport et qui est destiné à sa propre propulsion ou au fonctionnement d'un de ses équipements. Or, le gérant d'une station-service qui remet du carburant uniquement de telle manière que son transport est exempté des prescriptions de l'ADR n'est pas tenu de désigner un CS pour l'activité de remplissage (tout comme bien entendu l'entreprise qui est exemptée des prescriptions de l'ADR pour le transport du carburant, donc par exemple le conducteur d'une petite voiture de tourisme qui vient de faire le plein).

## **B. Entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses uniquement dans les transports nationaux**

Dans ce cas, il convient de respecter, selon les prescriptions de la SDR/RSD et des annexes, ces dispositions tantôt plus rigoureuses, tantôt plus souples que celles de l'ADR/RID. Si le transport d'une marchandise dangereuse est par ex. plus largement exempté dans le transport intérieur que selon l'ADR/RID, cette exemption s'étend également à la désignation resp. aux tâches des OCS.

Exemple 1: Conformément à l'ADR (sous-section 1.1.3.1a), les transports sont totalement exemptés lorsqu'ils sont effectués par des particuliers, dans la mesure où ces marchandises sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à leur usage personnel ou domestique ou à des activités de loisirs ou de sport, à condition que des mesures soient prises pour éviter que le contenu ne soit libéré dans les conditions de transport normales. En vertu de l'appendice 1 SDR, cette exemption ne vaut pour les transports intérieurs que si certaines limites ne sont pas dépassées. Les particuliers sont assujettis à l'OCS si les quantités dépassent ces seuils et qu'ils ne peuvent faire valoir aucune autre dérogation.

## **C. Entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses pour les transports intérieurs aussi bien qu'internationaux**

En règle générale, une entreprise assure la manutention de marchandises dangereuses aussi bien pour des transports intérieurs qu'internationaux. Dans ce cas, le champ d'application s'étend aux entreprises qui assurent la manutention de marchandises dangereuses et qui ne sont pas totalement exemptées soit selon les prescriptions de l'ADR/RID (pour les transports internationaux) soit selon celles de la SDR/RSD (pour les transports intérieurs).

Si un transport de marchandises dangereuses n'est pas intégralement exempté des

## **Section 2: Obligations des entreprises**

### **Article 4 / Désignation des conseillers à la sécurité**

**Alinéa 1 :** Les entreprises doivent désigner un ou plusieurs conseillers à la sécurité pour chaque activité afférente à la manutention des marchandises dangereuses.

**Alinéa 2 :** Peuvent être conseillers à la sécurité, les membres du personnel ou le propriétaire de l'entreprise ou des tiers.

prescriptions de la SDR/ADR ou de la RSD/RID, mais ne l'est que partiellement, une entreprise effectuant les transports correspondants est donc fondamentalement tenue de désigner un CS. Mais, outre le contrôle pour savoir si les exemptions ont été sollicitées à juste titre, il ne doit surveiller que le respect des prescriptions de la SDR/ADR ou de la RSD/RID qui doivent être respectées malgré l'exemption partielle.

**Encadré 3 "Conventions spéciales multilatérales":** Le chapitre 1.5 ADR/RID prévoit la possibilité de convenir sous forme d'accords multilatéraux des dérogations internationales et temporaires aux prescriptions de l'ADR/RID. Si un tel accord multilatéral prévoit des exemptions totales aux règles de l'ADR/RID, cette exemption vaut aussi pour le transport national, et l'OCS ne s'applique pas à la manutention de ces marchandises.

## Obligations des entreprises

Lorsqu'une entreprise a constaté, sur la base des art. 2 et 5 OCS, qu'elle relève de l'ordonnance et est donc assujettie aux obligations prévues, elle doit désigner un CS ayant suivi la formation et passé l'examen requis, et lui confier un domaine de compétences clairement défini. Il incombe à l'entreprise de veiller à ce que tous les domaines relevant de l'OCS soient effectivement couverts par un ou plusieurs CS satisfaisant aux exigences légales.

C'est à l'entreprise de juger si elle doit désigner un CS ou non. Si, par exemple, elle aboutit à la conclusion qu'elle n'effectue que des transports de matières et d'objets auxquels les prescriptions de l'ADR/RID ou de la SDR/RSD ne s'appliquent pas, elle n'est pas tenue de désigner un CS. Elle doit cependant assumer le risque de se tromper dans son appréciation. En cas de doute, l'entreprise peut s'adresser aux autorités d'exécution ou à d'éventuelles entreprises spécialisées.

Il découle des tâches du CS (art. 11 ss.) que la désignation d'un seul CS suffit. Il n'est pas possible d'exiger qu'un suppléant disposant d'une formation équivalente soit désigné pour la période pendant laquelle le CS est en vacances. Le cas où le CS est absent pendant une période prolongée (par ex. absence de plusieurs mois par suite d'accident ou de maladie ou de congés non payés, etc.) est plus difficile à trancher. Si cette absence porte préjudice à l'accomplissement des tâches du CS, il incombe à l'entreprise de veiller à désigner un suppléant au CS même pour ces cas.

Cette fonction peut donc être assumée par le propriétaire, le directeur général, un collaborateur ou un mandataire de l'entreprise. Il est également possible qu'un entrepreneur individuel se désigne lui-même comme CS. La désignation doit toujours porter sur une personne physique. Une personne morale (par ex. SA, Sàrl, association, fondation) ne peut pas être désignée comme CS.

Certains considèrent que s'il existe éventuellement déjà dans l'entreprises un conseiller à la sécurité, celui-ci doit simultanément assumer la fonction de CS au sens de l'OCS. En tout



état de cause, aucune obligation correspondante n'existe.

**Encadré 4 "Sous-traitance":** une entreprise qui ne dispose pas en son sein d'un conseiller à la sécurité possède donc deux possibilités de "sous-traitance"

- Elle peut recourir aux services d'un tiers comme conseiller à la sécurité (possibilité selon l'OCS), ou bien
- Elle peut confier à des tiers l'ensemble de l'activité sur la base de laquelle un CS doit être désigné (possibilité offerte par la SDR/ADR ou la RSD/RID). Ainsi, par ex., une entreprise qui veut livrer à un client du fuel domestique venant d'un entrepôt peut charger le transporteur d'intervenir également comme expéditeur en assumant les obligations correspondantes. Il convient cependant de respecter les règles de forme et les autres obligations prévues dans la SDR/ADR ou dans la RSD/RID (cf. ci-dessus, article 2).

**Prière de se reporter à l'encadré 2!**

La désignation d'un tiers comme CS peut s'imposer même lorsqu'une entreprise n'entreprend des activités relevant de l'OCS que de manière ponctuelle.

**Encadré 5 "Solution sectorielle":** Il est aussi concevable de prévoir des solutions dites "sectorielles", selon lesquelles par exemple une association met des conseillers à la sécurité à la disposition de ses membres.

L'entreprise doit faire preuve d'une certaine diligence dans la sélection et le contrôle des CS. Elle n'est autorisée à lui attribuer un mandat que si le mandataire est effectivement en mesure de s'acquitter des tâches incombant à un conseiller à la sécurité.

Il découle de ces principes et en particulier des tâches des CS (cf. art. 11 et 12), qui peuvent considérablement varier d'une entreprise à l'autre, le cadre et surtout les limites d'une "solution d'association" ou "sectorielle". L'entreprise est toujours responsable de la désignation en bonne et due forme. C'est à son égard que le CS doit s'acquitter de ses obligations. Le rapport annuel, par exemple, doit toujours se rapporter à l'entreprise individuelle mandante.

Une association peut intervenir au profit de ses membres en leur apportant un soutien. Ainsi, elle peut dresser la liste des CS dont elle garantit la formation appropriée et qu'elle peut recommander à ses membres en raison de leurs connaissances spécialisées, voire recruter elle-même des CS appelés à intervenir pour ses membres. L'association peut proposer des modèles uniformes (par ex. pour le rapport annuel). Par ailleurs, une association peut mettre au point des procédures propres à la branche voire mettre à disposition de ses membres des systèmes de gestion de la qualité avec procédures intégrées. Pour certaines informations des CS aux entreprises, l'association peut recourir à ses organes d'information.

**Résumé:** Une association ne peut donc intervenir qu'à titre subordonné et auxiliaire. Les entreprises individuelles ou les CS annoncés aux autorités restent responsables de l'exécution des tâches.

**Alinéa 3 : Les conseillers à la sécurité sont désignés par écrit.**

### **Article 5 / Exemptions**

L'entreprise doit disposer d'un document de désignation physique contenant, outre la désignation du CS proprement dite, des indications sur la validité du certificat de formation du CS (cf. art. 6, al. 1).

Si une entreprise désigne plusieurs CS ayant des compétences et des tâches différentes, il est important que ceux-ci connaissent exactement les leurs. Dans ces cas, conformément à l'art. 6, al. 2, des cahiers des charges doivent être établis, consignant les délimitations précises des domaines respectifs.

Cet article définit les cas dans lesquels les entreprises fondamentalement assujetties à l'OCS ne sont pas obligées de désigner des conseillers à la sécurité. Les dérogations traitées ici doivent être dissociées de la notion d'exemption au sens de l'ADR/RID (voir les explications relatives à la notion de « marchandises dangereuses » à l'art. 3).

L'extension des possibilités d'exemption peut être considérée comme le motif principal de la révision de juillet 2005. En effet, les expériences tirées de la version initiale de l'OCS ont révélé que le champ d'application, trop vaste, englobait des transports qui, du point de vue technique de la sécurité, n'avaient pas besoin d'être soumis à cette ordonnance.

La mise en œuvre de la directive 2008/68/CE, resp. l'application de la section 1.8.3 ADR/RID offrent plusieurs possibilités d'exemption susceptibles d'être mises en œuvre dans le droit national (également avec effet pour les transports internationaux). La Suisse a utilisé d'emblée deux de ces possibilités, à savoir les dérogations pour des quantités limitées par unité de transport (al. 1) ainsi que pour les moyens de transport des forces armées (al. 2).

En revanche, la troisième possibilité offerte selon la directive CE n'a été intégrée que lors de la révision de 2005, à savoir l'exemption d'entreprises « qui n'effectuent pas à titre d'activité principale ou accessoire, des transports de marchandises dangereuses ou des opérations de chargement ou de déchargement liées à ces transports, mais qui effectuent occasionnellement des transports nationaux de marchandises dangereuses ou des opérations de chargement ou de déchargement liées à ces transports, présentant un degré de danger ou de pollution minimal ».

En révisant ainsi l'ordonnance, la Suisse a utilisé dans une large mesure la marge de manœuvre que la législation internationale permet au niveau de la mise en œuvre.

**Alinéa 1 :** Les exemptions de l'obligation de désigner des conseillers à la sécurité figurent à l'annexe. Celle-ci peut être adaptée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication en fonction de l'évolution du droit national et international.

**Alinéa 2 :** Les corps de troupe et les unités militaires subordonnées ne sont pas tenus de désigner des conseillers à la sécurité dans les situations particulières ou extraordinaires.

**Alinéa 3 :** Les autorités d'exécution peuvent, dans des cas particuliers, autoriser d'autres exemptions de l'obligation de désigner des conseillers à la sécurité, pour autant que cette dernière demeure assurée. Dans le domaine routier, l'octroi de telles dérogations nécessite l'assentiment de l'Office fédéral des routes.

#### **Article 6 / Affectation des conseillers à la sécurité**

**Alinéa 1 :** Les conseillers à la sécurité ne peuvent être affectés qu'aux domaines pour lesquels ils ont reçu un certificat de formation.

Les cas dans lesquels les entreprises sont exemptées de l'obligation de désigner des conseillers à la sécurité sont précisés à l'annexe. La compétence de modifier cette dernière a été déléguée au DETEC, ce qui offre la possibilité d'adapter les exemptions par une procédure simplifiée et plus rapide aux progrès techniques éventuels ou à l'évolution du droit international.

L'armée ainsi que le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) relèvent du champ d'application de la présente ordonnance et doit fondamentalement désigner un CS pour ses transports et manutentions de marchandises dangereuses. Ce n'est que dans des situations particulières ou extraordinaires (par ex. catastrophes, guerre) que l'armée est libérée de cette obligation (mais pas le DDPS).

La révision 2005 permet également d'autoriser des exemptions à l'obligation de désigner des conseillers à la sécurité, d'où la possibilité de tenir compte des cas de rigueur. L'octroi de telles dérogations n'est possible que s'il est prouvé qu'il s'agit d'un cas particulier et que la sécurité demeure garantie. Il est du ressort des autorités d'exécution au sens de l'art. 25, à savoir les cantons dans le domaine routier, l'Office fédéral des transports dans celui des transports publics et le Département de la défense, de la protection de la population et des sports pour les transports militaires. Toutefois, les autorités cantonales ne peuvent délivrer les autorisations qu'une fois leur proposition acceptée par l'Office fédéral des routes. Il s'agit, par là, d'assurer une coordination au niveau national et une certaine uniformité dans l'établissement de ces dérogations.

La responsabilité de l'engagement approprié du CS incombe à l'entreprise.

Le certificat de formation est l'attestation écrite que l'examen de CS a été obtenu (voir art. 21).

Pour pouvoir s'acquitter de l'obligation prévue à l'art. 6, al. 1, l'entreprise doit connaître ou vérifier la validité du certificat de formation du CS (domaines de validité, durée). Elle doit veiller à ce que le CS ne soit affecté qu'en fonction de son certificat de formation, et à ce que les CS prolongent leur certificat de formation avant l'expiration de leur durée de validité, sauf à désigner un autre CS titulaire d'un certificat valable.

**Alinéa 2 :** L'entreprise qui désigne plusieurs conseillers à la sécurité doit délimiter leurs attributions et fixer leurs tâches et leurs compétences respectives par écrit.

**Article 7 / Communication aux autorités**

Les entreprises communiquent spontanément à l'autorité d'exécution les noms des conseillers à la sécurité et les champs d'activité indiqués dans leurs certificats de formation, dans les 30 jours à compter de leur désignation.

Dès que plusieurs CS ayant des compétences et des tâches différentes sont désignés, l'entreprise doit bien définir celles de chacun d'entre eux dans des cahiers des charges. L'attribution claire des diverses compétences et responsabilités revêt un rôle central. Cela inclut notamment le règlement des éventuelles suppléances.

L'OCS fixe le principe de l'auto-déclaration. Les entreprises doivent communiquer de leur propre chef les indications requises à l'autorité d'exécution, sans attendre d'y être invitées par celle-ci. Il incombe à l'entreprise d'apprécier si elle a besoin d'un CS, puis de communiquer le cas échéant la désignation effectuée.

L'autorité d'exécution est déterminée en fonction de l'article 25. Si une entreprise relève de la compétence d'exécution de plusieurs autorités, la communication doit se faire à l'intention de toutes les autorités concernées (par ex. canton et OFT). De même, une entreprise possédant des unités d'exploitation (succursales, filiales et autres) dans plusieurs cantons doit effectuer la communication à tous les cantons où celles-ci se trouvent. Cette communication peut cependant être également effectuée par l'unité d'exploitation elle-même, en fonction de l'organisation de l'entreprise.

Toutefois, les entreprises ne sont tenues de fournir de leur propre chef que des indications minimales, à savoir uniquement le nom des CS et les domaines indiqués dans leurs certificats de formation. S'il a été renoncé à d'autres indications, c'est notamment pour décharger les autorités d'exécution de la tâche consistant à établir et à tenir à jour une liste des certificats de formation.

En revanche, si les autorités ont besoin d'autres renseignements pour l'exécution de l'OCS, elles peuvent les réclamer aux entreprises sur la base de l'art. 10.

Le libellé de cette disposition exige la communication des domaines énoncés dans le certificat de formation. L'art. 22 dispose que les certificats de formation étrangers établis en application de la directive 96/35/CE ou de la section 1.8.3 ADR/RID sont reconnus comme équivalents aux certificats de formation suisses. Il est vrai que l'ADR/RID exige, au paragraphe 1.8.3.13, que le certificat de formation mentionne clairement qu'il n'est valable que pour les domaines pour lesquels le CS a fait l'objet d'un examen en bonne et due forme. Mais le certificat de formation-type au sens de l'ADR/RID ne prévoit aucune indication du domaine de validité. De même, les domaines ne doivent pas obligatoirement être indiqués dans les certificats de formation établis conformément à la directive des CE. Une entreprise qui a désigné un CS possédant un certificat de formation étranger au sens de la directive 2008/68/CE ne viole donc pas l'obligation de communication prévue à l'art. 7 lorsqu'elle ne fournit aucune indication sur les domaines, puisque ceux-ci ne sont pas

**Article 8 / Statut des conseillers à la sécurité dans l'entreprise**

**Alinéa 1 :** Les entreprises créent les conditions nécessaires pour que les conseillers à la sécurité puissent accomplir leurs tâches.

**Alinéa 2 :** Elles doivent garantir aux conseillers à la sécurité l'indépendance nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches et veiller à ce qu'ils ne subissent aucun préjudice en les accomplissant.

**Alinéa 3 :** Elles font en sorte que les conseillers à la sécurité puissent travailler directement avec le personnel chargé du transport des marchandises dangereuses ou des opérations d'emballage, de remplissage, d'expédition, de chargement et de déchargement afférentes à ce transport et aient libre accès aux postes de travail de ces personnes.

**Article 9 / Communication au sein de l'entreprise**

Les entreprises doivent veiller à ce que leur personnel connaisse les conseillers à la sécurité ainsi que leurs tâches et fonctions.

mentionnés dans le certificat de formation. En revanche, dans ce cas aussi, l'autorité peut réclamer l'indication des domaines en se fondant sur l'art. 10.

Il n'existe aucune marge de manœuvre dans le temps pour satisfaire à l'obligation de désigner un CS. Depuis le 1er janvier 2003 (cf. art. 26, al. 1), un CS doit être désigné au plus tard au moment où est exercée une activité relevant du champ d'application de l'OCS et pour laquelle aucune exemption au titre de l'art. 5 ne peut être sollicitée.

Les entreprises sont tenues de soutenir activement les CS pour que ceux-ci puissent s'acquitter de leurs tâches. Les al. 2 et 3 ainsi que l'art. 9 représentent des concrétisations de cette obligation incombant aux entreprises. Les tâches des CS sont décrites à la section 3.

Cette disposition contraint également les entreprises à mettre à disposition du CS les informations requises pour s'acquitter de ses tâches. Elle empêche que le statut ou bien le salaire ou l'indemnité du CS ne dépende des résultats de son travail. De même, elle garantit que les CS jouissent dans l'entreprise de l'indépendance dont ils ont besoin au niveau technique.

Le contact avec le personnel concerné et l'accès à ses postes de travail doivent être assurés sans entrave, à tout moment et sans exiger l'obtention d'une autorisation.

Cette communication elle aussi constitue un volet de l'obligation des entreprises au titre de l'art. 8, al. 1: un des préalables essentiels pour que les CS puissent s'acquitter de leurs tâches consiste à ce que les travailleurs de l'entreprise sachent qu'un CS a été désigné.

L'ordonnance ne précise pas de quelle manière cette communication doit se faire; cela dépend essentiellement de la situation concrète de l'entreprise. Cette dernière a donc à en déterminer elle-même les modalités, en fonction de ses spécificités.

Outre la fonction et les tâches du CS, les moyens de le contacter doivent également être communiqués au sein de l'entreprise.

**Article 10 / Contrôles**

**Alinéa 1 :** Les entreprises sont tenues de fournir à l'autorité d'exécution tous les renseignements dont elle a besoin pour surveiller l'application de la présente ordonnance et pour exécuter les contrôles; elles doivent lui permettre d'accéder à tous les locaux, pour qu'elle puisse procéder aux investigations nécessaires.

**Alinéa 2 :** Elles conservent les rapports des conseillers à la sécurité pendant cinq ans au mois et les présentent sur demande à l'autorité d'exécution.

Cette disposition oblige les entreprises à permettre également aux autorités d'exécution de s'acquitter de leurs tâches. Les renseignements se limitent aux questions présentant un rapport factuel avec l'OCS. Cette disposition concerne les entreprises dont l'assujettissement à l'OCS semble relativement probable (même si l'entreprise ne considère pas pour sa part être soumise à l'OCS).

C'est le principe de proportionnalité qui détermine si un contrôle doit être annoncé, et le cas échéant avec quel préavis.

Les contrôles des autorités peuvent porter aussi bien sur les obligations des entreprises que sur celles des CS. En revanche, l'obligation décrite à l'art. 10 s'adresse exclusivement à l'entreprise susceptible d'être assujettie à l'OCS, et non au CS lui-même. Si le CS est par exemple un tiers indépendant sous mandat, l'autorité ne peut pas exiger, en se fondant sur l'art. 10, d'avoir un accès sans entrave à son entreprise.

Les points abordés sont les rapports annuels (art. 11 al. 1, let. c) ainsi que les rapports d'accidents (art. 12). Ces derniers doivent être transmis spontanément à l'autorité d'exécution (art. 12, al. 3), mais il peut arriver que l'autorité d'exécution soit malgré tout obligée de demander à consulter les rapports (par ex. lorsque l'entreprise change de canton).

Ces rapports constituent un élément essentiel permettant aux autorités de décider si des investigations plus approfondies sont nécessaires, et le cas échéant, lesquelles.

Bien entendu, les autorités d'exécution sont tenues par l'obligation de confidentialité à l'égard des tiers, et en particulier des concurrents.



## Tâches des conseillers à la sécurité

La réglementation relative aux CS représente une des mesures permettant de contrôler et de faciliter le respect des prescriptions de sécurité. C'est l'entreprise qui est et demeure en premier lieu responsable de l'observation des dispositions relatives au transport. Compte tenu de cette responsabilité, le CS a essentiellement pour tâche de rechercher, dans le cadre des activités concernées de l'entreprise, les moyens de faciliter leur réalisation dans le respect des dispositions applicables et dans des conditions de sécurité optimales ainsi que de déclencher les mesures qui s'imposent.

Les CS doivent épauler l'entreprise dans ses efforts pour respecter les prescriptions de sécurité. En conséquence, les rapports du CS sont adressés à la direction de l'entreprise et non aux autorités. Le CS ne possède aucune autorité hiérarchique à l'égard de l'entreprise. Dans le cadre de l'OCS, le CS n'est pas dans l'obligation d'informer les autorités d'éventuelles irrégularités.

Les CS ne sont pas tenus eux-mêmes de satisfaire aux obligations qui incombent aux personnes participant au transport de marchandises dangereuses (tels qu'expéditeur, transporteur) et d'appliquer directement les prescriptions concernées. Mais ils doivent contrôler si le respect des prescriptions est assuré par les personnes qui exécutent une activité pertinente au sens de la SDR/RSD.

Les prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses figurent, pour la route dans la SDR/ADR et pour le rail dans la RSD/RID. Le chapitre 1.4 ADR/RID stipule les obligations des principaux participants en matière de sécurité. Parallèlement, il convient de respecter les prescriptions figurant dans d'autres actes législatifs se rapportant spécifiquement au transport de marchandises dangereuses (par ex. article 19 de l'ordonnance sur la signalisation, qui contient des interdictions de circulation en cas de chargements dangereux ou pouvant polluer les eaux, ou bien l'ordonnance sur les mouvements de déchets<sup>17</sup>).

En cas d'incertitudes quant aux prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses, les CS doivent soutenir les employés de l'entreprise (cf. art. 9).

Dans le cadre de leur obligation de conseiller, les CS doivent en particulier attirer l'attention des entreprises sur les possibilités d'optimisation (par ex. concernant la procédure au sens de l'al. 2) et les tenir constamment informées des évolutions pertinentes (par ex. évolutions juridiques, techniques ou portant sur les marchandises transportées).

---

<sup>17</sup> Ordonnance du 22 juin 2005 sur les mouvements de déchets (OMoD), RS 814.610  
[http://www.admin.ch/ch/f/rs/c814\\_610.html](http://www.admin.ch/ch/f/rs/c814_610.html)

- c. dresser un rapport annuel sur les activités de l'entreprise concernant le transport de marchandises dangereuses à l'attention de la direction.**

Les conseillers à la sécurité doivent informer la direction de l'entreprise des activités relatives au transport de marchandises dangereuses dans un rapport annuel (au moins une fois par an). Si plusieurs CS sont désignés, chacun est responsable de présenter un rapport couvrant son domaine de compétences (cf. art. 6, al. 2). Mais rien ne s'oppose à ce que, sur le plan formel, ces rapports individuels soient présentés dans un document global.

La direction de l'entreprise doit recevoir, par le biais du rapport, une vue d'ensemble des activités dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Elle doit être mise en mesure de prendre, le cas échéant, les mesures qui s'imposent pour qu'elle puisse assumer ses responsabilités. Cet aspect croît en importance avec la taille de l'entreprise. Les informations importantes du rapport sont les suivantes:

- la question de savoir si les obligations du CS ont été assumées;
- les activités concernées (transport, emballage, expédition, etc.);
- les classes de marchandises dangereuses (le cas échéant les quantités) concernées (éventuellement les cours de mise à niveau supplémentaires nécessaires pour les conducteurs de véhicules);
- les sous-traitants impliqués;
- les contrôles éventuels opérés sur les moyens de transport, emballages, etc. utilisés;
- la réalisation d'instructions et d'éventuels conseils. En outre, la question de savoir si ceux-ci ont été dûment documentés selon le chapitre 1.3 ADR et si les dossiers ont été archivés (1.3.3 appendice 1 SDR);
- la survenue éventuelle d'accidents, d'incidents pertinents pour la sécurité ou d'infractions graves et les mesures prises pour remédier aux déficiences ou éviter la répétition de ces incidents;
- les mesures supplémentaires éventuellement nécessaires pour la sûreté au sens du chapitre 1.10 ADR;
- les propositions d'optimisation soumises par le CS.

Le degré de détail de ces informations dépend essentiellement de chaque entreprise particulière. Certaines indications découlent de l'alinéa 2. Tant le CS mandaté par ex. par une entreprise qui effectue un mandat de transport unique s'étendant sur deux semaines que celui qui exerce exclusivement les tâches de CS en tant qu'employé d'une grande entreprise doivent rédiger un rapport annuel. Mais il est peu probable que ces deux rapports soient comparables.

Par son rapport informant la direction des activités relatives au transport des marchandises dangereuses, le CS documente également ses activités (formations réalisées, inspections, mesures, etc.). Il signale les éventuelles insuffisances ou incidents ainsi que les ressources éventuellement requises. Bien que le rapport annuel soit conservé par la direction de l'entreprise et soit

**Alinéa 2 : Il leur incombe notamment d'examiner**

- a. les procédés visant au respect des prescriptions relatives à l'identification des marchandises dangereuses transportées**

envoyé à sa demande à l'autorité d'exécution, il est recommandé de conserver auprès du CS un exemplaire du rapport signé par la direction de l'entreprise.

L'al. 2 concrétise l'al. 1, let. a, de manière non exhaustive et à titre d'exemples. La surveillance doit s'axer sur les activités de l'entreprise et les obligations qui en découlent, principalement décrites dans la SDR/ADR ou la RSD/RID. Un CS ne peut donc pas s'acquitter de sa mission de surveillance en se contenant de vérifier les points cités à l'al. 2. Cela découle particulièrement nettement des normes internationales qui, comme à l'al. 1 OCS, décrivent tout d'abord les obligations générales du CS, mais où les obligations citées à l'al. 2 OCS y sont qualifiées comme des tâches allant au-delà des obligations générales du CS.

Selon les cas, certains des points mentionnés peuvent manquer de pertinence dans les situations concrètes (par ex. la lettre b, qui se rapporte exclusivement aux entreprises de transport), alors que d'autres aspects qui ne figurent pas dans la liste doivent être contrôlés.

En règle générale, le CS doit contrôler sur place l'activité relevant de l'OCS et y procéder aux examens requis. Souvent, et surtout dans les petites entreprises ou lorsque par ex. les transports de marchandises dangereuses ne sont qu'occasionnels, aucune procédure n'est exposée par écrit. Moins l'entreprise possède de connaissances spécifiques, plus il est sans doute nécessaire d'effectuer un examen et une éventuelle investigation sur place.

L'OCS ne prescrit donc pas concrètement comment il convient de contrôler. Cette décision doit être prise par le CS sur la base des circonstances concrètes du cas d'espèce. Fondamentalement, on constatera toutefois qu'au moins quelques visites sur place sont indispensables, même pour les CS externes.

**Encadré 6 "Systèmes d'assurance qualité"**: pratiquement toutes les tâches citées peuvent être évaluées sur la base de documents écrits établis dans le cadre d'un système d'assurance qualité. Le cas échéant, il est nécessaire de procéder à des enquêtes complémentaires auprès de l'entreprise. Ainsi, pour les procédures présentées surtout dans les grandes entreprises, un CS peut tout d'abord se concentrer sur le contrôle de la raison d'être et du respect des preuves écrites. Si des signes d'irrégularités apparaissent, par exemple lors d'audits, le conseiller à la sécurité doit veiller à y remédier.

On notera que l'énumération est fortement axée sur la vérification des procédés, procédures et déroulements, bien que le CS, conformément à l'al. 1, let. a, ait à surveiller le respect proprement dit des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses. Dans ce sens, l'al. 2, let. a, représente une concrétisation de l'obligation énoncée à l'al. 1, let. a.



L'obligation décrite à la lettre b. se rapporte en premier lieu au CS du transporteur. Il ne peut s'agir d'exiger du CS de l'expéditeur qu'il contrôle si le transporteur a choisi la bonne procédure lors de l'achat des moyens de transport. C'est le transporteur qui est responsable de l'utilisation des véhicules appropriés lors du transport de marchandises dangereuses. Conformément à l'ADR/RID, l'expéditeur a notamment l'obligation de n'utiliser que des véhicules-citernes admis au transport des marchandises concernées, mais peut se fonder sur les informations et données mises à disposition par des tiers lorsqu'il a recours aux services d'autres participants. D'autres entreprises resp. leurs CS ne sont liés par la lettre b. (resp. par les obligations de sécurité prévues au chapitre 1.4 ADR/RID) que lorsqu'il existe des éléments donnant à penser que le transporteur n'assume pas correctement ses tâches. Le contrôle de la procédure est également requis lorsque le véhicule n'est pas acheté, mais pris en leasing ou loué.

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. c)*

L'évaluation du caractère suffisant de la formation est essentiellement une question d'appréciation dans un domaine où aucun certificat de formation formel n'est généralement demandé (voir à cet égard les dispositions de la section 1.3 ADR/RID). Même si aucun certificat de formation n'existe au sens formel du terme, il faut que le dossier personnel des travailleurs concernés mentionne la date de leur formation, le responsable de cette formation ainsi que les modalités de cette dernière. En outre, les dossiers de l'instruction doivent être conservés pendant au moins 5 ans (1.3.3 Appendice 1 SDR). Le CS doit en particulier se convaincre que le travailleur est à tout moment conscient des dangers spécifiques liés à son activité avec les marchandises dangereuses et qu'il les aborde d'une manière appropriée, compte tenu des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses.

Ce contrôle s'adresse aux personnes de l'entreprise responsables des activités correspondantes, donc par ex. aussi au propriétaire d'une entreprise unipersonnelle.

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. e)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. f)*

- g. la mise en place de mesures appropriées pour éviter la répétition d'accidents, d'incidents ou d'infractions graves**
- h. la prise en compte des dispositions légales et besoins particuliers relatifs au transport de marchandises dangereuses concernant le choix et l'utilisation de sous-traitants ou autres intervenants**
- i. le fait que le personnel chargé du transport de marchandises dangereuses ou des opérations d'emballage, de remplissage, d'expédition, de chargement et de déchargement afférentes à ce transport dispose de consignes et d'instructions détaillées**
- j. la mise en place de mesures de sensibilisation aux risques liés au transport de marchandises dangereuses et aux opérations d'emballage, de remplissage, d'expédition, de chargement et de déchargement afférentes à ce transport**
- k. la mise en place de procédés de vérification destinés à assurer la présence, à bord des moyens de transport, des documents et des équipements de sécurité nécessaires et la conformité de ces documents et de ces équipements à la réglementation**
- l. la mise en place de procédés de vérification destinés à assurer le respect des dispositions relatives aux opérations de chargement et de déchargement.**
- m. l'existence du plan de sûreté visé dans la sous-section 1.10.3.2 de l'Accord européen du 30 septembre 1957 relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et dans la sous-section 1.10.3.2 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).**

### **Article 12 / Rapport d'accident**

**Alinéa 1 :** Les CS veillent à ce qu'un rapport d'accident soit dressé dans un délai utile à l'attention de la direction de l'entreprise lorsque le transport de marchandises dangereuses ou les opérations d'emballage, de remplissage, d'expédition, de chargement et de déchargement afférentes à ce transport

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. g)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. h)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. i)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. j)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. k)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. l)*

*(pas de commentaire à l'art. 11 al. 2 let. m)*

Le CS établit à l'intention de la direction de l'entreprise un rapport d'accident dans les cas énoncés aux lettres a) et b). Un modèle de rapport d'accident du CS comportant les indications minimales requises dans tous les cas est joint en annexe aux présents commentaires. La direction de l'entreprise fait parvenir ce rapport aux autorités d'exécution. Il ne s'agit pas, en l'occurrence, de la notification relative aux incidents impliquant des marchandises dangereuses au sens de la section 1.8.5 ADR/RID, notification à transmettre, selon l'art. 26 de la SDR, par les cantons à l'office fédéral et par celui-ci, le cas échéant,

- a. **donnent lieu à une fuite ou à une perte de marchandises dans des quantités dépassant les limites en deçà desquelles il n'est pas nécessaire de désigner des conseillers à la sécurité, ou**
- b. **sont cause de décès ou de blessures graves ; sont considérées comme blessures graves, celles qui nécessitent une hospitalisation de plus de 24 heures.**

**Alinéa 2 :** Le rapport décrit les circonstances, le déroulement, les conséquences de l'accident et les mesures prises pour éviter d'autres accidents du même genre.

**Alinéa 3 :** Les entreprises sont tenues de remettre le rapport d'accident aux autorités d'exécution.

au secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Rien ne s'oppose à utiliser, pour le rapport d'accident au sens de l'OCS, le formulaire prévu à la sous-section 1.8.5.4 ADR/RID et à le compléter par les indications requises pour le rapport d'accident (par ex. rubrique « mesures prises », annexes à l'OCS). Si le rapport répond tant aux exigences de l'OCS qu'à celles de la section 1.8.5 ADR/RID, il peut être utilisé dans les deux buts.

C'est pourquoi il est nécessaire, sur le plan formel, que les indications supplémentaires requises par l'OCS soient présentées sur une feuille séparée, afin que la notification ADR/RID puisse être détachée du rapport d'accident OCS. Relevons toutefois expressément que le champ d'application du rapport d'accident au sens de l'OCS diffère de celui de la notification au sens de l'ADR/RID.

Pour se procurer les données requises pour le rapport d'accident, le CS peut invoquer l'art. 8 et exiger le concours actif de l'entreprise.

Le CS veille à ce qu'un rapport d'accident en bonne et due forme soit dressé. Il peut néanmoins parfaitement avoir recours à des auxiliaires pour l'établir.

L'expression « dans un délai utile » signifie que le rapport d'accident doit être établi dès que tous les éléments constitutifs des faits ont été reconstitués dans la mesure du possible.

Cette disposition renvoie exclusivement aux quantités citées à l'annexe. Aucun lien n'est établi avec les conditions préalables visées à l'art. 5, al. 1, notamment à l'emballage. Ainsi, aucun rapport d'accident ne doit être rédigé, par ex. même pour une citerne, si les quantités limites ne sont pas dépassées.

Il y a lieu de supposer qu'un individu présente une blessure grave dès lors qu'il est hospitalisé au moins 24 heures. Dans certains cas, le blessure doit être réputée grave, même sans une telle hospitalisation, par exemple lorsque l'accident entraîne un traitement médical particulièrement poussé ou une incapacité de travail relativement longue (au moins 3 jours consécutifs).

Le rapport d'accident doit donc d'une part contenir tous les éléments de faits importants et d'autre part prendre position sur les mesures prises par l'entreprise pour prévenir d'autres accidents de même nature.

Le rapport signé par le CS doit être transmis par l'entreprise sans changement et spontanément à l'instance d'exécution du canton où se trouve son domicile. Il doit être rédigé dans une langue officielle du canton en question. S'il contient des éléments dont l'entreprise considère qu'ils ne devraient pas y être mentionnés, elle peut prendre contact avec le CS. **La décision de savoir quels éléments doivent figurer dans le rapport incombe toutefois au CS, qui est responsable de la rédaction du rapport en bonne et due forme.**

## **Section 4: Formation et examen des conseillers à la sécurité**

### **Article 13 / Principe**

**Les conseillers à la sécurité doivent avoir suivi une formation sanctionnée par la réussite d'un examen.**

### **Article 14 / Etendue de la formation**

**Alinéa 1 : La formation doit fournir une connaissance suffisante des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses et aux activités connexes, des dispositions pertinentes et des tâches définies aux art. 11 et 12.**

## Formation et examen des conseillers à la sécurité

Une partie relativement importante de l'OCS est consacrée à la formation et à l'examen du CS. Alors que les organes chargés des examens doivent être reconnus par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), la formation est libéralisée dans une large mesure et n'est soumise qu'à quelques règles générales telles que la durée de cette même formation.

C'est là que sont formulées les conditions qu'une personne doit remplir pour pouvoir assumer la fonction de CS : elle doit acquérir une formation spécifique et réussir un examen. Pour y accéder, les candidats n'ont pas besoin de satisfaire à des exigences particulières ou de justifier de connaissances préalables spéciales.

L'organe chargé des examens et l'organisme de formation doivent être deux entreprises indépendantes l'une de l'autre (art. 20, al. 3). Seuls les organisateurs d'examens ont besoin, de par le droit fédéral, d'être reconnus par les autorités pour assumer leurs activités. Il est également tout à fait concevable que la formation se déroule à l'intérieur de l'entreprise.

Pour réussir l'examen, il faut attester au moins de connaissances suffisantes dans les domaines techniques indiqués ci-après<sup>18</sup>:

- a) les connaissances des conséquences pouvant être engendrées par un accident impliquant le transport de marchandises dangereuses et connaissances des principales causes d'accidents;
- b) les dispositions relatives aux modes de transport découlant des règles juridiques suisses et internationales ainsi que de conventions internationales et portant notamment sur les domaines suivants:
  - classification des marchandises dangereuses (procédure de classification des solutions et mélanges, structure de la liste des matières, classes de marchandises dangereuses et principes de leur classification, nature des marchandises dangereuses transportées, propriétés physico-chimiques et toxicologiques des marchandises dangereuses);
  - dispositions générales pour les emballages, les citernes et les conteneurs-citernes (types, codification, marquage, construction, épreuves et inspections initiales et périodiques);

---

<sup>18</sup> Conformément à la sous-section 1.8.3.11 ADR/RID



- marquage, étiquetage, placardage et signalisation orange (marquage et étiquetage des colis, apposition et enlèvement des plaques-étiquettes et de la signalisation orange);
- mentions dans le document de transport (renseignements exigés);
- mode d'envoi et restrictions d'expédition (chargement complet, transport en vrac, transport en grands récipients pour vrac (IBC), transport en conteneurs, transport en citernes fixes ou démontables);
- transport des passagers;
- interdictions et précautions de chargement en commun;
- séparation des matières;
- quantités limitées et quantités exemptées;
- manutention et arrimage (chargement et déchargement – taux de remplissage, arrimage et séparation);
- nettoyage ou dégazage avant le chargement et après le déchargement;
- équipage: formation professionnelle;
- documents de bord (documents de transport, consignes écrites, certificat d'agrément du véhicule, certificat de formation pour les conducteurs, copie de toute exception ou dérogation, autres documents);
- consignes écrites (mise en application des consignes et équipement de protection de l'équipage);
- obligations de surveillance: arrêts et stationnements;
- règles et restrictions de circulation;
- rejets opérationnels ou fuites accidentelles de matières polluantes;
- prescriptions relatives au matériel de transport.

c) Tâches découlant des articles 11 et 12 OCS

**Alinéa 2 :** Elle peut se limiter à un ou deux modes de transport et à une ou plusieurs des matières d'enseignement (classes) suivantes, définies par l'ADR et le RID

- a. classe 1;
- b. classe 2;
- c. classe 7;
- d. classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9;
- e. classe 3 n<sup>os</sup> ONU 1202, 1203, 1223, 3475 et carburant aviation classé sous les n<sup>os</sup> 1268 et 1863.

### **Article 15 / Organisation de la formation**

**Alinéa 1 :** La formation doit être organisée en Suisse.

**Alinéa 2:** Les organismes chargés de la formation doivent communiquer les dates de cours aux autorités d'exécution au début de chaque année.

**Alinéa 3 :** La participation doit être limitée à 25 personnes par cours.

La formation se fait spécifiquement pour chaque mode de transport. Il est possible de la limiter à certains domaines tels que les huiles minérales.

Cette exigence s'applique lorsque l'examen est passé auprès d'un organe suisse chargé des examens. Parallèlement, la possibilité existe de réaliser l'examen et donc aussi la formation dans un Etat contractant de l'ADR/RID.

Ce n'est qu'avec cette obligation de communication que les autorités d'exécution apprennent qui offre et réalise des formations sur leur territoire de compétence, et auprès de qui et bien sûr quand elles peuvent effectuer les éventuels contrôles au sens de l'art. 25, al. 6. Même les organisateurs dont la formation n'est pas accessible au public doivent communiquer leurs dates (par exemple cours de formation internes à l'entreprise).

La notion de début de l'année désigne les premiers jours du mois de janvier. En revanche, ces communications ne revêtent pas un caractère exclusif, ce qui signifie que des cours supplémentaires peuvent parfaitement être proposés et communiqués en fonction de la demande, et qu'une attestation de cours n'est donc pas invalidée par le simple fait que les dates de formation n'ont pas été communiquées à l'avance aux autorités d'exécution.

L'art. 25 précise quelle est l'autorité d'exécution. Si un organisateur de cours de formation relève de la compétence d'exécution de plusieurs autorités, la communication doit se faire à toutes les autorités concernées (par exemple divers cantons et/ou l'OFT).

La communication remplit un double but: d'une part, les autorités d'exécution peuvent fournir, sur demande, des informations sur le lieu et la date des cours organisés sur leur territoire, et d'autre part, elles disposent ainsi des informations nécessaires à leurs activités de contrôle au sens de l'art. 25, al. 6.

*(pas de commentaire à l'art. 15 al. 3)*

**Article 16 / Durée de la formation**

**Alinéa 1 :** La formation, qui porte sur une partie générale fournissant les connaissances nécessaires à tous les conseillers à la sécurité et sur une partie spécifique à un mode de transport, comprend 24 unités d'enseignement.

**Alinéa 2 :** Elle comprend quatre unités d'enseignement pour chaque mode de transport supplémentaire.

**Alinéa 3 :** Une unité d'enseignement dure au moins 45 minutes.

**Article 17 / Attestation de cours**

**Alinéa 1 :** Une attestation de cours est délivrée par l'organisme de formation aux participants qui ont suivi les unités d'enseignement prescrites pour son obtention.

**Alinéa 2 :** L'attestation de cours est valable une année à compter de la fin de la formation.

**Alinéa 3 :** Elle contient les indications suivantes

- a. organisme de formation
- b. nom, prénom et adresse du titulaire
- c. pièce d'identité officielle présentée (passeport, carte d'identité, permis de conduire)
- d. validité selon l'art. 14 al. 2
- e. dates des cours
- f. nom et signature du responsable de la formation.

La solution suisse exige schématiquement que la formation comprenne au moins 24 unités d'enseignement. Cette durée ne diminue même pas si la formation se limite à quelques aspects au sens de l'art. 14, al. 2. Cela signifie que les thèmes peuvent être traités de manière approfondie lorsque l'enseignement porte sur certaines matières.

La formation pour tous les modes de transport (route, rail, voies navigables) et pour tous les domaines peut donc se faire en 52 unités d'enseignement, alors que pour les formations limitées telles que, par exemple, celle de CS pour le transport de produits d'huiles minérales sur la route nécessite 24 unités d'enseignement.

*(pas de commentaire à l'art. 16 al. 3)*

Les attestations de cours sont délivrées dès la fin de la formation. Leur remise est subordonnée à la fréquentation effective des unités d'enseignement.

L'examen doit être passé dans les douze mois suivant la fin de la formation. Le simple fait de s'y inscrire n'a pas d'effet prorogatif sur ce délai, car celui-ci ne peut pas être prolongé.

Outre les indications minimales proprement dites, l'attestation de cours doit contenir des indications sur le certificat présenté. Cela garantit que le responsable de la formation vérifie l'identité de la personne formée.

**Article 18 / Conditions d'admission à l'examen**

**Alinéa 1 :** Le titulaire d'une attestation de cours peut se présenter à un examen.

**Alinéa 2 :** Un permis au sens des art. 51 et 52 de l'ordonnance du 27 novembre 2000 sur les explosifs a valeur d'attestation de cours pour la classe 1 (art. 14, al. 2).

**Alinéa 3 :** Un certificat émis pour les professions du ch. 11.2 du tableau 3B de l'annexe 3 de l'ordonnance du 15 septembre 1998 sur la formation en radioprotection a valeur d'attestation pour la classe 7 (art. 14, al. 2).

**Alinéa 4 :** La personne qui se présente à l'examen pour prolonger son certificat de formation n'a pas besoin d'attestation de cours.

L'examen présuppose l'attestation de cours. Lors d'une première formation, il n'est possible de déroger à cette condition que dans les cas indiqués ci-après (al. 2 et 3) pour les classes 1 et 7.

Dans la mesure où une attestation de cours valable est présentée, l'examen peut être passé auprès de n'importe quel organe reconnu chargé des examens, quel que soit l'organe auprès duquel la formation a été suivie.

S'agissant de la classe 1, il suffit, pour passer l'examen, d'être titulaire d'un permis conformément à l'ordonnance sur les explosifs. Cela n'a cependant aucune incidence sur le contenu de l'examen (cf. art. 19, al. 3). Cet allègement a été retenu du fait que la formation requise pour le permis mentionné au titre de l'ordonnance sur les explosifs transmet des connaissances plus approfondies que la formation de CS tout en couvrant les questions qui l'intéressent.

Pour la classe 7, les titulaires du certificat au sens de l'ordonnance sur la formation en radioprotection n'ont plus à suivre de formation spécifique pour pouvoir être admis à l'examen de CS.

L'examen fait référence au droit actualisé. Dans le domaine des marchandises dangereuses, les législations tant internationale que nationale connaissent des révisions régulières. De même, outre le rafraîchissement des connaissances existantes, une certaine formation de recyclage est nécessaire pour l'examen de prolongation du certificat de formation. Cette formation de recyclage n'est cependant pas prescrite comme une condition préalable à l'examen, mais est laissée à l'appréciation du CS.

Si le délai pour se présenter à l'examen de prolongation est dépassé, la formation doit être intégralement répétée dans tous les cas, et une nouvelle attestation de cours doit être acquise. Aucune exception n'est possible.

## **Article 19 / Examen**

**Alinéa 1 :** L'examen ne peut porter que sur les matières mentionnées dans l'attestation de cours.

**Alinéa 1bis :** Il convient de passer un examen séparé pour les matières dangereuses de la classe 7.

**Alinéa 2 :** A l'examen, les candidats doivent prouver qu'ils possèdent les connaissances nécessaires sur les mesures générales destinées à prévenir les risques et sur les mesures de sécurité ainsi que sur les dispositions spécifiques aux modes de transport des textes législatifs nationaux et internationaux.

**Alinéa 3 :** Les matières de l'examen sont définies conformément aux sous-sections 1.8.3.11 ADR et 1.8.3.11 RID.

**Alinéa 4:** Les organes chargés des examens doivent communiquer les dates de ces derniers aux autorités d'exécution au début de chaque année.

## **Article 20 / Organes chargés des examens**

**Alinéa 1 :** Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication reconnaît les organes habilités à organiser des examens.

La restriction peut se rapporter aussi bien à la nature du mode de transport qu'aux domaines composés de certaines classes au sens de l'ADR/RID (cf. art. 14, al. 2).

L'obligation de passer un examen séparé pour les matières dangereuses de la classe 7 (matières radioactives) se fonde sur leurs spécificités. Elle a été introduite à la demande des spécialistes du domaine, sur la base des premières expériences tirées de l'OCS. Le maniement desdites matières nécessite en règle générale des formations qui dépassent largement la législation relative au transport. Mais comme les connaissances spécifiques à ce dernier peuvent également s'acquérir dans ces cours, on a renoncé à exiger, dans l'ordonnance, une formation plus poussée pour la classe 7.

Les connaissances requises sont examinées par le biais d'au moins 20 questions posées sur la partie générale (domaine et mode de transport), 20 sur la partie rail et 20 sur la partie voies navigables, ainsi que par au moins 25 questions portant spécifiquement sur le mode de transport routier. En outre, pour chaque mode de transport pour lequel un examen doit être passé, cinq questions relatives à une étude de cas doivent être résolues. Il doit s'agir de questions ouvertes qui ne peuvent être remplacées par des questions à choix multiple.

Les domaines en question sont ceux énumérés dans les commentaires à l'art. 14, al. 2.

Cette communication ne revêt, elle non plus, aucun caractère exclusif ; voir les commentaires à l'art. 15, al. 2.

Jusqu'ici (état au 1er juin 2011), le DETEC reconnaissait quatre organes chargés des examens:

- GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG, 8603 Schwerzenbach
- SAFETY Training Plus GmbH, 4153 Reinach BL
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit (Sicherheitsinstitut), 8001 Zürich
- Schule für Strahlenschutz, Paul Scherrer Institut (PSI), 5232 Villigen (uniquement pour la classe 7)

La liste actuelle des organes chargés des examens bénéficiant d'une reconnaissance est publiée sur le site Internet de l'OFROU et de l'OFT.

(<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00410/index.html?lang=fr>)

**Alinéa 2 : Tout organe chargé des examens doit**

- a. avoir son siège en Suisse**
- b. être indépendant des entreprises qui emploient des conseillers à la sécurité**
- c. garantir l'objectivité des examens**
- d. assurer les connaissances techniques nécessaires**
- e. prouver par un programme qu'il est à même d'organiser les examens conformément au règlement**

Les critères selon lesquels les requérants sont jugés par le DETEC sont exposés à l'al. 2.

Les explications ci-après relatives à l'al. 2 proviennent essentiellement de l'aide-mémoire du 11 janvier 2002, qui est remis par l'Office fédéral des routes et l'Office fédéral des transports aux personnes intéressées.

Le siège est déterminé en fonction du Code civil suisse (CC, RS 210).

Aucun rapport de dépendance hiérarchique ne peut exister entre l'organe chargé des examens et l'entreprise ou le CS passant l'examen. Les conflits d'intérêts doivent être exclus. Les entreprises n'ont pas le droit d'examiner leurs propres CS. En revanche, il n'est pas exclu que des employés d'organes chargés des examens interviennent comme conseillers à la sécurité pour des tiers.

L'organe chargé des examens doit exposer par quelles mesures il peut garantir l'objectivité de l'examen. Ces mesures doivent assurer que

- toutes les candidates et tous les candidats sont admis à l'examen aux mêmes conditions, quel que soit leur centre de formation en Suisse
- l'expert de l'organe chargé des examens chargé de la surveillance et de la notation de l'examen se récuse lorsqu'il risque de manquer d'impartialité
- la candidate ou le candidat, quel que soit son organe chargé des examens, obtient la même évaluation pour un même niveau de connaissances.

Pour tous les domaines ainsi que tous les modes de transport, il faut faire appel à du personnel spécialisé (experts). L'organe chargé des examens doit apporter la preuve des critères selon lesquels une personne peut être qualifiée d'expert.

Le programme doit s'orienter d'après les sous-sections 1.8.3.12 et 1.8.3.14 ADR/RID et contenir notamment des indications sur les points suivants

- Procédure de mise au concours et d'inscription, offre d'examens, retrait et taxes : l'organe chargé des examens doit préciser de quelle manière il vérifie la validité des attestations de cours présentées.
- Questionnaire : l'organe chargé des examens doit présenter un questionnaire de base comportant au moins 250 questions venant de tous les domaines et de tous les modes de transport. Il doit exposer de quelle manière il élargit et actualise constamment ce questionnaire de base et comment les questions sont sélectionnées à chaque examen.

- f. être en mesure d'organiser les examens en allemand, en français et en italien.**

**Alinéa 3 : L'organe chargé des examens ne peut pas être un organisme de formation.**

- Examen : il doit se composer d'au moins 20 questions ouvertes portant sur la partie générale (domaine et mode de transport), d'au moins 25 questions ouvertes portant sur le volet « route » que de 20 questions ouvertes portant sur le volet « rail » et 20 portant sur le volet « voies navigables ». En outre, pour chaque mode de transport sur lequel un examen doit être passé, cinq questions relatives à une étude de cas doivent être résolues. Ces questions ne peuvent être remplacées par des questions à choix multiple.
- Durée de l'examen : les temps indicatifs applicables sont de 45 minutes pour la partie générale, de 75 minutes pour le volet « route » et de 60 minutes chacun pour les volets « rail » et « voies navigables ».
- Modalités de l'examen : doivent assister à l'examen au moins deux personnes chargées d'en surveiller le déroulement.
- Mesures à prendre en cas de violation à la discipline de l'examen, en particulier d'utilisation de moyens auxiliaires interdits.
- Critères selon lesquels une candidate ou un candidat a réussi à l'examen ainsi que critères selon lesquels les experts évaluent et notent les examens.

L'organe chargé des examens doit apporter la preuve correspondante. Les personnes assistant à l'examen doivent être en mesure de fournir des informations de base sur son déroulement dans la langue appropriée. Les questions de l'examen doivent être posées en allemand, en français et en italien. Pour chacune des trois langues, l'organe chargé des examens doit disposer d'experts possédant des connaissances suffisantes pour évaluer les copies.

Il est possible de déroger à cette justification dans des cas individuels motivés. Le DETEC a reconnu la « Schule für Strahlenschutz » (Paul Scherrer Institut) comme organe chargé des examens pour la classe 7 bien que les examens ne soient proposés qu'en allemand. En effet, le besoin en formations et en examens pour les marchandises dangereuses de la classe 7 en d'autres langues est très faible, voire inexistant.

*(pas de commentaire à l'art. 20 al. 3)*

**Article 21 / Certificat de formation**

**Alinéa 1 :** Les organes chargés des examens délivrent un certificat de formation aux candidats qui ont réussi l'examen.

**Alinéa 2 :** Le certificat de formation a une validité de cinq ans.

**Alinéa 3 :** Il est prolongé de cinq ans lorsque son titulaire a repassé l'examen avec succès au cours de l'année précédant son échéance.

**Alinéa 4 :** Le contenu et la présentation du certificat de formation doivent être conformes au modèle des sous-sections 1.8.3.18 ADR et 1.8.3.18 RID. Ledit certificat doit en outre indiquer l'étendue de la formation au sens de l'art. 14, al. 2.

Ce document constitue un certificat de réussite à l'examen de CS et ne remplace pas les éventuelles autres formations dans le domaine des marchandises dangereuses ou d'autres domaines (par ex. formation des conducteurs de véhicules au sens de la SDR/ADR).

La date déterminante est celle de l'examen (et non pas celle de l'établissement du document).

La prolongation du certificat de formation est uniquement subordonnée à la nouvelle réussite à l'examen dans les délais requis. Aucun perfectionnement ni cours de remise à niveau n'est exigé (cf. art. 18, al. 4). Inversement, l'examen ne peut pas non plus être remplacé par une formation.

La prolongation est calculée à partir de la date à laquelle le certificat de formation viendrait à expirer et non pas à compter de celle à laquelle l'examen est repassé. Il est donc recommandé aux CS de refaire ce dernier au début de l'année précédant l'échéance de leur certificat. C'est à leurs risques et périls qu'ils attendent le dernier moment pour s'y présenter. En effet, même dans les cas exceptionnels imprévus, il n'existe aucune possibilité de prolonger le délai pour repasser l'examen. Le certificat de formation ne peut plus être prolongé au-delà de sa date d'expiration. La seule possibilité restante consiste à en obtenir un nouveau, ce qui exige une attestation de cours au sens de l'art. 17 pour pouvoir se présenter à l'examen.

Les modèles des deux accords ADR et RID se recoupent et concordent également sur le plan du contenu avec le modèle au sens de la directive 96/35/CE. Ces modèles n'exigent pas que des restrictions à certains domaines soient obligatoirement déclarées dans le certificat de formation, bien que la possibilité d'une formation restreinte soit prévue, même au niveau international. Au niveau suisse, un complément correspondant au certificat de formation est exigé, notamment pour éviter aux entreprises et aux autorités d'exécution de plus amples investigations.

Un certificat de formation-type suisse est présenté en annexe.

**Alinéa 5 :** Les organes chargés des examens tiennent une liste des certificats de formation délivrés et prolongés. Elle peut être consultée par tout un chacun.

### **Article 22 / Certificats de formation étrangers**

Les autorités compétentes reconnaissent les certificats de formation étrangers établis selon la directive 96/35/CE du Conseil, du 3 juin 1996, concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, la section 1.8.3 ADR ou la section 1.8.3 RID.

Il n'est pas tenu de registre central des certificats de formation. Chaque organe chargé des examens est dans l'obligation d'enregistrer les certificats de formation délivrés et prolongés par lui.

Toute personne a le droit de demander à les consulter sans devoir présenter de légitimation.

En tant que Partie Contractante à l'ADR/RID, la Suisse, conformément à la sous-section 1.8.3.15 ADR/RID, est tenue de reconnaître les certificats de formation établis par les autres Etats membres selon le modèle figurant à la sous-section 1.8.3.17 ADR/RID.

En reprenant la directive 96/35/CE\*, la Suisse s'est également obligée à reconnaître les certificats de formation établis par les Etats membres de l'UE en application de ladite directive. Bien entendu, les certificats de formation délivrés par la Suisse conformément à la directive sont eux aussi reconnus par les Etats membres de l'UE.

A cet égard, les certificats de formation étrangers peuvent être utilisés en Suisse sans autres formalités. Aucune reconnaissance par le biais d'une procédure formelle n'est requise.

\*Rem.: La directive 96/35/CE a été remplacée le 1<sup>er</sup> janvier 2011 par la directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008 par la modification de l'annexe 1 à l'accord sur les transports terrestres (RS 0.740.72).

## **Section 5: Dispositions pénales concernant la route**

### **Article 23 / Chefs d'entreprise**

**Sera puni de l'amende, tout chef d'entreprise qui**

## Dispositions pénales

La présente ordonnance s'applique aux entreprises qui assurent, sous une forme ou sous une autre, la manutention de marchandises dangereuses en liaison avec leur transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable. En revanche, les dispositions pénales ne sont prévues que pour le domaine de la route, du fait que seule la loi sur la circulation routière contient une norme de délégation qui habilite le Conseil fédéral à fixer des peines correspondantes. Pour le domaine du chemin de fer et des voies navigables, en revanche, aucune disposition pénale n'a pu être adoptée. Ces dispositions découlent directement des dispositions pénales du droit des transports ferroviaires et de la navigation intérieure.

Les dispositions pénales de l'OCS touchent les entreprises qui sont tenues de désigner un CS ainsi que les CS eux-mêmes, mais ne se rapportent pas aux organisateurs de formations ni aux organes chargés des examens. A l'égard d'un organe chargé des examens qui contrevient à ses obligations, il existe une possibilité d'intervention de la part du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui reconnaît ces organes par le biais d'une décision (art. 20 al. 1) et peut donc à nouveau retirer son agrément. Parallèlement, il est possible d'invoquer l'article 286 du Code pénal suisse (CP)<sup>19</sup>: "*Celui qui aura empêché une autorité, un membre d'une autorité ou un fonctionnaire d'accomplir un acte entrant dans ses fonctions sera puni d'une peine pécuniaire de 30 jours-amende au plus.*" Cette norme pénale peut également être appliquée à l'égard d'organiseurs de formations (cf. art. 25 al. 6).

Bien entendu, d'autres dispositions du CP peuvent également s'appliquer le cas échéant (par ex. art. 252 CP: "*Celui qui, dans le dessein d'améliorer sa situation ou celle d'autrui, aura [...] contrefait ou falsifié (...) des attestations [...] sera puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire*" ), tout comme les dispositions pénales d'autres lois telles que la loi sur la protection de l'environnement ou la loi sur la protection des eaux.

Le libellé de cette disposition pourrait se comprendre comme voulant dire que la règle (en particulier la let. d.) pourrait aussi s'appliquer à l'encontre d'organiseurs de formations et d'organes chargés des examens (ou de leurs directeurs), puisque ceux-ci sont également inclus dans la définition de l'entreprise. L'historique de l'ordonnance et son agencement révèlent cependant que cette disposition pénale se rapporte aux obligations de la section 2 de l'OCS.

---

<sup>19</sup> RS 311.0

- a. ne désigne pas de conseiller à la sécurité**
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- b. ne communique pas la désignation du conseiller à la sécurité dans les délais**
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- c. ne veille pas à ce que les conseillers à la sécurité puissent accomplir leurs tâches**
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- d. empêche les autorités compétentes d'exercer leur activité de contrôle et d'entrer dans l'entreprise, refuse de leur donner les informations nécessaires ou leur fournit des renseignements contraires à la vérité**
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- e. néglige l'obligation de conserver des rapports**
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- f. incite les conseillers à la sécurité à commettre un acte punissable selon la présente ordonnance ou ne les empêche pas dans la mesure de ses moyens de commettre un tel acte.**

Cette disposition crée un lien avec l'art. 4. Est passible d'une peine quiconque ne s'acquitte pas des tâches citées dans cette disposition, par exemple l'entreprise qui ne désigne pas de CS en bonne et due forme, ou qui ne consigne pas sa désignation par écrit. Bien entendu, la disposition pénale ne peut être appliquée que lorsque l'entreprise en question est effectivement assujettie à l'OCS et ne peut pas invoquer d'exemption au titre de l'art. 5.

La présente disposition vise la désignation d'un CS en bonne et due forme. Elle couvre donc également le cas où une personne a été désignée comme CS sans avoir reçu la formation correspondante, ou celui où un CS est désigné pour un domaine pour lequel il ne possède pas de certificat de formation (art. 6, al. 1).

Cette disposition précise la peine sanctionnant une violation des obligations au titre de l'art. 7.

Conformément à l'art. 8, al. 1, les entreprises doivent créer les conditions permettant aux CS de s'acquitter de leurs tâches. Cette obligation est concrétisée aux al. 2 et 3 ainsi qu'à l'art. 9. La présente disposition pénale s'applique en cas d'infraction à l'art. 8 ou à l'art. 9.

Cette disposition pénale se réfère à l'art. 10, al. 1.

Cette disposition crée une peine réprimant la violation d'obligations au titre de l'art. 10, al. 2.

Une entreprise peut donc être punie non seulement lorsqu'elle agit activement pour que le CS commette un acte punissable, mais aussi lorsqu'elle ne fait pas tout ce qui est en son pouvoir pour prévenir un tel acte. La question de savoir si un acte punissable aurait pu être évité ne peut pas être tranchée de manière générale, mais seulement sur la base des circonstances concrètes du cas d'espèce.

Cependant, la responsabilité de l'entreprise n'est fondamentalement engagée que lorsque l'acte punissable du CS est en rapport avec sa fonction, donc lorsqu'il commet ou omet un acte passible d'une peine prévue à l'art. 24.

## **Article 24 / Conseillers à la sécurité**

**Tout conseiller à la sécurité qui n'effectue pas les tâches énoncées aux art. 11 et 12 sera puni de l'amende.**

## **Section 6: Dispositions finales**

### **Article 25 / Exécution**

**Alinéa 1 : Pour les routes, l'exécution de la présente ordonnance incombe aux cantons. Ceux-ci prennent les mesures nécessaires et désignent les autorités compétentes.**

**Alinéa 2 : Pour les transports publics, l'exécution de la présente ordonnance incombe à l'Office fédéral des transports.**

**Alinéa 3 : Pour les transports militaires, l'exécution de la présente ordonnance incombe au Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports.**

Certaines infractions peuvent être prouvées sans grandes difficultés, par exemple l'absence de rapport annuel. Mais dans de nombreux cas, la question de savoir si le CS s'est suffisamment acquitté de ses tâches appelle sans doute un examen approfondi. Cette question ne peut être tranchée que sur la base des circonstances concrètes du cas d'espèce et relève de la compétence du tribunal compétent. Dans la mesure où le CS n'a assumé aucune autre obligation en dehors de l'OCS (par ex. selon la SDR), il est donc uniquement responsable des tâches énoncées aux articles 11 et 12.

## Dispositions finales

Les compétences d'exécution sont réglées de manière exhaustive dans le présent article. Aucune réglementation spéciale n'existe en parallèle (par ex. pour les entreprises de l'administration).

Les autorités compétentes pour cette exécution sont désignées par les cantons. Les cantons ont retenu des solutions diverses. Par exemple, il arrive que les autorités compétentes soient les offices de protection de l'environnement, les offices de l'économie ou même la police.

Si une entreprise possède plusieurs unités d'exploitation dans différents cantons, chacun d'eux est compétent pour les siennes. Dans ce cas, une coordination entre les cantons concernés est toutefois souhaitable.

La liste des autorités cantonales d'exécution est publiée sur le site Internet de l'OFROU (<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00410/index.html?lang=fr>).

La compétence d'exécution de l'OFT se rapporte au transport de marchandises par des entreprises des transports publics. Les entreprises qui ont reçu de l'OFT une licence au sens de l'ordonnance sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises<sup>20</sup> ne réalisent pas des transports publics au sens de la présente ordonnance. La compétence relève des cantons.

La compétence d'exécution du DDPS se rapporte aux cas où les dispositions applicables au transport de marchandises dangereuses sont celles de la législation militaire. La notion de « transports militaires » doit donc être interprétée dans le sens de l'ordonnance sur la circulation militaire (OCM). Selon sa version du 11 février 2004, les transports sont considérés comme militaires lorsque le lieu de départ ou d'arrivée est l'emplacement des entreprises

---

<sup>20</sup> RS 744.103

**Alinéa 4 :** Lorsque l'exécution relève à la fois de la Confédération et des cantons, les autorités fédérales et cantonales coordonnent leurs actions.

**Alinéa 5 :** Les autorités d'exécution effectuent des contrôles dans les entreprises et peuvent exiger de consulter les documents qui concernent les tâches des conseillers à la sécurité.

**Alinéa 6 :** Elles peuvent à tout moment et sans préavis procéder à des contrôles de la formation et des examens.

#### **Article 26 / Dispositions transitoires**

**Alinéa 1 :** Les conseillers à la sécurité doivent être désignés d'ici au 31 décembre 2002.

logistiques de l'armée ou l'emplacement de troupes, ainsi que lorsque les entreprises logistiques de l'armée ou la troupe interviennent comme mandants ou destinataires.

Cette disposition s'adresse en premier lieu aux autorités. Les entreprises soumises à l'OCS peuvent invoquer cette disposition notamment lorsque diverses autorités (cantonales/fédérales) effectuent des contrôles sur une courte période. Cette obligation de coordination s'adresse tant aux autorités cantonales qu'aux autorités fédérales.

Les contrôles évoqués ici portent sur les obligations au sens de l'OCS. Ils peuvent porter aussi bien sur le respect des obligations de l'entreprise que sur celui des obligations du CS. La manière dont l'autorité procède aux contrôles est laissée dans une large mesure à son appréciation; les principes à respecter sont surtout ceux de l'égalité devant la loi et de la proportionnalité.

Il incombe principalement au CS de surveiller le respect des prescriptions concernant le transport des marchandises dangereuses. L'autorité d'exécution a donc pour tâche de vérifier que le CS s'est acquitté de son obligation de surveillance. En revanche, elle n'est pas tenue, dans le cadre de l'OCS, d'examiner directement si les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses ont bel et bien été appliquées (par ex. par le transporteur). Ces derniers contrôles doivent être effectués directement sur la base des lois correspondantes, puisqu'ils touchent à l'application de la SDR/RSD et non pas de l'OCS. Néanmoins, il est bien entendu souhaitable que les divers types de contrôles soient effectués de manière coordonnée.

L'art. 10 oblige les entreprises à remettre aux autorités d'exécution tous les renseignements nécessaires à l'exécution de l'OCS et aux contrôles. En revanche, le CS n'est pas assujéti explicitement à une obligation de fournir des renseignements.

Tant les autorités d'exécution de la Confédération que des cantons ont le droit de contrôler les organes proposant une formation et des examens sans préavis et sans devoir justifier de conditions préalables.

L'OCS a été adoptée par le Conseil fédéral le 15 juin 2001. Le délai transitoire courant jusqu'au 31 décembre 2002 a garanti que les organisateurs de formations puissent être constitués, les organes chargés des examens reconnus et finalement les CS formés et examinés avant que les entreprises ne soient tenues de s'acquitter de leurs obligations.

**Alinéa 2 :** Un examen équivalent à celui qui est prévu à l'art. 19, réussi pendant les trois dernières années précédant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, a valeur de certificat de formation pendant cinq ans à compter de la date à laquelle il a eu lieu.

**Article 26a / Disposition transitoire relative à la modification du 22 octobre 2008**

**Les attestations de cours et les certificats de formation délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2009 pour la classe 3 des n<sup>os</sup> ONU 1202, 1203 et 1223 sont également valables pour le n<sup>o</sup> ONU 3475 et le carburant aviation classé sous les n<sup>os</sup> ONU 1268 et 1863.**

**Article 27 / Entrée en vigueur**

**La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2001.**

|

Le cas où un examen équivalent a été passé après l'entrée en vigueur de l'ordonnance, mais avant l'existence d'organes chargés des examens reconnus par le DETEC, n'est pas expressément réglé. Ainsi, les organes chargés des examens qui sont reconnus à l'heure actuelle ont réalisé plusieurs examens répondant aux exigences de l'OCS avant même d'avoir été reconnus. Ici aussi, il convient de s'appuyer sur l'al. 2. L'al. 2 s'applique donc non seulement aux examens passés avant l'entrée en vigueur de l'OCS, mais aussi à ceux qui l'ont été après cette date, mais avant que n'existent des organes reconnus chargés des examens.

**Ainsi, les trois numéros ONU ajoutés selon l'article 14 alinéa 2 lettre e pour les conseillers à la sécurité qui ont obtenu un certificat de formation limité aux produits pétroliers sont désormais intégrés.**

L'ordonnance est entrée en vigueur en même temps que les accords sectoriels conclus entre la Suisse et l'UE (cf. remarques introductives).

## Annexes

- I. Annexe de l'OCS
- II. Certificat de formation-type
- III. Modèle de rapport annuel
- IV. Modèle de rapport d'accident
- V. Index

## Annexe I: Annexe de l'OCS

### Exemptions

**Sont exemptées de l'obligation de désigner des conseillers à la sécurité:**

- 1. les entreprises dont les activités concernées portent sur des quantités limitées qui, par unité de transport ou wagon, sont inférieures aux valeurs limites fixées à la sous-section 1.7.1.4, chap. 3.3 à 3.5 ou, lorsque les marchandises sont transportées par colis, à la sous-section 1.1.3.6 ADR/RID.**

Il n'est possible de bénéficier de cette exemption qu'à condition de répondre aux exigences de ce même 1.1.3.6 ADR et, en particulier, uniquement pour les transports de colis. On entend par colis au sens de l'ADR/RID le produit final de l'opération d'emballage prêt pour l'expédition, constitué par l'emballage ou le grand emballage ou le grand récipient pour vrac lui-même avec son contenu. Ce terme englobe également les récipients à gaz ainsi que les objets qui, de par leur taille, masse ou configuration, peuvent être transportés non emballés ou dans des berceaux, des harasses ou des dispositifs de manutention.

Le terme de « colis » ne s'applique pas aux marchandises transportées en vrac et aux matières transportées en citernes. Ces transports ne sont par conséquent pas exemptés.

Sont également libérées de l'obligation de désigner des conseillers à la sécurité les entreprises dont les activités ne dépassent pas, par unité de transport, les limites fixées par les dispositions suivantes

- sous-section 1.7.1.4
- chapitre 3.3
- chapitre 3.4
- chapitre 3.5

Il va de soi que les conditions fixées par l'ADR/RID pour l'application de cette disposition doivent être remplies.

**Encadré 7:** *L'exemption au titre de l'annexe, chiffre 1, ne peut être sollicitée que si tous les transports remplissent les conditions. Si tous les transports ne sont pas exemptés, il faut désigner un conseiller à la sécurité qui sera chargé de contrôler également les transports qui ne sont que partiellement exemptés par la sous-section 1.1.3.6 ADR/RID.*

Les quantités maximales sont fixées par unité de transport, voiture ou bateau. Selon l'ADR, une unité de transport consiste en un véhicule automobile avec ou sans remorque. C'est donc le chargement total de l'unité de transport qui est déterminant pour la question de l'exemption.

**Encadré 8 "Transports collectifs"** : si une entreprise de transport effectue un transport collectif, elle seule est en mesure de déterminer si le total des chargements partiels de l'unité de transport dépasse la valeur limite fixée à l'annexe et s'il convient donc de désigner un CS pour le transport. Pour les autres opérations telles que l'emballage, le remplissage, l'expédition, le chargement ou le déchargement des matières dangereuses, l'obligation de désigner un CS dépend de la question de savoir si la quantité transmise par opération de transport dépasse ladite valeur limite.

## **2. les entreprises dont les activités concernées se limitent**


- a. aux conteneurs-citernes de chantier au sens de la sous-section 1.1.3.6 b SDR**
  
- b. à 2 unités de radiographie n° ONU 2916 d'une activité maximale de dix fois la valeur A2 (ou A1 s'il s'agit de sources de radiation sous forme spéciale) ou à 2 sondes à isotopes n° ONU 3332 par unité de transport.**

Deux exemptions ont été instaurées pour les entreprises dont les transports de marchandises dangereuses effectués dans le cadre de leur activité principale n'engendrent qu'un faible danger.

Aux conditions de 1.1.3.6.b SDR, aucun CS n'est requis pour les transports ne dépassant pas 1150 l de carburant diesel (ONU 1202) en citernes de chantier d'une contenance maximale de 1210 l. Ainsi, les citernes de chantier sont soumises, en matière de CS aussi, à la même réglementation que les colis au sens de 1.1.3.6 ADR.

Vu le risque restreint de tels transports et la situation particulière des entreprises concernées, un allègement des conditions de transport des unités de radiographie n° ONU 2916 et des sondes à isotopes n° ONU 3332 transportées à des fins professionnelles a été adopté.

**Annexe II: Modèle de certificat de formation****Certificat de formation pour les conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses**

Certificat n°	2003.282 f 111
Signe distinctif de l'Etat délivrant le certificat	
Nom	Nom
Prénom(s)	Prénom
Date et lieu de naissance	08.11.1961, ville
Nationalité	Suisse
Signature	.....

Valable jusqu'au 31.05.2016 pour les entreprises de transport de marchandises dangereuses ainsi que pour les entreprises effectuant des opérations de chargement ou de déchargement liées à ce transport.

par route       par chemin de fer       par voie navigable

Pour les classes 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9.

Délivré par	
Date	22.05.2011
Signature, cachet	
Renouvelé jusqu'au	
par	
Date	
Signature, cachet	
Renouvelé jusqu'au	
par	
Date	
Signature, cachet	

## Annexe III: Modèle de rapport annuel

### Modèle de rapport annuel au sens de l'art. 11c OCS

Nom, (évt. usine) et adresse de l'entreprise:
Nom ( + adresse, si externe) du conseiller à la sécurité compétent

Exercice couvert	du:	au:
Conservation par la direction	au moins jusqu'au:	
Remise à la direction	Lieu/date:  Signature du CS	
Prise de connaissance par la direction	Lieu/date:  Signature :	

### Table des matières

<b>1</b>	<b>Quantités de marchandises dangereuses transportées par classes (t/a)</b>	<b>88</b>
<b>2</b>	<b>Quantités de marchandises dangereuses transportées par types de transport (t/a)</b>	<b>88</b>
<b>3</b>	<b>Personnel impliqué (nombre de personnes)</b>	<b>88</b>
<b>4</b>	<b>Formation des personnes impliquées (ADR/RID chapitres 1.3 et 1.4)</b>	<b>89</b>
<b>5</b>	<b>Documentation des contrôles internes par le CS</b>	<b>89</b>
<b>6</b>	<b>Événements particuliers</b>	<b>89</b>
<b>7</b>	<b>Gestion des mesures</b>	<b>90</b>
<b>8</b>	<b>Recommandations du CS à la direction</b>	<b>90</b>

### 1 Quantités de marchandises dangereuses transportées par classes (t/a)

Classe	Quantité annuelle t/a*	Classe	Quantités annuelles t/a
1		5.1	
2		5.2	
3		6.1	
4.1		6.2	
4.2		7	
4.3		8	
		9	

t/a : tonnes par an

### 2 Quantités de marchandises dangereuses transportées par types de transport (t/a)

Type de transport	Modes de transport				
	Route	Rail	Voies nav.	Mer	Air
Citernes					
Citernes mobiles					
Conteneurs à citernes					
Grands récipients pour vrac (GRV)					
Emballages					
Vrac					

### 3 Personnel impliqué (nombre de personnes)

	Personnes instruites ou formées*	Personnes sans formation	Personnes appartenant à de tierces entreprises
Parc de véhicules			
Entrepôt			
Disposition			
Atelier			
Achats			
Expédition			
Laboratoire			
Version Production			
Chauffeurs			
Passagers			
Conducteurs de bateaux			
Autres			
Total			

\* Instruction ou formation au sens de l'ADR chapitres 1.3 ou 8.2.

#### **4 Formation des personnes impliquées (ADR/RID chapitres 1.3 et 1.4)**

Nom	Fonction	Formation de base Formation	Répétition	Contenu de la formation	Date	Durée [h]

#### **5 Documentation des contrôles internes par le CS**

Date	Processus contrôlés	Résultat des contrôles	Mesures proposées

#### **6 Evénements particuliers**

Evénement	Date	Lieu	Processus	Cause	Répercussions	Rapport d'accident
Explosion						
Incendie						
Fuite de marchandises dangereuses						
Début de fuite						
Autres événements						

## **7 Gestion des mesures**

<b>Description des mesures*</b>	<b>Date de la proposition</b>	<b>Date de la mise en œuvre</b>	<b>Date du contrôle final</b>

Mesures visant à prévenir d'autres événements impliquant des marchandises dangereuses à l'avenir, ou mesures visant à remédier aux insuffisances ou aux déficiences constatées par ex. lors de contrôles effectués par le CS

## **8 Recommandations du CS à la direction**

Par exemple : conseils pour l'acquisition de nouveaux appareils, tels que nouveaux véhicules, etc.

Lieu:

Date:

Signature du conseiller à la sécurité:

## Annexe IV: Modèle de rapport d'accident

### Modèle de rapport d'accident selon l'art. 12 OCS

Nom de l'entreprise (expéditeur):
Nom du conseiller à la sécurité / de l'entreprise compétent(e)
Nom de l'entreprise de transport
Nom du conducteur

#### Mode de transport, unité(s) de transport et entreprises

<input type="checkbox"/> Rail	<input type="checkbox"/> Route
Type de l'unité/des unités de transport concerné(e)s (p. ex. wagon-citerne, véhicule-citerne)	
D'autres entreprises sont-elles impliquées? Si oui, lesquelles?	

#### Date et lieu de l'événement

Date:	Heure
Lieu (p. ex. rue, route, kilomètre)	

#### Description de l'événement

<input type="checkbox"/> Fuite de produit	<input type="checkbox"/> Incendie
<input type="checkbox"/> Explosion	<input type="checkbox"/> Explosion suivie d'un incendie
Description des faits	
Description des dommages	

**Marchandises dangereuses impliquées**

N° ONU	Classe	Nom et description*	Groupe d'emballage	Quantité de produit perdu en kg / l	Moyen de rétention	Type de défaut du moyen de rétention

Autres détails de la marchandise chargée : quantités échappées, infiltrées, parvenues dans les eaux superficielles ou souterraines, récupérées, éliminées? Terre enlevée et décontaminée? etc.

En cas de matières radioactives, indiquer l'activité en Bq et le symbole chimique du radionucléide.

**Causes de l'événement**

<input type="checkbox"/> Défaillance technique	<input type="checkbox"/> Sécurité du chargement
<input type="checkbox"/> Cause liée à l'exploitation	<input type="checkbox"/> Défaillance humaine
<input type="checkbox"/> Intempéries	<input type="checkbox"/> Autres
Autres détails des causes	

**Conséquences de l'événement**

<input type="checkbox"/> Morts (nombre: )	<input type="checkbox"/> Blessés (nombre: )
<input type="checkbox"/> Fuite de produit	<input type="checkbox"/> Danger imminent de perte de produit
<input type="checkbox"/> Intervention des autorités	
Montant estimé des dommages matériels ou à l'environnement	

**Mesures prises**

Description de toutes les mesures prises pour prévenir d'autres accidents du même genre

Lieu:

Date:

Signature du conseiller à la sécurité:

## Annexe V: Liste des mots-clés

(Les termes indiqués en italique sont expliqués au chapitre 1.2 de l'ADR sous « Définitions »)

<b>Attestation de cours</b>	<b>57</b>
<b>Autorité d'exécution</b>	<b>35</b>
<b>Certificat de formation</b>	<b>68</b>
<b><i>CGEM</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Chargement, chargeur</i></b>	<b>17</b>
<b><i>Citerne</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Citerne démontable</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Citerne mobile</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Colis</i></b>	<b>13</b>
<b>Conseiller à la sécurité (CS)</b>	<b>6</b>
<b><i>Conteneur</i></b>	<b>13</b>
<b><i>Conteneur-citerne</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Déchargement, déchargeur</i></b>	<b>17</b>
<b><i>Emballage, emballeur</i></b>	<b>15</b>
<b>Entreprise</b>	<b>21</b>
<b><i>Envoi, expéditeur</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Grand conteneur/petit conteneur</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Grand emballage</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Grand récipient pour vrac (GRV)</i></b>	<b>15</b>
<b><i>Marchandises dangereuses</i></b>	<b>23</b>
<b>Organe chargé des examens</b>	<b>53</b>
<b>Organisme de formation</b>	<b>53</b>
<b>Rapport d'accident</b>	<b>49</b>
<b><i>Remplissage, remplisseur</i></b>	<b>15</b>
<b>Route</b>	<b>11</b>
<b><i>Transport, transporteur</i></b>	<b>13</b>
<b><i>Unité de transport, voiture, bateau</i></b>	<b>83</b>
<b><i>Véhicule</i></b>	<b>13</b>
<b><i>Véhicule-batterie</i></b>	<b>15</b>