



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/9
9 janvier 2009

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 d'experts du RID
et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Genève, 23-27 mars 2009
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT TYPE DE L'ONU
SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Harmonisation mondiale pour le transport multimodal

Note du secrétariat^{1,2}

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Demande du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Sous-Comité TMD) visant à obtenir un retour d'information afin d'améliorer l'harmonisation, à l'échelle mondiale, des instruments juridiques nationaux et internationaux.
Mesure à prendre:	Examen de la demande Fournir un retour d'information
	.../...

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 c)).

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009/9.

Documents de référence: ST/SG/AC.10/C.3/2008/65
documents informels INF.20 (Pays-Bas) et INF.73 (Groupe de travail) soumis à la trente-quatrième session du Sous-Comité TMD
ST/SG/AC.10/C.3/2008/CRP.3/Add.9, par. 97-100

1. À sa trente-quatrième session, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Sous-Comité TMD), après avoir examiné un document soumis par 14 organisations non gouvernementales (ST/SG/AC.10/C.3/2008/65), est convenu qu'il fallait déployer des efforts supplémentaires pour améliorer l'harmonisation, à l'échelle mondiale, des réglementations concernant le transport des marchandises dangereuses, car les divergences qui subsistaient entre ces réglementations empêchaient la réalisation d'opérations de transport internationales et multimodales.
2. Certains experts ont toutefois estimé qu'il serait nécessaire d'évaluer plus précisément les problèmes mentionnés par les entreprises étant donné que beaucoup d'efforts avaient été déployés au cours des dernières années écoulées pour harmoniser tous les principaux instruments internationaux avec le Règlement type de l'ONU et que les quelques divergences qui subsistent pourraient être justifiées. Les organisations internationales concernées ont été invitées à donner au Sous-Comité leur avis sur la question et notamment à expliquer pourquoi certaines dispositions des instruments internationaux dont elles ont la charge diffèrent des dispositions du Règlement type de l'ONU.
3. Les gouvernements devraient également communiquer au Sous-Comité le même type d'informations concernant leurs réglementations nationales.
4. Les différents organes modaux, régionaux et nationaux ont été invités à communiquer au Sous-Comité leurs réactions concernant le tableau annexé au présent document ainsi que les questions suivantes en particulier:
 - a) Parvenir à un consensus sur ce qu'il faut entendre par «harmonisation»;
 - b) Mettre en évidence les différences de fond existantes entre les instruments internationaux modaux, régionaux et nationaux en vue de réduire ces différences dans toute la mesure possible et faire en sorte que là où des différences sont nécessaires, ces différences ne constituent pas un obstacle au transport sûr et efficace des marchandises dangereuses;
 - c) Élaborer des lignes directrices concernant la manière de coopérer en vue de renforcer l'harmonisation des prescriptions des organes internationaux modaux, régionaux et nationaux et de supprimer les entraves superflues;
 - d) Procéder à un examen technique d'ordre rédactionnel visant à mettre en évidence les incohérences dans la formulation des dispositions afin de faire en sorte que le texte de chaque règlement soit clair et facilement compréhensible et facile à traduire dans d'autres langues.
5. La Réunion commune souhaitera sans doute examiner les demandes susmentionnées formulées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et prendre les décisions qu'elle jugera appropriées.

Annexe

N°	Problème	Solution possible	Mesure à prendre
1	Différences d'ordre rédactionnel	Groupes de travail de rédaction	
2	Différences de fond (autorités de régulation et entreprises)	Mettre en évidence les raisons à l'origine de décisions controversées	
3	Différences entre les divers modes	Mettre en évidence les différences, élaborer d'un commun accord les modalités d'une coopération entre les différents modes	L'expert du Royaume-Uni diffusera une liste des différences
4	Texte confus	Groupe de travail de rédaction	
5	Législations nationales incompatibles avec le Règlement type de l'ONU		
6	Amendements au Règlement type de l'ONU pas toujours suffisamment justifiés pour être adoptés formellement	Propositions qui doivent être accompagnées d'une analyse coûts-avantages	
7	Contraintes de temps irréalistes	Groupe de travail de rédaction	
8	Différences intermodales difficiles à mettre en évidence	Groupe de travail chargé d'examiner le problème	L'expert du Royaume-Uni diffusera une liste des différences
9	Les organisations modales mettent parfois en évidence des problèmes que le Sous-Comité ne considérera pas comme tels ou ne résoudra pas	Élaborer d'un commun accord les modalités d'une coopération entre les différents modes	
10	Les experts du Sous-Comité ne sont peut-être pas habilités à procéder à des changements au niveau national/régional		
11	On ne sait pas très bien ce que signifie «harmonisation»		
12	Faciliter l'accès aux informations concernant le processus décisionnel (les autres organes ont parfois du mal à comprendre les décisions du Comité)		

N°	Problème	Solution possible	Mesure à prendre
13	Participation insuffisamment large – pays, entreprises, modes		
14	Chevauchement des travaux dans le domaine de la classification	Élaborer d'un commun accord les modalités d'une coopération entre les différents modes	
15	Les représentants des pays expriment des opinions différentes dans diverses instances	Élaborer d'un commun accord les modalités d'une coopération entre les différents modes	
16	Certaines délégations n'ont pas une vision multimodale (ce n'est pas toujours possible d'avoir une telle vision pour certaines délégations)	Mieux expliquer aux organisations modales les raisons de prendre telle ou telle décision	
17	À l'exception de la mise aux voix, les procédures prévues pour remédier aux différences sont inadéquates	Règlement intérieur soutien minimal pour qu'une proposition puisse être introduite (Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI et Réunion commune RID/ADR/ADN par exemple)	
