



Conseil économique et social

Distr. générale
19 décembre 2011

Original: français

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

Berne, 21-25 mars 2011

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Questions diverses

Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU

Communication du Gouvernement de la Suisse^{1, 2}

Résumé

Résumé analytique: Le Dangerous Goods Panel de l'OACI devrait tenir compte des difficultés que les objets du 1.4S transportés selon le chapitre 3.4 risquent de rencontrer sur la partie terrestre du trajet.

Mesure à prendre: Inviter le DGP de l'OACI à revenir sur sa décision de ne pas appliquer les dispositions du chapitre 3.4 aux objets du 1.4S

Documents de référence: Document informel INF.40 soumis à la quarantième session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU

¹ In accordance with the programme of work of the Inland Transport Committee for 2010-2014 (ECE/TRANS/208, para.106, ECE/TRANS/2010/8, programme activity 02.7(c)).

² Circulated by the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) under the symbol OTIF/RID/RC/2012/8.

1. Au cours de sa quarantième session le Sous-Comité du transport de marchandises dangereuses de l'ONU a été informé dans le document informel INF.40 des décisions prises par le DGP de l'OACI. Parmi celles-ci figurent celle du point 5 selon laquelle le DGP a décidé de ne pas reprendre les dispositions du chapitre 3.4 pour les objets du 1.4S. La raison étant que pour le transport aérien les exigences auxquelles ces emballages en quantités limitées sont soumises ne se différencient pas de celles faites aux transport qui ne se font pas au titre du chapitre 3.4.
2. Cette décision risque d'engendrer des problèmes lors des envois dans une chaîne de transport incluant des transports terrestres sur une partie du trajet. En effet, ces envois se feront dans des emballages sur lesquels apparaissent les étiquettes de danger et seront accompagnés avec une "Dangerous Goods Declaration" comme tout transport de marchandises dangereuses qui n'applique pas les exemptions du chapitre 3.4. Ils ne pourront dès lors pas bénéficier des allègements prévus au chapitre 3.4 dans les parties terrestres des trajets. Il seront dès lors soumis à toutes les dispositions du RID-ADR-ADN. Le document de transport devra être complété par les informations nécessaires au transport terrestre (par exemple code de restriction en tunnel, instructions pour le conducteur, formation du conducteur, etc.).
3. Au même paragraphe 5 du document informel INF.40 il est dit que le transport aérien acceptera sans autre forme de procès les emballages marqués avec le marquage du chapitre 3.4 selon les autres modes de transport. Cependant, contrairement au transport aérien, dans le chapitre 3.4 il n'est pas exigé d'apposer des étiquettes de danger avec la marque 3.4.7 de sorte qu'un emballage transporté uniquement avec la marque 3.4.7 sous le couvert des dispositions du chapitre 3.4 RID-ADR-ADN n'est pas automatiquement conforme avec les exigences d'étiquetage du transport aérien. Il lui manque les étiquettes de danger. Il devrait donc porter à la fois le marquage du 3.4.7 et les étiquettes de danger. D'autre part le marquage 3.4.8 ne sera pas accepté en transport aérien pour les objets de la division 1.4S de sorte que l'expéditeur qui voudra faire bénéficier un envoi de l'exemption du chapitre 3.4 devra obligatoirement apposer la marque 3.4.7 sans oublier d'apposer également les étiquettes et marquages exigés au chapitre 4 de la partie 3 des instructions techniques de l'OACI. Hors, même si ceci ne figure pas dans la réglementation, la présence d'étiquettes de danger est souvent interprétée comme étant incompatible avec la présence d'une marquage LQ de sorte qu'une marque selon le 3.4.7 en présence d'étiquettes de dangers risque de poser des difficultés dans les transports terrestres si les textes ne l'expliquent pas clairement.
4. Le problème est que ni l'expéditeur ni les autorités de contrôles ne sont informés de ces circonstances par les dispositions du chapitre 3.4. La solution la plus simple aurait été que le DGP accepte la marque 3.4.8 pour ces envois. La Réunion commune devrait rendre attentif le DGP et le Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses de ce fait.
5. Si cette solution n'est pas acceptable pour le DGP on doit envisager de compléter le chapitre 3.4 avec l'information spécifique pour le cas des objets de la division 1.4S. Par exemple, il faudra préciser au 3.4.8 que cette marque n'est pas autorisée dans le cas des matières du 1.4S et préciser au 3.4.7 que pour les objets du 1.4S destinés au transport aérien la marque du 3.4.7 doit être apposées en plus des marquages pertinents exigés au chapitre 4 de la partie 3 des Instructions techniques de l'OACI. Cependant cette dernière solution nous semble très compliquée et ne devrait être proposée que si le DGP ne revient pas sur sa décision de ne pas appliquer les dispositions du chapitre 3.4 pour ces objets.