



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2001/35
13 mars 2001

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS ET FRANÇAIS

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
(Berne, 28 mai au 1er juin 2001)

**RAPPORT DE LA DEUXIÈME RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL
DE LA RÉUNION COMMUNE SUR LA SECTION 1.8.5 DU RID/ADR RESTRUCTURÉ
(ACCIDENT/INCIDENT)**

Transmis par le Gouvernement de l'Allemagne */

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

Ouverture de la réunion

1. Sur invitation du Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et du logement (BMVBW), la deuxième réunion du Groupe de travail de la Réunion commune sur la section 1.8.5 du RID/ADR restructuré (accident/incident) s'est tenue les 17 et 18 août 2000 à Francfort-sur-le-Main.

M. Rein du BMVBW a ouvert la réunion et a notamment souhaité la bienvenue aux nouveaux participants à ce groupe de travail, participation qui souligne le grand intérêt et l'importance de ce sujet.

La Présidence de cette réunion a été confiée à l'unanimité à M. Rein.

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2001/35.

Base des travaux

2. L'annexe 1 du rapport de la Réunion commune (Genève, 13-24 mars 2000), un document de discussion du BMVBW ainsi qu'un tableau synoptique comprenant les définitions de certains Etats en ce qui concerne la section 1.8.5 "Déclarations des événements impliquant des marchandises dangereuses" du RID restructuré ont constitué la base des travaux.

Discussions de principe

3. Des remarques de principe des participants ont été discutées au début de la réunion. Cette discussion a également servi à la création d'une base commune en ce qui concerne le contenu de la section 1.8.5, afin de pouvoir définir les critères nécessaires.

4. Le représentant des Pays-Bas/de l'UIC a voulu savoir pourquoi les rapports d'accident du Conseiller à la sécurité selon la sous-section 1.8.3.6 n'entraient pas en ligne de compte en tant que base pour les rapports des transporteurs conformément à la section 1.8.5. Le Président renvoie au procès-verbal de la première réunion du Groupe de travail et explique à nouveau les objectifs différents des rapports. Alors que les rapports d'accident du Conseiller à la sécurité sont adressés à la direction de l'entreprise et ont pour but des améliorations organisationnelles à l'intérieur des entreprises, les rapports des transporteurs à l'attention des autorités compétentes ainsi que les rapports des autorités compétentes aux Secrétariats de l'OTIF respectivement de la CEE/ONU servent au développement ultérieur du Règlement concernant le transport des marchandises dangereuses ainsi qu'à informer les autres Etats (par exemple sur les dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte). Les rapports d'accident du Conseiller à la sécurité conformément à la sous-section 1.8.3.6 recensent tous les accidents entraînant des dommages corporels ou matériels ou des dommages causés à l'environnement, sans différencier en fonction de certains critères (exemple : véhicule-citerne renversant un piéton; cet accident n'a pas d'incidence sur le Règlement relatif au transport des marchandises dangereuses).

Dans le cadre de la discussion, les différents niveaux de rapport suivants ont été discutés :

1. Rapports du Conseiller à la sécurité conformément à la sous-section 1.8.3.6 adressés à la direction de l'entreprise.
2. Rapports du transporteur conformément à la section 1.8.5 adressés à l'autorité compétente.
3. Rapports des autorités compétentes aux Secrétariats conformément à la section 1.8.5.

Le rapport conformément à la 2ème phrase de la sous-section 1.8.3.6 ne remplace pas les rapports de la direction de l'entreprise qui doivent être établis en vertu d'autres législations. Les participants étaient toutefois d'accord que les contenus des rapports d'accident du Conseiller à la sécurité adressés à la direction de l'entreprise peuvent également servir de base au rapport du transporteur à l'autorité compétente.

Des points communs entre les rapports selon la sous-section 1.8.3.6 et la section 1.8.5 ne sont pas exclus. Les suggestions du Groupe de travail en ce qui concerne un développement des rapports d'accident du Conseiller à la sécurité devraient être communiquées à la Commission européenne.

5. Il est ressorti de la discussion que le nombre de rapports des transporteurs adressés aux autorités compétentes était jugé beaucoup plus important que le nombre de rapports des autorités

compétentes adressés aux Secrétariats. Il a par conséquent été suggéré d'introduire des critères particuliers afin de limiter raisonnablement la quantité de données à laquelle il faut s'attendre.

6. La différenciation jusqu'alors manquante entre les définitions "accident grave" et "incident" est en étroite corrélation avec les critères nécessaires à une délimitation claire, pour laquelle l'on n'est pas encore parvenu, pour des raisons de temps, à un consensus.

Il a été jugé nécessaire d'introduire le terme "incident" dans la définition, étant donné que des incidents peuvent eux-aussi apporter des conclusions pour un développement ultérieur des règlements. Il n'est possible de renoncer à une définition du terme "incident" que si l'on donne au terme "événement grave" une définition large. Pour cette raison, l'on a choisi pour le nouveau titre du point 1.8.5 la formulation plus large "Événements".

Le renvoi à la définition correspondante de l'OACI n'a pas été maintenu, étant donné qu'elle ne différencie pas entre les accidents, pour lesquels un rapport doit obligatoirement être établi et les accidents pour lesquels l'établissement du rapport est facultatif.

Le représentant de la France a fait observer que par exemple, dans le cas de matières radioactives de la classe 7, un incident avec contamination ne suppose pas un accident, mais qu'il devrait être pris en considération en raison des implications sur la sécurité. Dans ce contexte, il est proposé que l'autorité compétente ne transmette plus les rapports sur des événements impliquant des matières radioactives aux Secrétariats, mais plutôt à l'AIEA.

7. En réponse à une question du représentant de la Macédoine, le Président a fait observer que les prescriptions de la section 1.8.5 n'étaient pas automatiquement applicables aux envois des forces armées, mais que la prise en compte ou non de tels envois devait être réglée dans le droit national des différents Etats.

8. Plusieurs participants ont formulé le vœu que la définition exacte des critères constitue, en particulier pour les petits transporteurs, une caractéristique de différenciation nécessaire, étant donné qu'elle est indispensable pour réduire le travail administratif.

Dans ce contexte, l'on a également plaidé en faveur d'une réglementation uniforme dans tous les Etats impliqués.

Le représentant de la Tchéquie a proposé que les rapports des autorités compétentes adressés aux Secrétariats soient anonymes.

9. A la fin de la discussion des remarques de principe des participants, le Président a constaté
1. que le Groupe de travail doit, en premier lieu, élaborer une proposition concernant la section 1.8.5 comprenant la définition nécessaire et les critères pour la déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses,
 2. que les exigences uniformes concernant la section 1.8.3 définies dans ce cadre ont certes un effet secondaire souhaité, mais qu'une discussion dans un cadre différent était nécessaire,
 3. que les rapports sont utilisés pour un développement au niveau législatif et non pas à des fins de poursuite et que, pour cette raison, ces rapports devaient être anonymes,

4. qu'une norme uniforme devait être assurée pour l'évaluation des rapports par les Secrétariats et
5. que certains critères entraînant une obligation de rapport de la part du transporteur devaient être élaborés.

10. Pour l'élaboration de la proposition concernant la section 1.8.5 avec définition pertinente et critères, le Président a proposé, en ce qui concerne la démarche à suivre, de commencer par l'élaboration des critères, étant donné que la définition découlera automatiquement de ces critères. Les participants se sont déclarés d'accord avec cette démarche.

Discussion des critères

11. Aux fins de cette discussion, le tableau synoptique distribué comme document de travail et comprenant les définitions déjà existantes dans les différents Etats respectivement les différents chemins de fer, a été vérifié quant à son intégralité et a été corrigé. Il a été précisé que les critères pour l'obligation de rapport du transporteur étaient compris dans le tableau synoptique et que les critères pour les communications de l'autorité compétente aux Secrétariats devaient être définis séparément.

Les critères suivants du tableau synoptique ont été examinés en détail :

1. fuite de produit;
2. dommages corporels;
3. dommages matériels/dommages causés à l'environnement;
4. implication des autorités;
5. comptes-rendus des médias

Au cours de la discussion, le représentant du CIT a proposé, pour des raisons d'éthique, une modification de l'ordre, qui prévoit l'aspect "dommages corporels" en première position. Le Groupe de travail a adopté cette proposition (voir également le projet ci-joint).

Discussion du critère "fuite de produit"

12. Il a été constaté en particulier que le critère "fuite de produit" était représenté de manière prépondérante et devrait, par conséquent, être considéré comme critère approprié pour entraîner une obligation de rapport du transporteur, d'autant plus qu'il s'agit là d'un événement causal impliquant une marchandise dangereuse. L'on s'est demandé à ce sujet si le critère "fuite de produit" devait être examiné à partir de quantités concrètement définies (par exemple à partir de 200 litres/kg) ou également en relation avec les conséquences possibles "dommage corporel ou matériel".

Dans ce contexte, l'on s'est également demandé si le "danger de fuite" pouvait constituer un critère complémentaire permettant de prendre en compte le danger potentiel. La prise en compte de cette source de connaissances est importante du fait que les cas ayant une incidence sur la réglementation ne sont que difficilement décelables et que des incidents mineurs peuvent eux aussi avoir un effet instructif.

Un autre point de départ ressort de la combinaison des critères "fuite de produit" et "danger de fuite" qui, en relation avec d'autres critères limitateurs, comme par exemple la participation d'autorités/de services de secours constituent une caractéristique permettant de distinguer entre les événements à effets mineurs et les événements à effets moyens, afin de les exclure, dans un premier temps, de l'obligation de rapport.

13. L'on s'est en outre demandé si l'évaluation d'un événement en ce qui concerne la nécessité d'une modification de la réglementation incombait au transporteur ou à l'autorité compétente. Différents participants étaient d'avis que le transporteur n'était pas en mesure de procéder à une telle évaluation et que ceci devrait être une tâche de l'autorité compétente.

14. L'on a, par ailleurs, discuté du rôle du transporteur en tant que personne à laquelle incombe l'obligation de rapport, étant donné que le transporteur n'est pas présent lors d'incidents dans le cadre du chargement ou du déchargement et qu'il ne peut pas, dans de tels cas, répondre à son obligation de rapport.

15. Le problème des différentes langues dans lesquelles sont rédigés les rapports des transporteurs a également été discuté. Il a été proposé d'utiliser la langue nationale respective et d'en tenir compte dans le futur modèle de rapport.

Discussion du critère "dommage corporel"

16. Il a été constaté dans le cadre de la discussion que le critère "dommage corporel" est, en principe, approprié pour entraîner une obligation de rapport. Cela vaut en particulier lorsque le dommage corporel a été causé directement par la marchandise dangereuse. L'on s'est demandé si les caractéristiques de différenciation générales, à savoir mort, blessure/atteinte à la santé sont suffisantes ou si l'on doit tenir compte d'autres caractéristiques, comme par exemple la durée de l'incapacité de travail. Le critère n° 2 de la proposition française a été favorisé en tant que point de départ.

La discussion a permis d'aboutir à la définition suivante :

Un "dommage corporel" est un événement où la mort ou une blessure est en relation directe avec la marchandise dangereuse transportée et où la blessure entraîne un séjour à l'hôpital d'au moins 1 jour ou une incapacité de travail d'au moins 3 jours.

Les différentes branches de la définition permettent d'obtenir, dans une large mesure, la limitation voulue de l'obligation de rapport à des événements graves. Le critère "séjour à l'hôpital" assure la prise en compte des personnes privées.

Discussion des critères "dommage matériel/ dommage à l'environnement"

17. Il a été constaté, dans le cadre de la discussion, que le critère "dommage matériel/dommage à l'environnement" est, en principe, approprié pour entraîner une obligation de rapport. L'on s'est demandé si le montant du dommage en tant que critère unique est suffisant ou si d'autres critères sont nécessaires pour une limitation raisonnable.

Dans ce contexte est entrée en ligne de compte la question de la pondération du montant du dommage pour le mode de transport ferroviaire avec un transport typique de marchandises en masse et une infrastructure impliquant peu de personnes et le mode de transport routier avec des marchandises de valeur et des frais subséquents ainsi qu'une implication de personnes potentiellement plus élevée.

L'on a en outre approuvé la prise en compte du critère "perturbation du trafic public" (par exemple fermeture de lignes), le calcul du montant du dommage s'avérant toutefois très problématique en raison des coûts largement inconnus. La prise en compte de dommages ultérieurs joue également un rôle. La proposition de la Société suisse de l'industrie chimique ne comporte, pour cette raison, que les dommages directs.

En ce qui concerne la définition du terme "dommage matériel/dommage à l'environnement", les frais pour les dommages suivants ont été proposés en tant qu'indicateurs du dommage :

- a) dommages causés aux véhicules impliqués,
- b) dommages causés à l'infrastructure directement concernée,
- c) dommages causés à l'environnement, y compris les frais pour l'élimination des conséquences.

Un montant total supérieur à 50.000 EURO a été proposé comme montant limite au-delà duquel l'obligation de rapport intervient. L'on a attiré l'attention sur le fait que l'UIC a fixé pour les accidents liés à l'exploitation ferroviaire une limite de 500.000 DM et que, par conséquent, le montant limite proposé était insuffisant.

Pour raisonnablement limiter l'obligation de rapport dans le cadre des "dommages matériels/dommages causés à l'environnement", il a été proposé de relier les critères "fuite de produit" et "danger immédiat de fuite" afin d'éviter qu'il y ait une obligation de rapport lorsqu'il n'y a ni fuite de produit ni danger de fuite de marchandises dangereuses.

Cette proposition a été discutée de manière controversée.

La France a fait observer, à partir de l'exemple de la classe 7, qu'une faible quantité respectivement une contamination dans le domaine de la classe 7 pouvait avoir d'importantes conséquences publiques et entraîner l'implication des autorités compétentes.

Lors du vote sur la question de savoir quand existe une obligation de rapport, deux variantes étaient proposées :

- a) fuite de marchandises dangereuses en quantité quelconque avec dommage matériel/dommage à l'environnement ou
- b) pas de fuite, mais danger immédiat de fuite de marchandises dangereuses avec dommage matériel/dommage à l'environnement.

La variante a) a été adoptée à l'unanimité par l'ensemble des représentants des Etats et des associations. Les Etats suivants se sont prononcés en faveur de la variante b) : B, CH, D, DK, F, NL, P, S.

Les opinions sur cette question étant divisées, il a été décidé d'élaborer une proposition pertinente pour la prochaine réunion du Groupe de travail.

Les tendances qui se sont dégagées lors du vote sont résumées dans les propositions suivantes :

Proposition 1

Il y a dommage matériel/ dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et qu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses ou lorsqu'il y a un danger immédiat de fuite de marchandises dangereuses.

Proposition 2

Il y a dommage matériel/ dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et qu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses en quantité quelconque.

Discussion du critère "implication des autorités"

18. Le critère "implication des autorités" est considéré, en principe, comme étant approprié pour entraîner une obligation de rapport. Il est toutefois considéré nécessaire de le relier à d'autres critères applicables aux événements graves.

Le premier critère évoqué a été celui de l'évacuation de personnes, le second étant celui de la fermeture de voies publiques pour une durée d'au moins six heures.

En ce qui concerne la fermeture des voies publiques, il a été fait observer que la durée de la fermeture doit être en rapport direct avec le danger émanant de la marchandise transportée et qu'il ne s'agit pas de la durée d'une fermeture résultant de l'élimination des dommages d'un accident.

Proposition de définition

Il y implication d'une autorité lorsque dans le cadre de l'événement avec des marchandises dangereuses, des autorités/services de secours ont été impliqués et que l'on a procédé à une évacuation de personnes ou à la fermeture de voies publiques pour une durée d'au moins six heures.

Discussion du critère "comptes rendus des médias"

19. Le critère "comptes rendus des médias" ne représente pas, selon l'avis du Groupe de travail, un critère objectif et n'a pas de lien direct avec une éventuelle modification des règlements. Par conséquent, ce critère n'a pas été considéré comme étant approprié pour entraîner une obligation de rapport.

Autres critères/proposition de définition du terme "événement dangereux" conformément à la section 1.8.5

20. Les participants n'ont pas soumis d'autres suggestions pour la discussion de critères supplémentaires pouvant entraîner une obligation de rapport.

Le Président a par conséquent proposé d'élaborer une proposition de définition du terme "événement dangereux" conformément à la section 1.8.5 sur la base des critères déjà définis. Un projet correspondant est joint à ce rapport.

Dans ce contexte, la proposition de la France doit être comparée à la proposition actualisée.

Rapport des autorités compétentes aux Secrétariats

21. L'on s'est demandé s'il convenait de définir de manière plus concrète le terme "si nécessaire" employé dans la sous-section 1.8.5.2. La majorité des participants a considéré que les indications générales comprises dans le document de discussion du BMVBW étaient suffisantes pour décrire dans quels cas l'autorité compétente doit adresser un rapport aux Secrétariats.

Les participants étaient en outre d'accord sur le fait que les autorités compétentes doivent remplir une fonction de filtrage lors de la transmission des rapports aux Secrétariats.

La discussion relative aux tâches des Secrétariats dans le cadre du traitement des rapports des autorités compétentes a fait apparaître deux positions différentes. Alors que le représentant de l'OTIF voit sa tâche dans la distribution des rapports aux Etats membres, d'autres participants voient une obligation plus étendue des Secrétariats. La majorité des participants s'est prononcée en faveur du maintien de l'étendue des tâches des Secrétariats, c'est-à-dire que l'autorité compétente doit procéder à l'évaluation, et non pas les Secrétariats.

Procédure ultérieure

21. En ce qui concerne la procédure ultérieure, il a été retenu que :

- a) le Président du Groupe de travail soumettra un bref rapport à la prochaine Réunion commune RID/ADR,
- b) l'OTIF transmettra le rapport sur le résultat de la réunion de ce Groupe de travail aux participants, les propositions de modifications du rapport devant être adressées par écrit à l'OTIF,
- c) des discussions ultérieures sont nécessaires en vue de présenter une proposition à la Réunion commune RID/ADR,
- d) l'Allemagne organisera une nouvelle réunion du Groupe de travail à Hambourg avant la Réunion commune RID/ADR au printemps 2001.

23. L'on a finalement discuté sous quelle forme devaient être transposés les critères élaborés (sous forme de modification du RID/ADR ou sous forme de note de Protocole, etc.). Les participants (à l'exception du Royaume-Uni) se sont prononcés en faveur d'une présentation la plus contraignante possible des critères dans le règlement, afin de garantir une application uniforme. Par conséquent, les définitions doivent être introduites dans la section 1.2.1.

24. Le Président remercie les participants du travail fourni. Il remercie en particulier la Macédoine pour sa contribution active et lui assure soutien et aide dans le cadre de l'application du RID/ADR.

Projet

1.8.5 Déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses

Critères entraînant une obligation de rapport du transporteur/de l'entreprise d'infrastructure
- état 06.10.2000 -

1	Définition	Il y a événement entraînant une obligation de rapport conformément à la section 1.8.5 lorsqu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses ou lorsqu'il y eut un danger immédiat d'une fuite, lorsqu'il y eut un dommage corporel, matériel ou un dommage à l'environnement et lorsque les autorités ont été impliquées.
2	Critères	
2.1	Dommage corporel	Un dommage corporel est un événement où la mort ou une blessure est en relation directe avec la marchandise dangereuse transportée et où la blessure entraîne un séjour en hôpital d'au moins 1 jour ou une incapacité de travail d'au moins 3 jours.
2.2	Fuite de produit	Il y a fuite de produit lorsqu'il y a fuite de marchandises dangereuses d'une quantité de xxxx kg/litre ou lorsqu'il y a eu un danger immédiat de fuite.
2.3	Dommage matériel/dommage à l'environnement	<u>Proposition 1</u> Il y a dommage matériel/dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et lorsqu'il y a eu un danger immédiat de fuite de marchandises dangereuses. <u>Proposition 2</u> Il y a dommage matériel/dommage à l'environnement lorsque le montant du dommage est supérieur à 50.000 EURO et qu'il y a eu fuite de marchandises dangereuses en quantité quelconque.
2.4	Implication des autorités	Il y a implication d'une autorité lorsque dans le cadre de l'événement avec des marchandises dangereuses, des autorités/services de secours ont été impliqués et que l'on a procédé à une évacuation de personnes ou à la fermeture de voies publiques pour une durée d'au moins six heures.
2.5	Comptes-rendus des médias	sans objet
2.6	Autres	-