



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2003/49
13 juin 2003

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, 1^{er}-10 septembre 2003)

SÛRETÉ DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Communication du Gouvernement de la Belgique*

1. INTRODUCTION

Au cours de la session de la réunion commune tenue à Berne du 24 au 28 mars 2003, il a été décidé d'introduire des dispositions concernant la sûreté dans l'ADR, le RID et l'ADN (TRANS/WP.15/AC.1/92, par. 82). Après une discussion sur les paragraphes 1.x.1.3 et 1.4.1.2, le Président a déclaré que le texte du document INF.25 serait annexé au rapport de la réunion, mis entre crochets. Les représentants qui souhaiteraient modifier ce texte étaient invités à présenter des propositions officielles (rapport, par. 91).

* Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2003/49/Rev.1.

2. PROPOSITIONS

2.1 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.1.1

Exposé du problème

Dans cette sous-section, il n'apparaît pas clairement si les «prescriptions de sûreté relevant de leurs compétences» se limitent aux dispositions visées au chapitre 1.x (et aux dispositions de sûreté supplémentaires appliquées par les autorités compétentes conformément au *nota* 1 au chapitre 1.x), ou doivent être interprétées dans un sens plus général (relevant de l'interprétation des tribunaux). La Belgique est d'avis que la première de ces interprétations est la bonne, et que cette précision devrait être ajoutée au texte du paragraphe 1.x.1.1.

Proposition

Modifier comme suit le paragraphe 1.x.1.1:

«Toutes les personnes participant aux transports de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté relatives aux transports de marchandises dangereuses énoncées dans ce chapitre ou adoptées par les autorités compétentes conformément au *nota* 1 du présent chapitre, dans la mesure où elles relèvent de leur compétence.»

2.2 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.1.2

Exposé du problème

Le problème de sûreté visé dans cette sous-section est le risque que des marchandises dangereuses soient chargées sur un véhicule qui se trouve sous le contrôle de personnes ayant l'intention de faire une utilisation impropre de ces marchandises. Les termes «faire transporter des marchandises dangereuses (que) par des transporteurs» ne conviennent pas pour traiter de ce problème car ils peuvent être interprétés comme signifiant «donner l'ordre de transport à des transporteurs» (transporteurs qui sont alors toujours dûment identifiés, auquel cas la sous-section 1.x.1.2 est sans objet).

Proposition

Modifier le texte 1.x.1.2 comme suit:

«Les expéditeurs ne doivent remettre des marchandises dangereuses à un transporteur que si l'engin de transport et son équipage sont dûment identifiés.»

Note: Il reste à considérer si ce paragraphe est réellement utile pour le transport par chemin de fer.

2.3 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.1.5

Exposé du problème

Ce paragraphe est superflu:

- Le paragraphe 1.8.1 traite des «Contrôles administratifs des marchandises dangereuses»; le champ d'application de ceux-ci est défini comme suit en 1.8.1.1: «..., contrôler si les prescriptions relatives aux transports des marchandises dangereuses sont respectées». Avec l'adoption du chapitre 1.x, les prescriptions de sûreté feront automatiquement partie du champ d'application. Au plus, l'on pourrait, ajouter au titre du chapitre 1.8 les mots «ET DES PRESCRIPTIONS DE SÛRETÉ».
- Cette remarque s'applique aussi au paragraphe 7.5.1, où il est dit que le véhicule et son conducteur «doivent satisfaire aux dispositions réglementaires».

Proposition

Supprimer le paragraphe 1.x.1.5, et ajouter à la fin du titre du chapitre 1.8 les mots «... ET DES PRESCRIPTIONS DE SÛRETÉ».

2.4 CONCERNANT LA SECTION 1.x.2.

Exposé du problème

- Le paragraphe 1.x.2.1 laisse entendre que la formation en matière de sûreté fait partie de la formation plus générale visée au chapitre 1.3. Les sous-sections 1.x.2.3 et 1.x.2.4, en conséquence, sont donc redondantes par rapport aux paragraphes 1.3.1 et 1.3.3. En outre, les petites différences rédactionnelles entre les textes correspondants pourraient soulever des problèmes.
- L'usage du terme «responsabilités» au paragraphe 1.x.2.2 pourrait prêter à confusion, car les travailleurs ne sont pas personnellement responsables des tâches qu'ils ont été chargés d'effectuer; dans la section 1.3.1 équivalente, l'énoncé «répondant aux exigences que leur domaine d'activité et de responsabilité impose» est utilisé.
- Pour des raisons de commodité d'utilisation du texte, il est important de faire figurer au chapitre 1.3 une référence aux prescriptions concernant la formation en matière de sûreté.

Propositions

- Supprimer les paragraphes 1.x.2.3 et 1.x.2.4.
- Au paragraphe 1.x.2.2, au lieu de «en fonction des responsabilités et du rôle de chacun», lire «compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun».
- À la fin de la section 1.3.1, ajouter le *NOTA 3* suivant: «**NOTA 3**: En ce qui concerne la formation en matière de sûreté, voir sous 1.x.2.».

2.5 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.3.1

Exposé du problème

Cette sous-section est une recommandation (ce qui est conforme à l'intention du Comité d'experts). En conséquence, elle n'est pas à sa place dans un texte réglementaire comme ici.

Proposition

Supprimer la section 1.x.3.1 et renuméroter les sous-sections et paragraphes ultérieurs en conséquence.

2.6 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.3.2

Exposé du problème

Les autorités belges estiment que c'est au conseiller à la sécurité qu'il appartient de veiller à la mise en œuvre du plan de sûreté (certaines des fonctions mentionnées en 1.x.3.2.2 sont d'ailleurs déjà attribuées à celui-ci en 1.8.3.3). Dans la sous-section 1.8.3.3, il faudrait prendre en compte cette nouvelle situation.

Proposition

À la fin du 1.8.3.3, ajouter le point supplémentaire suivant:

«— l'adoption et l'application du plan de sûreté tel qu'il est mentionné dans la section 1.x.3.2».

2.7 CONCERNANT L'ALINÉA 1.x.3.2.2 b)

Exposé du problème

Les expéditeurs, ainsi que d'autres participants (ceux effectuant par exemple le chargement, l'emballage, le remplissage) n'auront jamais à transporter des marchandises dangereuses; par conséquent, le mot «transportés», en 1.x.3.2.2 b) n'est pas celui qui convient.

Proposition

Dans l'alinéa 1.x.3.2.2 b), remplacer le mot «transportés» par «en cause».

2.8 CONCERNANT L'ALINÉA 1.x.3.2.2 d)

Exposé du problème

Cet alinéa traite de nombreux aspects et est très complexe. Dans la plupart des cas, il n'apparaît pas clairement si les mesures énumérées sont des exemples ou représentent des exigences minimales. Cet alinéa s'applique à tous les participants au transport de marchandises dangereuses (comme il est spécifié en 1.x.3.2.1), mais certaines des mesures mentionnées ne concernent manifestement pas certains d'entre eux; d'autres sont du ressort de l'autorité compétente. (Restrictions concernant le choix ou l'utilisation des itinéraires par exemple.)

Proposition

Modifier l'alinéa 1.x.3.2.2 d) comme suit (en français, la première phrase devrait se lire: «Tout plan de sûreté doit inclure au moins les éléments suivants.»):

«Énoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques de sûreté compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun des participants, y compris en ce qui concerne les points suivants:

- Formation;
- Politiques de sûreté (y compris concernant les mesures en cas de menace aggravée et le contrôle en cas de recrutement d'employés ou l'affectation d'employés à certains postes, etc.);
- Pratiques d'exploitation (accès aux marchandises dangereuses en stockage temporaire par exemple);
- Équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques pour la sûreté.».

2.9 CONCERNANT L'ALINÉA 1.x.3.2.2 h)

Exposé du problème

- L'énoncé actuel du texte anglais de l'alinéa 1.x.3.2.2 h) est absurde et devrait être modifié;
- En outre, l'alinéa 1.x.3.2.2 h) est en conflit avec les dispositions des chapitres 5.2 et 5.3 (étiquetage, placardage et marquage); la dérogation, en ce qui concerne l'obligation de communiquer les documents de transport énoncés au chapitre 5.4, devrait donc être étendue de manière à inclure ces autres chapitres.

Proposition

Modifier l'alinéa 1.x.3.2.2 h) comme suit: «mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant le transport est aussi limitée que possible (ces mesures ne doivent pas faire obstacle cependant au marquage et à l'étiquetage conformément au chapitre 5.2, au placardage et au marquage conformément au chapitre 5.3 ou à la communication des documents de transport comme prescrit au chapitre 5.4)».

2.10 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.3.3

Exposé du problème

La formulation «lorsque cette mesure est utile» ouvre la porte à des divergences d'interprétation et est donc à éviter dans les textes réglementaires comme ceux qui nous concernent ici. Il subsiste alors trois possibilités:

- Modifier comme suit le début de la phrase: «Lorsque les équipements nécessaires...»;
- Spécifier dans quels cas les systèmes de télémétrie et autres méthodes permettant de suivre les mouvements des marchandises doivent être utilisés;
- Supprimer le paragraphe 1.x.3.3 en entier.

2.11 CONCERNANT LA SOUS-SECTION 1.x.3.4

Exposé du problème

Dans certains cas, ce n'est pas au transporteur qu'il incombe de remplir les obligations imposées par ce paragraphe. Ce n'est pas lui qui a pour responsabilité de veiller à ce que:

- les conteneurs ou conteneurs-citernes contenant des marchandises dangereuses;
- ou les wagons chargés confiés aux compagnies ferroviaires en vue du transport;

soient équipés de dispositifs, équipements ou systèmes de protection pour prévenir le vol de la cargaison (indépendamment du conteneur, du conteneur-citerne ou du wagon). Cette obligation incombe manifestement à l'expéditeur. En ce qui concerne le transporteur, il doit veiller à éviter le vol de la cargaison avec le conteneur, le conteneur-citerne ou le wagon.

Proposition

Étant donné que la situation à cet égard diffère entre le transport routier et le transport ferroviaire, il est proposé de renvoyer le texte de cette sous-section pour discussion devant le WP.15 et le Comité d'experts du RID.

2.12 CONCERNANT LE TABLEAU 1.x.1

Exposé du problème

- Cette liste des marchandises dangereuses à haut risque comprend certaines matières (gaz inflammables en vrac, liquides inflammables en vrac du groupe d'emballage II, engrais au nitrate d'ammonium en vrac) qui sont très largement utilisées et qui sont transportées en énormes quantités. Le fait d'inclure ces matières dans la liste aurait d'une part pour effet d'alourdir considérablement la tâche de surveillance et de contrôle du transport des marchandises dangereuses à haut risque, au détriment des autres matières figurant sur la liste. D'autre part, le gain en matière de sûreté obtenu en les incluant serait très contestable; il s'agit de matières qui peuvent être achetées en vrac sur le marché libre par des personnes ayant l'intention de commettre des actes terroristes sans que cela éveille des soupçons.
- Quant à la division 2.1 et à la division 2.3 (non mentionnées dans le texte français), elles n'existent pas dans les règlements RID/ADR.

Propositions

- Supprimer les gaz inflammables en vrac, les liquides inflammables en vrac du groupe d'emballage II et les engrais au nitrate d'ammonium en vrac de la liste des marchandises dangereuses à haut risque.
- Au lieu de «Classe 2» (première fois), lire «Classe 2, division 2.1»; et au lieu de «Classe 2» (deuxième fois), lire «Classe 2, division 2.3».
