



**Conseil économique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.15/AC.1/2003/64
22 juillet 2003

Original: FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

**Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses**

**Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses**
(Genève, 13-17 octobre 2003)

Prescriptions concernant la sûreté (nouveau chapitre 1.x du RID/ADR)

Transmis par le Gouvernement de l'Autriche */

Le secrétariat a reçu de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) la proposition reproduite ci-après.

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2003/64.

Remarques préliminaires

Lors de la dernière Réunion commune RID/ADR (Berne, 24-28 mars 2003), une majorité a décidé de reprendre dans le RID/ADR un chapitre "1.x" intitulé "Prescriptions concernant la sûreté". Cette décision est également acceptée par le Gouvernement de l'Autriche, bien que l'Autriche fasse partie des États qui partagent en principe les réserves exprimées par le service juridique de l'OCTI.

A la lumière de ces considérations il en résulte les remarques suivantes sur le texte publié dans le document TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.2 – OCTI/RID/GT-III/2003-A/Add.2, après en avoir délibéré sur le plan national.

Sur les Nota introductifs 1 et 2 :

- NOTA 1 : la 1^{ère} phrase n'est dans cette forme pas pertinente pour les Etats dans lesquels la sûreté est garantie même sans ce chapitre du RID/ADR. L'objectif consiste plutôt, comme cela a été souligné en particulier par les représentants de l'économie, à promouvoir l'uniformité de telles dispositions.

Proposition : Dans le NOTA 1, 1^{ère} phrase, le terme "à garantir" doit être remplacé par "à régler de manière uniforme".

- NOTA 2, qui définit la notion de "sûreté", devrait être placé avant le NOTA 1 dans lequel cette définition est déjà présumée.

Proposition : Inverser les Nota.

Add. 1.x.1.1

Dans cette disposition il faudrait, en raison particulièrement du 1.4.1.2, se référer au 1.4.1.

Proposition : 1.x.1.1 devrait recevoir la teneur suivante :

"Dans le cadre des mesures générales de sécurité selon la section 1.4.1, les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses doivent également observer les prescriptions de ce chapitre.

Add. 1.x.1.3

Etant donné que cette sous-section contient une obligation liée à des problèmes considérables lors de l'application, en particulier à des dépenses coûteuses, il faut clarifier quels sont les intervenants qui sont concernés par cette obligation et quel en est l'étendue exacte. Cela n'est pas le cas dans la formulation donnée. Il faudrait s'adresser expressément aux exploitants (gestionnaires). En outre le terme "site", qui en lui-même a une signification très vaste, devrait être lié de manière distincte avec le "séjour temporaire" en énumérant les lieux (actuellement les terminaux, dépôts de véhicules, lieux de mouillage et gares de triage) de manière définitive, afin d'éviter des malentendus.

Proposition : 1.x.1.3 devrait recevoir la teneur suivante :

"Les gestionnaires de terminaux, dépôts de véhicules, lieux de mouillage et gares de triage doivent veiller à ce que les sites pour le séjour temporaire, qui doivent être pris en considération dans le cadre du transport de marchandises dangereuses, soient être correctement sécurisés et bien éclairés et à ce que le public ne devrait pas y avoir libre accès."

Add. 1 x.3.1

Etant donné que cette disposition ne se réfère de toute façon que dans le "cadre de l'application de prescriptions nationales", elle semble superflue sous cette forme. Il semble plus judicieux de savoir tout d'abord ce qui se fait en pratique dans les Etats membres de la COTIF/Parties contractantes à l'ADR, au moyen d'un questionnaire et de prévoir le cas échéant des règles uniformes sur la base des résultats.

Proposition : supprimer 1.x.3.1; élaborer un questionnaire.

Add. 1.x.3.2.2 h)

Il faudrait mieux exprimer que cette information de transport doit être limitée non pas en ce qui concerne son étendue, mais uniquement en ce qui concerne sa diffusion.

Proposition : 1.x.3.2.2 h) doit recevoir la teneur suivante :

"Mesures en vue de garantir que l'information de transport ne reçoit pas une diffusion allant au-delà des prescriptions et de l'objectif de sûreté."

Add. 1.1.3.3

Si l'utilisation de systèmes électroniques permettant de suivre le transport semble digne d'être encouragée, cette disposition finalement non contraignante semble moins appropriée pour être utilisée efficacement dans cette affaire. Il faudrait plutôt à cette fin se servir du NOTA 2 au 5.4.0 où il est question de la disponibilité équivalente des données électroniques de la documentation. Il faudrait y ajouter que cette équivalence est donnée si les données sont disponibles à tout moment pour les interventions en cas d'urgence et pour les contrôles des marchandises dangereuses. Le 8.1.2 de l'ADR devrait être complété dans ce sens qu'en cas d'utilisation de système électronique permettant de suivre le transport pour l'intervention en cas d'urgence et pour les contrôles de marchandises dangereuses il faudrait renoncer à prévoir d'emporter des documents sous forme papier.

Proposition : supprimer 1.x.3.3; les Etats intéressés devraient élaborer une proposition commune pour compléter le NOTA 2 du 5.4.0, éventuellement également 5.4.1.4.2 et 8.1.2 (ADR).

Add. 1. x.3.4

Dans cette disposition il s'agit d'une part d'une obligation d'équipement des véhicules, avec lesquels doivent être transportées des marchandises dangereuses à haut risque, d'un dispositif anti-vol. L'existence et l'aptitude de l'équipement de véhicule sont normalement vérifiées dans le cadre de l'agrément, respectivement du contrôle périodique des véhicules et le cas échéant confirmées par un marquage ou un document (v. par ex. 8.1.4.4 ou 9.1.2.1.5 ADR). Cette obligation se réfère ainsi aux fabricants, exploitants ou titulaires de l'équipement ou des véhicules et non pas simplement au transporteur. Il semble en outre problématique de prévoir une telle obligation d'équipement sans propositions techniques.

Proposition : supprimer 1.x.3.4; le cas échéant élaboration de propositions pour compléter les prescriptions pour les véhicules par les organismes spécialisés pour le trafic ferroviaire, routier et de navigation intérieure.

Tableau 1.x.1

Comme d'autres l'ont déjà expliqué, ce tableau présente des différences considérables par rapport aux types et quantités de marchandises contenus dans le chapitre 8.5 et soumis à la prescription de surveillance selon chapitre 8.4.

Voici quelques exemples :

- 8.5, S 1 demande une surveillance pour toutes les marchandises de la classe 1 dépassant 50 kg de masse totale de matière explosible, le tableau 1.4.1 exclue cependant la division 1.4 globalement et une partie de la division 1.3.
- 8.5, S 17 prévoit une surveillance pour plus de 1000 kg de masse totale pour le No ONU 1790 acide fluorhydrique, 8, I, le tableau 1.x.4 ne s'applique cependant qu'à partir d'une quantité supérieure à 3000 kg ou l.
- 8.5, S 20 prévoit une surveillance pour plus de 1000 kg de masse totale pour le No ONU 1203 essence, 3, II, le tableau 1.x.1 s'applique cependant déjà pour une quantité de plus de 3000 kg ou l.

Proposition : les valeurs dans le 8.5 et dans le tableau 1.x.1 devraient être alignées pour autant que ce soit justifiable (v. également la proposition ci-après pour le NOTA 1).

Tableau 1.x.1, NOTA 1

Le texte de la notion "Transport en vrac" semble exclure dans une large mesure le transport en colis, même si celui-ci est effectué en grandes quantités.

Proposition : supprimer le NOTA 1; indiquer dans le tableau même en tant que valeur le champ d'application en ce qui concerne le transport en citernes, en vrac et en colis, ainsi que les quantités.
