



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2005/68
29 juin 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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, 13-23 septembre 2005)

INTERPRÉTATION DU RID/ADR DE 2005

Transport précédant ou suivant un transport maritime ou aérien

Sous-section 1.1.4.2

**Note des secrétariats de la CEE et de l'Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)***

Le secrétariat reproduit ci-après des observations concernant l'interprétation de la sous-section 1.1.4.2, qui ont été présentées à la session de septembre 2004 de la Réunion commune RID/ADR/ADN (document informel INF.18) mais n'ont pu être examinées faute de temps. Ces observations ont ensuite été présentées au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses à sa soixante-dix-septième session (Genève, 25-28 octobre 2004) et au Comité d'experts du RID à sa quarante et unième session (Meiningen, 15-18 novembre 2004). Leurs conclusions sont aussi reproduites ci-après en caractères italiques (voir également le rapport du Groupe de travail à sa soixante-dix-septième session, *TRANS/WP.15/181*, par. 12 à 29, et le document informel *March 05/INF.9* présenté à la session de mars 2005 de la Réunion commune RID/ADR/ADN où sont reproduits des extraits du rapport du Comité d'experts du RID à sa quarante et unième session, *lettre circulaire 81-03/511.2004*).

* Document diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2005/68.

Tandis que la plupart des questions soulevées présentent un intérêt pour le RID/ADR/ADN, elles sont liées aux problèmes qui se posent généralement aux jonctions entre les parcours routier et maritime dans un port, ou entre les parcours routier et aérien dans un aéroport. En outre, pour information, il faut savoir que le paragraphe 1.1.4.2.2 n'existe pas dans le RID. Il semble donc que les questions émanant du secrétariat au sujet de ce paragraphe ne concernent que l'ADR et l'ADN.

Généralités

Questions émanant du secrétariat de la CEE (WP.15, soixante-dix-septième session, document informel INF.9)

«1. Le secrétariat de la CEE a reçu plusieurs demandes concernant l'interprétation de la sous-section 1.1.4.2 du RID/ADR/ADN (dans sa version modifiée de 2005). Ces demandes ont abouti à un certain nombre de questions essentielles relatives au raisonnement sur lequel reposait cette sous-section et à l'interprétation de celle-ci.

2. Le secrétariat de la CEE note que cette sous-section (ancien marginal 2007 de l'ADR et 14 du RID) était initialement censée résoudre le problème des différentes prescriptions d'étiquetage, à savoir celles du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI (fondées sur les Recommandations de l'ONU) et celles du RID/ADR (non entièrement harmonisées avec les Recommandations de l'ONU). Il était toutefois supposé que les prescriptions d'emballage du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI assuraient au moins un niveau de sécurité équivalent.

3. À la suite de l'introduction dans le RID/ADR de prescriptions relatives au marquage des colis et de dispositions concernant les quantités limitées, qui n'étaient pas entièrement conformes au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI, on a, en se fondant sur des propositions présentées en 1995 par l'Allemagne et par le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) (TRANS/WP.15/AC.1/R.841, -/R.924 et -/R.934), étendu le champ d'application du marginal 2007 aux colis ne satisfaisant pas aux prescriptions relatives aux emballages, au marquage et à l'étiquetage du RID/ADR mais satisfaisant à celles des Instructions techniques de l'OACI ou du Code IMDG, ainsi qu'aux conteneurs et aux conteneurs-citernes ne satisfaisant pas aux prescriptions en matière de placardage du RID/ADR.

4. Depuis lors, une nouvelle disposition (par. 1.1.4.2.2) a été ajoutée au RID/ADR afin que puissent être employés des documents conformes aux Instructions techniques de l'OACI ou au Code IMDG, sous réserve, à compter du 1^{er} janvier 2005, que lorsque des renseignements supplémentaires étaient exigés dans le RID/ADR ils soient aussi mentionnés dans le document.

5. Les questions reçues par le secrétariat de la CEE témoignent du fait que l'interprétation de la sous-section 1.1.4.2 n'est pas toujours très claire. Ces questions sont résumées ci-après au moyen d'exemples, le secrétariat y ajoutant des propositions d'interprétation que la Réunion commune souhaitera peut-être confirmer ou modifier si elle le juge nécessaire.»

Observations formulées par le WP.15 (document de référence: TRANS/WP.15/181, par. 12 à 14)

«12. Il a été rappelé que la section 1.1.4.2 avait été initialement prévue pour faciliter le transport multimodal en permettant que des marchandises dangereuses soient transportées dans une chaîne comportant un parcours maritime ou aérien dans les conditions d'emballage, de marquage, d'étiquetage et de placardage applicables selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI lorsque celles-ci diffèrent de celles du RID et de l'ADR. Les conditions du transport maritime ou aérien, alignées sur celles du Règlement type de l'ONU, étaient en effet jugées plus sévères, et cette dérogation n'affectait pas le niveau de sécurité, estimé au moins équivalent.

13. Les déviations actuelles entre les règlements modaux, notamment pour le transport aérien, posent cependant des problèmes d'interprétation en pratique, surtout lorsqu'il s'agit de classification et lorsque les conditions du transport maritime ou aérien ne répondent pas aux exigences de sécurité du RID et de l'ADR.

14. Plusieurs délégations auraient préféré discuter de ce document dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le document avait cependant déjà été soumis à la Réunion commune en septembre 2004, mais n'avait pas pu être discuté faute de temps. D'autre part les problèmes évoqués concernent essentiellement l'interface entre le transport routier et les transports maritime ou aérien dans les ports et aéroports. Le Groupe de travail a donc décidé d'examiner les propositions d'interprétation et est parvenu aux conclusions qui suivent.»

Marquage des colis

Question émanant du secrétariat de la CEE (WP.15, soixante-dix-septième session, document informel INF.9)

«8. Certaines dispositions spéciales du RID/ADR (par exemple, la disposition 633) exigent un marquage supplémentaire des colis, qui n'est pas nécessaire pour les autres modes de transport. Il a été demandé si un tel marquage était exigé avant ou après un transport maritime ou aérien.

Interprétation proposée:

La réponse est “**non**” parce que ce marquage supplémentaire n'est exigé ni par le Code IMDG ni par les Instructions techniques de l'OACI et que les colis marqués conformément au Code IMDG ou aux Instructions techniques de l'OACI sont acceptés en vertu du RID/ADR avant ou après un transport aérien ou maritime.»

Observations formulées par le WP.15 (document TRANS/WP.15/181, par. 17)

«17. Les marquages additionnels requis par le RID ou l'ADR (par exemple selon la disposition spéciale 633) ne sont pas nécessaires si le colis est marqué conformément au Code IMDG ou aux Instructions techniques de l'OACI.»

Observations formulées par le Comité d'experts du RID (document 81-03/511.2004, par. 77 reproduit dans le document informel March 05/INF.9)

«77. La Commission d'experts a partagé l'avis du WP.15 en précisant qu'il n'est pas interdit d'apposer les marquages additionnels selon le RID/ADR, mais qu'il ne s'agit pas d'une obligation.»

Quantités limitées

Question émanant du secrétariat de la CEE (WP.15, soixante-dix-septième session, document informel INF.9)

«9. Il a été demandé si les marchandises dangereuses transportées conformément aux dispositions relatives aux quantités limitées du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI étaient acceptées en vertu du RID/ADR, en tant que quantités limitées (c'est-à-dire totalement exemptées de l'obligation de satisfaire à d'autres dispositions du RID/ADR), avant ou après un transport maritime ou aérien.

Interprétation proposée:

Oui, en ce qui concerne le transport aérien, à condition que les colis soient marqués conformément au chapitre 4 (sect. 4.5) de la partie 3 des Instructions techniques de l'OACI.

Oui, en ce qui concerne le transport maritime, à condition que les colis soient marqués conformément à la sous-section 3.4.5.1 du Code IMDG.

Non, en ce qui concerne le transport maritime, si, en vertu de la sous-section 3.4.7 du Code IMDG, les colis ne sont pas marqués (à moins, bien sûr, que le transport de ces marchandises ne soit totalement exempté de l'obligation de satisfaire au RID/ADR conformément aux dispositions de ses sous-sections 1.1.3.1, 1.1.3.2 ou 1.1.3.3). Dans ces cas, les conditions de l'alinéa a) du paragraphe 1.1.4.2.1 ne sont pas satisfaites.»

Observations formulées par le WP.15 (document TRANS/WP.15/181, par. 18 à 21)

«18. Le marquage selon l'ADR des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées n'est pas nécessaire si le marquage du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités limitées est apposé sur les colis.

19. Un problème se pose toutefois lorsque ces quantités limitées sont complètement exemptées de marquage et de document de transport par le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI, car ces exemptions ne sont pas autorisées par l'ADR. Par ailleurs, la dérogation du 1.1.4.2.1 n'est pas valable pour les matières des classes 1 à 8 considérées comme non dangereuses par le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI.

20. Le représentant de l'AISE a indiqué que, dans le cas du transport maritime, le conteneur serait muni de toutes façons de marques "LIMITED QUANTITIES". Il a donc suggéré que ces colis non marqués soient admis au transport routier ADR lorsque les conteneurs ou véhicules portent ces marques.

21. *Le Groupe de travail n'a pas trouvé de consensus sur la question qui ne pourrait être réglée que sur la base d'une proposition écrite.»*

Observations formulées par le Comité d'experts du RID (document 81-03/511.2004, par. 78 et 79 reproduits dans le document informel March 05/INF.9)

«78. Le Président a relevé qu'il s'agit ici de remplacer le marquage (losange) du RID/ADR par les marquages du Code IMDG ou des Instructions de l'OACI ("LIMITED QUANTITIES").

79. La Commission d'experts du RID a estimé que cette question d'interprétation devrait être traitée en commun au sein de la Réunion commune pour tous les modes de transports et sur la base d'une proposition écrite. Les points suivants ont été mentionnés au cours de la discussion:

- Lorsqu'une matière est transportée en quantités limitées selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI, elle peut également être transportée par route ou par chemin de fer selon les prescriptions pour les quantités limitées sur le parcours précédant ou suivant le parcours maritime ou aérien;*
- Il n'est pas clair si les exemptions selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI sont des exemptions selon le chapitre 3.4 du RID/ADR et dans quelle mesure les colis doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre 3.4 du RID/ADR;*
- Lorsque selon les prescriptions du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI une exemption complète des matières des classes 1 à 8 est possible, mais qui cependant sont classées comme dangereuses selon le RID/ADR, les facilités du 1.1.4.2.1 ne s'appliquent pas et les prescriptions du RID/ADR doivent être observées.*
- Il ne ressort pas du document de transport s'il s'agit de quantités limitées.»*

Quantités exemptées en vertu des Instructions techniques de l'OACI et biens de consommation

Question émanant du secrétariat de la CEE (WP.15, soixante-dix-septième session, document informel INF.9)

«10. Il a été demandé si les marchandises dangereuses transportées conformément aux dispositions relatives aux quantités exemptées des Instructions techniques de l'OACI (partie 1, chap. 2, sect. 2.4) pouvaient être transportées dans le cadre du RID/ADR avant ou après un transport aérien.

Interprétation proposée:

Oui, conformément au paragraphe 1.1.4.2.1 du RID/ADR, c'est-à-dire à condition que les marchandises dangereuses soient emballées conformément aux prescriptions pertinentes des Instructions techniques de l'OACI et que les colis portent la mention "Marchandises dangereuses en quantités exemptées" ainsi que les autres précisions exigées par la sous-section 2.4.6 du chapitre 2 de cette partie 1 des Instructions techniques de l'OACI.

Néanmoins, les marchandises dangereuses doivent être déclarées dans le document de transport conformément au chapitre 5.4 du RID/ADR (c'est-à-dire à l'aide du numéro ONU, de la désignation officielle de transport, de la classe, etc.) et toutes les autres dispositions pertinentes du RID/ADR, autres que les prescriptions relatives à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage, s'appliquent.

11. Il a été demandé si, affectées d'un numéro ONU et devant normalement être classées dans les classes 1 à 9 du RID/ADR, les marchandises dangereuses, classées comme "Biens de consommation, numéro d'identification 8000, classe 9" en ce qui concernait le transport aérien, pouvaient aussi être transportées dans les mêmes conditions avant ou après un transport aérien.

Interprétation proposée:

Oui, conformément au paragraphe 1.1.4.2.1 du RID/ADR, c'est-à-dire à condition que les marchandises dangereuses soient emballées conformément aux dispositions pertinentes des Instructions techniques de l'OACI et que les colis portent la mention "Biens de consommation, numéro d'identification 8000" et soient munis d'une étiquette de la classe 9.

Néanmoins, toutes les autres dispositions du RID/ADR, autres que les dispositions relatives à l'emballage, au marquage et à l'étiquetage, s'appliquent et les marchandises doivent être déclarées dans le document de transport conformément aux dispositions du chapitre 5.4, le numéro ONU, la désignation officielle de transport et la classe étant notamment indiqués.

12. Les mêmes règles s'appliquent lorsque la classification des marchandises dangereuses dans le Code IMDG ou dans les Instructions techniques de l'OACI diffère de celle du RID/ADR.»

Observations formulées par le WP.15 (document TRANS/WP.15/181, par. 22 à 24)

«22. Le marquage/étiquetage des colis selon les dispositions des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités exemptées ou les biens de consommation peut remplacer le marquage/étiquetage ADR, mais cette dérogation ne vaut pas pour la classification et le document de transport doit contenir les informations prescrites par l'ADR pour les matières en question.

23. Les représentants de la Norvège et du Danemark ont exprimé une réserve sur l'acceptation au transport routier dans leur pays des colis portant l'étiquette de modèle n° 9 selon les Instructions techniques de l'OACI applicables aux biens de consommation car, en cas d'accident, cette étiquette communique une information erronée aux services d'intervention d'urgence sur les propriétés réelles de la marchandise transportée.

24. La représentante des Pays-Bas a exprimé une réserve sur l'adoption d'une interprétation relative aux quantités exemptées et aux biens de consommation car des discussions à ce sujet étaient en cours au sein du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Il a été fait remarquer cependant que ces travaux se poursuivraient en 2005 et 2006, et que par conséquent aucune disposition reflétant les conclusions de ce Sous-Comité ne pourrait être introduite dans l'ADR avant le 1^{er} janvier 2009.»

Observations formulées par de Comité d'experts du RID (document 81-03/511.2004, par. 80 et 81 reproduits dans le document informel March 05/INF.9)

«80. Le représentant de l'Autriche a relevé que le concept des biens de consommation est inconnu dans le RID/ADR, car il s'agit d'un instrument juridique inutilisable. Il a suggéré qu'une proposition soit soumise à la Réunion commune.

81. La Commission d'experts du RID a considéré que cette question nécessite un éclaircissement qui devrait être discuté dans le cadre de la Réunion commune. Il s'agit en l'occurrence de systèmes complètement différents qui ne sont pas couverts par le 1.1.4.2.1.»

Marchandises relevant du RID/ADR mais ne relevant ni du Code IMDG ni des Instructions techniques de l'OACI (polluants aquatiques et marins)

Questions émanant du secrétariat de la CEE (WP.15, soixante-dix-septième session, document informel INF.9)

«13. Conformément à la dernière phrase du paragraphe 1.1.4.2.1, la “dérogation ne vaut pas pour les marchandises classées comme dangereuses dans les classes 1 à 8 de l'ADR, et considérées comme non dangereuses conformément aux dispositions applicables du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI”.

14. De l'avis du secrétariat, cette phrase prête à confusion parce que, si les marchandises ne sont pas dangereuses dans le cadre du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI, les conditions des alinéas a), b) et c) ne peuvent être satisfaites et les dérogations ne sont donc pas applicables. Elle a peut-être le mérite de clarifier la situation pour les marchandises des classes 1 à 8 mais peut conduire à différentes interprétations pour les marchandises de la classe 9, en particulier en ce qui concerne le transport des polluants aquatiques précédant ou suivant un transport aérien.

15. Le secrétariat note que tous les numéros ONU de la classe 9 du RID/ADR sont soumis au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI et qu'en conséquence les marchandises dangereuses du RID/ADR de la classe 9 sont aussi soumises au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI.

16. Il a été demandé si, sur la base de cette phrase, une matière répondant au critère du RID/ADR de polluant aquatique mais ne figurant pas parmi les polluants marins dans le Code IMDG peut être exemptée de l'obligation de satisfaire au RID/ADR avant ou après un transport maritime.

Interprétation proposée:

Non, parce que les critères de polluant marin de l'annexe III de la Convention MARPOL et du Code IMDG sont les mêmes que ceux de la sous-section 2.3.5.6 du RID/ADR. En outre, le fait qu'un polluant marin ne soit pas mentionné explicitement dans le Code IMDG n'est pas suffisant pour l'exclure du champ d'application du Code IMDG lorsqu'il est réputé que la matière répond aux critères ou même lorsqu'il est soupçonné qu'elle y répond (voir la sous-section 2.10.2.6 du Code IMDG). En ce qui concerne le transport précédant ou suivant le transport aérien, à défaut de critères s'appliquant aux matières dangereuses pour l'environnement dans les Instructions techniques de l'OACI, la disposition spéciale A97 desdites Instructions

techniques stipule que les matières relevant des numéros ONU 3017 ou 3082 en vertu des règlements s'appliquant aux autres modes de transport peuvent être transportées par la voie aérienne selon les conditions applicables à ces rubriques. Donc, lorsqu'il est satisfait aux critères du RID/ADR, ces matières devraient être transportées selon les conditions applicables aux numéros ONU 3077 ou 3082 avant ou après le transport aérien.

17. Proposition émanant du secrétariat: Eu égard à ce qui précède, le secrétariat propose de modifier la dernière phrase du paragraphe 1.1.4.2.1 en remplaçant "classes de 1 à 8" par "classes de 1 à 9".»

Observations formulées par le WP.15 (document TRANS/WP.15/181, par. 25 à 29)

«25. Les matières dont on sait qu'elles répondent aux critères du 2.3.5 doivent être transportées selon les conditions applicables aux numéros ONU 3077 ou 3082 avant ou après le transport aérien. Ceci n'est pas contradictoire avec les Instructions techniques de l'OACI qui prévoient cette situation.

26. Les colis, conteneurs et conteneurs-citernes marqués "polluants marins" conformément au Code IMDG avant ou après un transport maritime sont acceptés en transport routier.

27. Un membre du secrétariat a indiqué que les matières dont on sait qu'elles répondent aux critères des polluants aquatiques du 2.3.5 devraient, avant ou après un transport maritime, être transportées soit selon les conditions de l'ADR pour les numéros ONU 3077 ou 3082, soit selon le Code IMDG pour ces mêmes rubriques. En effet, à son avis, une matière remplissant les critères du 2.3.5 actuels remplit également ceux de l'annexe III de la Convention MARPOL et du Code IMDG pour les polluants marins, même si la matière n'est pas nommément citée dans le Code IMDG comme polluant marin, et le paragraphe 2.10.2.6 du Code IMDG permet en ce cas l'identification de la matière comme polluant marin.

28. Le secrétariat estimait que la dernière phrase du 1.1.4.2.1 devrait être simplifiée pour s'appliquer à toutes les matières des classes 1 à 9, car à son avis il n'y a pas d'exemple de matières de la classe 9 qui soient considérées dangereuses selon l'ADR et qui ne le soient pas pour le transport aérien ou maritime. Il n'y a toutefois pas consensus à ce sujet.

29. Compte tenu du nombre de problèmes d'interprétation, le représentant de l'Allemagne a recommandé d'établir à nouveau le groupe de travail informel qui avait traité dans le passé, sous mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN, des problèmes de documentation dans une chaîne de transport multimodal. Cette recommandation a été appuyée par des représentants de l'industrie.»

Observations formulées par le Comité d'experts du RID (document 81-03/511.2004, par. 82 reproduit dans le document informel March 05/INF.9)

«82. Le représentant de l'Allemagne a considéré que les différences entre les polluants aquatiques et les polluants marins subsisteront jusqu'à ce que les critères du SGH (Système général harmonisé de classification et d'étiquetage) soient mis en application par tous les modes de transport. Le Code IMDG introduira ces critères en 2007 avec une mesure transitoire jusqu'en 2008. En attendant l'on devra continuer de vivre avec cette situation insatisfaisante.»