III

(Autres actes)

ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 258A/13/COL

du 25 juin 2013

portant acceptation d'une demande de dérogation sur la base de l'article 6, paragraphe 2, point a), de l'acte législatif mentionné au point 13c du chapitre I de l'annexe XIII de l'accord sur l'Espace économique européen (*directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses*) visant à autoriser le transport de déchets dangereux tel que décrit à l'article 12 du règlement norvégien n° 384 du 1er avril 2009 sur le transport intérieur des marchandises dangereuses (*Forskrift om landtransport av farlig gods*, le «règlement norvégien»), dans la mesure où la société de transport dispose d'un conseiller en sécurité ADR et dans la mesure où ceux qui manipulent et transportent des déchets dangereux suivent une formation spécifique avant d'obtenir leur agrément

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE,

vu l'acte visé au point 13c du chapitre I de l'annexe XIII de l'accord EEE,

la *directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses* (ci-après l'«acte»),

telle qu'adaptée à l'accord EEE par son protocole 1,

vu l'article 9 de l'acte et les décisions nos 3/12/SC et 4/12/SC du comité permanent,

vu la décision n° 88/13/COL de l'Autorité de surveillance AELE du 27 février 2013 (événement n° 661691) consistant à soumettre au comité des transports de l'AELE des projets de mesures à prendre par l'Autorité de surveillance AELE en ce qui concerne la demande de la Norvège et habilitant le membre du collège compétent à adopter la décision finale si le comité des transports de l'AELE approuve le projet de décision à l'unanimité,

considérant ce qui suit:

Par lettre du 17 octobre 2011 adressée à l'Autorité (événement n° 611939), le gouvernement norvégien a demandé quatre dérogations ainsi qu'une autorisation de mesure restrictive sur la base de l'article 6, paragraphe 2, point a), et de l'article 5, paragraphe 2, de l'acte. La demande précisait que les dérogations constituaient des dispositions actuelles du droit national, telles que visées aux articles 12, 13, 16, 21 et 28 du règlement norvégien.

Dans une communication du 24 août 2012, le gouvernement norvégien a informé l'Autorité du retrait de sa demande de dérogation concernant l'article 21 du règlement norvégien (équipement pyrotechnique d'urgence).

Conformément à l'article 9 de la directive 2008/68 et aux décisions nos 3/12/SC et 4/12/SC du comité permanent, l'Autorité a présenté, le 5 octobre 2012, un premier projet de mesures à prendre au comité des transports de l'AELE (ci-après le «comité», événements nos 648711 et 643174).

Ces projets de mesures se basaient sur un rapport d'évaluation des risques du 14 juin 2012 commandé par l'Autorité à Det Norske Veritas (DNV) (événement n° 640432).

Le 8 novembre 2012, le comité s'est réuni pour examiner les premiers projets de mesures (événement n° 652659, procès-verbal de la réunion).

Par lettre du 26 novembre 2012 (événement n° 654691), le gouvernement norvégien a retiré ses demandes de dérogations pour les articles 13 (véhicule-citerne d'aéroport), 16 (valve de sécurité) et 28 (EX/II/III unités de transport), tout en conservant sa demande de dérogation pour l'article 12 (transport de déchets dangereux).

En conséquence, la dérogation restante demandée au titre de l'article 6, paragraphe 2, point a), de l'acte concerne l'article 12 du règlement norvégien autorisant le transport de déchets dangereux en Norvège. Cette disposition est libellée comme suit:

«Article 12 - Transport de déchets dangereux

1. Jusqu'à 500 kg nets par unité de transport/wagon ferroviaire, le transport de marchandises dangereuses, considérées comme déchets dangereux au sens des réglementations en matière de déchets, est soumis aux seules obligations ADR et RID pour ce qui est des emballages, individuels ou groupés, des citernes, du marquage et des documents de transport.

2. Pour la collecte de déchets liquides en cannettes, boîtes, etc., des emballages extérieurs tels que des fûts agréés ONU, des grands récipients pour vrac rigides ou des grands emballages peuvent être utilisés. Les résidus de colle, de peinture, de solutions résineuses ou de substances similaires dans les emballages jusqu'à dix litres peuvent être transportés sur des palettes à cadre amovible si celles-ci sont adéquatement protégées contre les fuites.

3. Les déchets dangereux des ménages peuvent être transportés dans des boîtes spéciales à couvercle sécurisé. Ces boîtes peuvent porter l'inscription "Déchets dangereux". Les obligations ADR/RID sur les emballages groupés ne doivent pas être respectées si des mesures suffisantes sont prises pour prévenir les réactions dangereuses.

4. Un formulaire de déclaration conforme aux réglementations en matière de déchets peut être utilisé comme document de transport.»

À cet égard, les projets de mesures soumis au comité le 5 octobre 2012 sont libellés de la manière suivante:

«[L]a demande de dérogation en rapport avec l'article 12 du règlement norvégien relatif au transport de déchets dangereux devrait être acceptée dans la mesure où la société de transport dispose d'un conseiller en sécurité ADR et où les chauffeurs possèdent un permis de conduire étendu, de classe C ou D. Toute autre demande doit être rejetée.»

Dans sa lettre du 26 novembre 2012, le gouvernement norvégien a affirmé:

«Article 12 - Transport de déchets dangereux

Le gouvernement norvégien maintient sa demande de dérogation nationale à l'Autorité concernant le présent article, avec quelques adaptations.

La Norvège tient à souligner que les permis de conduire étendus pour les chauffeurs de véhicules (classe C ou D) ne sont pas pertinents pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

La dérogation portera uniquement sur l'ADR. Les entreprises doivent en outre disposer d'un conseiller en sécurité ADR/RID. Les personnes qui manipulent et transportent des déchets dangereux doivent suivre une formation spéciale avant d'obtenir leur agrément.»

À la suite d'une demande de l'Autorité, le gouvernement norvégien a fourni les éclaircissements suivants par courriel du 13 décembre 2012 (événement n° 656664) concernant ses propositions de modifications:

«Cette proposition alternative, concernant les exigences en matière de formation, sera limitée au transport routier et suppose que les chauffeurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses suivent des formations dans les domaines suivants:

— prescriptions générales applicables au transport des marchandises dangereuses;

— principaux types de risques, notamment du point de vue de leur marquage et de leur étiquetage;

— mesures de prévention et de sécurité appropriées aux différents types de risque;

— chargement, déchargement et transport de déchets dangereux en toute sécurité;

— objet et fonctionnement de l'équipement technique des véhicules;

— informations de base permettant de réduire au minimum la probabilité qu'un événement survienne;

— procédures de réaction d'urgence, y compris celles qui pourraient se révéler nécessaires pour leur propre sécurité et celle de la population, ainsi que de l'environnement, en cas d'incident;

— sensibilisation à la sécurité.

L'employeur tiendra un registre des formations suivies par les chauffeurs qu'il mettra à la disposition de ceux-ci ou de l'autorité compétente sur demande.

La formulation exacte du paragraphe 12 révisé n'est pas encore tout à fait prête, mais la proposition contient la substance du règlement révisé.»

Le 16 janvier 2013 (événement n° 659861), DNV a affirmé que selon elle, les mesures proposées par le gouvernement norvégien concernant les formations spéciales pour les chauffeurs sont plus adaptées que sa proposition originale de permis de conduire de classe C ou D.

Le 18 janvier 2013 et le 1er février 2013 (événements nos 659983 et 661423), le gouvernement norvégien a modifié sa proposition sur les exigences en matière de formation comme suit:

«Les réglementations régissant le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers ainsi que les mesures appropriées de réduction des risques et les réactions d'urgence pour ce type de transports.»

«La durée de la formation est de minimum six unités de formation. L'employeur tiendra un registre des formations suivies par les chauffeurs qu'il mettra à la disposition de ceux-ci ou de l'autorité compétente sur demande.»

Le 27 février 2013, l'Autorité a décidé de soumettre au comité les projets de mesures ainsi modifiés qu'elle prendra en ce qui concerne la demande restante de dérogation de la Norvège sur la base de l'article 6, paragraphe 2, point a), de l'acte législatif concernant le transport des déchets dangereux (décision n° 88/13/COL); et d'habiliter le membre du collège compétent à adopter la décision finale si le comité approuve les projets de mesures à l'unanimité.

Par courriels respectivement des 1er et 13 mars 2013, les membres du comité des transports de l'AELE ont approuvé à l'unanimité ces projets de mesures (événements nos 666005, 665893 et 664435).

En conséquence, l'Autorité peut accéder à la demande de dérogation restante de la Norvège sur la base de l'article 6, paragraphe 2, point a), de l'acte.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de dérogation correspondant à l'article 12 du règlement norvégien relatif au transport des déchets dangereux, fondée sur l'article 6, paragraphe 2, point a), de l'acte, qui dispose que «*les États membres peuvent, à condition que la sécurité ne soit pas compromise, demander des dérogations à l'annexe I, section I.1…*» à savoir l'annexe contenant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (accord ADR), devrait être acceptée dans la mesure où la société de transport dispose d'un conseiller en sécurité ADR, et dans la mesure où les personnes qui manipulent et transportent des déchets dangereux suivent une formation spéciale avant d'obtenir leur agrément ([1]).

Les chauffeurs de véhicules transportant des déchets dangereux sont formés dans les domaines suivants:

— prescriptions générales applicables au transport des marchandises dangereuses;

— principaux types de risques, notamment du point de vue de leur marquage et de leur étiquetage;

— mesures de prévention et de sécurité appropriées aux différents types de risque;

— chargement, déchargement et transport de déchets dangereux en toute sécurité;

— objet et fonctionnement de l'équipement technique des véhicules;

— informations de base permettant de réduire au minimum la probabilité qu'un événement survienne;

— procédures de réaction d'urgence, y compris des mesures qui pourraient se révéler nécessaires pour leur propre sécurité et celle de la population, ainsi que de l'environnement, en cas d'incident;

— réglementations régissant le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers ainsi que les mesures appropriées de réduction et les réactions d'urgence pour ce type de transports;

— sensibilisation à la sécurité.

La durée de la formation est de minimum six unités de formation. L'employeur tiendra un registre des formations suivies par les chauffeurs qu'il mettra à la disposition de ceux-ci ou de l'autorité compétente sur demande.

Article 2

La dérogation prévue à l'article 1er de la présente décision expire le 26 septembre 2015.

Article 3

La dérogation prévue à l'article 1er de la présente décision est publiée dans la section EEE et au supplément EEE du *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément au point 6 du protocole 1 de l'accord EEE.

Article 4

Le Royaume de Norvège est destinataire de la présente décision, qui entrera en vigueur dès qu'elle lui aura été notifiée.

Article 5

Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

Fait à Bruxelles, le 25 juin 2013.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON	Xavier LEWIS
Membre du Collège	*Directeur*

([1]) L'article 12 s'applique uniquement au transport routier.