

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Quatre-vingtième session,
Genève, 8-12 mai 2006)

**COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL INFORMEL
DE LA CEE-ONU SUR LES CONSIGNES ECRITES**

Bonn, 28-29 mars 2006

Transmis par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

I. PARTICIPATION

La réunion est présidée par M. Arne Johansen (Norvège).

Pays représentés : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Italie, Norvège, Roumanie, Royaume-Uni et Suède.

ONG représentées: AISE, CEFIC, CTIF, EIGA, FIATA, ICCTA, G.E.A. et IRU.

La liste des participants est jointe en annexe 1.

II. DOCUMENTS CONNEXES

Les documents 2005/17 (FIATA/IRU), INF.3 (CTIF), INF.8 (CEFIC), INF.26 (FIATA) et INF. 3 (FIATA/IRU) pour la 80^e session à venir du WP. 15 sont présentés une nouvelle fois par les différentes ONG concernées afin de rafraîchir les mémoires.

La FIATA explique que de nombreuses consignes écrites délivrées par différents expéditeurs contiennent des informations similaires voire, dans certains cas, des informations contradictoires pour des substances identiques. La FIATA et l'IRU ont par conséquent proposé de rassembler les informations dont les conducteurs ont véritablement besoin dans une consigne obligatoire unique pour chaque substance et chaque opération de transport. Le contenu de cette instruction unique peut faire l'objet d'amendements aussi longtemps que le principe d'une liste contraignante de mesures à prendre et d'équipements en résulte. La FIATA souligne également que la question de la responsabilité a donné lieu à un malentendu au sein du WP.15. Si une consigne écrite unique venait à être acceptée, le transporteur serait uniquement responsable de transmettre cette consigne au conducteur dans une langue qu'il comprend. Le contenu de la consigne ferait partie de l'ADR et serait donc traduit

dans toutes les langues des parties contractantes. L'IRU déclare que le secteur sera disposé à accepter que l'expéditeur ne doive plus remettre la consigne écrite au conducteur, seulement si une consigne unique est produite.

Le CEFIC indique qu'après de plus amples discussions, la plupart des arguments évoqués dans le document INF. 8 restent valables. Le système actuel pourrait être amélioré en faisant une différence entre le transport en vrac et le transport de chargements en commun de marchandises emballées, en développant des consignes écrites standard pour les substances transportées en grandes quantités (par exemple, pétrole, LPG, etc.). Les expéditeurs devraient toutefois conserver la possibilité de fournir des informations supplémentaires spécifiques au produit concerné.

Le CTIF ne soutient pas la proposition FIATA/IRU étant donné que les informations reprises dans la consigne unique proposée ne sont plus utiles pour les services d'intervention tels que la police et les services d'ambulance.

III. MANDAT

Le groupe de travail informel a reçu une mission précise du WP. 15. Le président rappelle les termes du mandat auxquels les participants sont tenus de se tenir.

S'il reste du temps, le nouveau document INF. italien sur les consignes écrites pourra être présenté.

IV. UNE CONSIGNE ECRITE UNIQUE

4.1. Sur le principe³

Le représentant britannique souligne que le WP.15 a clairement indiqué que les consignes écrites étaient destinées au conducteur, même si les équipes d'intervention les considèrent comme contenant des informations utiles pour elles. La communication des dangers pour les services d'intervention peut toutefois être effectuée par d'autres moyens, tels que, par exemple, le document de transport, les panneaux orange, les étiquettes, etc. Il soutient dès lors l'instauration d'une consigne écrite unique formulée d'une manière très simple car donner aux conducteurs un rôle à jouer en cas d'incident ou d'accident engendrera des problèmes et pourra soulever des questions de responsabilité.

Tous les représentants gouvernementaux conviennent que le système actuel n'est pas satisfaisant et doit être revu.

Les arguments suivants sont évoqués au cours du débat:

- Les numéros ONU sont plus importants pour les services d'intervention qu'un document à bord du camion (Norvège, UK);
- Il faut faire une différence entre les véhicules citernes/pour vrac et les marchandises emballées (Norvège, Danemark, CEFIC, AISE) ;
- Les gouvernements devraient légiférer, dans les dispositions relatives à la sécurité routière, sur la manière de prévenir les incidents au lieu de légiférer sur ce qu'il convient de faire en cas d'incident (UK) ;

- Le point 5.4.3.7 sur les chargements en commun de marchandises emballées est une source constante de confusion (Belgique) ;
- Les conducteurs ne lisent pas les consignes et la mauvaise qualité des copies fournies rendent ces consignes finalement illisibles (Belgique, Italie, AISE) ;
- La question des interventions de secours doit être réglementée dans l'ADR mais d'une manière harmonisée et compacte, en résolvant le problème linguistique par la publication de la consigne écrite dans l'ADR. Si nécessaire, deux systèmes différents (pour les chargements en commun et le transport en vrac/en citerne) pourraient être acceptés en tant que compromis (Allemagne) ;
- 80% des informations contenues dans les consignes écrites actuelles sont similaires (Belgique, Espagne, FIATA, IRU).

Plusieurs délégués considèrent toutefois que la proposition FIATA/IRU va trop loin (Espagne, Autriche).

La GEA, l'EIGA et l'Italie indiquent que des consignes concrètes et simples pour les conducteurs sont suffisantes. Le représentant de la GEA fait aussi référence au *Emergency Response Guidebook* américain pour les services de premiers secours et en donne une copie à tous les participants. Le CEFIC fait aussi référence aux « ERICards » (Emergency Response Intervention Cards pour les services d'intervention). L'ICCTA signale que 60.000 exemplaires du *Emergency Response Guidebook* américain sont distribués dans les pays germanophones.

Les délégués gouvernementaux adoptent à une grande majorité le principe de transmettre au conducteur une consigne écrite unique.

4.2. Concernant le contenu du document 2005/17

Le Royaume-Uni propose de trouver un endroit approprié dans l'ADR pour énumérer les mesures que doit prendre le conducteur en cas d'incident ou d'accident, évitant ainsi la nécessité d'avoir recours à des consignes écrites, et de limiter les équipements de protection individuelle du 8.1.5 à une trousse de premiers soins et les équipements du véhicules à ceux spécifiés au 8.1.5 (a) et (b).

Cette proposition n'est pas adoptée. A l'exception de la Norvège, qui soutient l'approche britannique, tous les autres représentants gouvernementaux sont d'avis que, puisque les conducteurs ne suivent un cours de recyclage que tous les cinq ans, une consigne écrite brève et concise sur les étiquettes, les caractéristiques du danger et les mesures supplémentaires à prendre sont utiles, tant pour le conducteur que pour l'équipage et les services d'intervention. Le Danemark précise même explicitement qu'une consigne écrite unique devrait être au moins aussi détaillée que la proposition FIATA/IRU.

Page 1

Le modèle FIATA/IRU est remplacé par la proposition de texte britannique adoptée (voire annexe 2 uniquement disponible en anglais).

Pages 2 et 3

La proposition du Royaume-Uni, soutenue par la Norvège, la Suède et le CEFIC, de supprimer les pages 2 et 3, puisque le conducteur ne devrait pas prendre d'autres mesures que celles stipulées sur la page 1, n'a pas été acceptée. Par conséquent, le contenu de ces pages fait l'objet d'un débat. La recommandation de l'Autriche de créer un sous-groupe composé de représentants des conducteurs, des services d'intervention et du secteur pour débattre spécifiquement de ces pages est restée ouverte.

Colonne 1 : principe adopté. La FIATA et l'IRU sont, toutefois, invitées à utiliser tous les exemples d'étiquettes du point 5.2.2.2 et à mentionner l'insertion facultative de texte sur certaines étiquettes.

Colonne 2 : principe adopté. Contenu pas encore discuté.

Colonne 3 : la majorité des représentants gouvernementaux considèrent que des mesures supplémentaires sont nécessaires. Accord sur le fait que cette colonne devrait être intitulée « Mesures de précaution ». Contenu des mesures spécifiques pas encore défini.

Colonne 4 : après un débat animé, la majorité des délégués gouvernementaux décident d'adopter la proposition du CTIF d'introduire une nouvelle colonne intitulée « Distances de sécurité recommandées » dans le tableau. Ces distances pourraient être basées, entièrement ou partiellement, sur le Emergency Response Guidebook américain mais cette question reste en suspens.

Page 4

Pas examiné par manque de temps.

V. LANGUE

Le groupe de travail ayant adopté le principe d'une unique consigne écrite, il est convenu de limiter la langue à une langue que le conducteur peut lire et comprendre. L'argument selon lequel les services d'intervention doivent en disposer également dans leur langue devient redondant car la consigne écrite unique fera partie de l'ADR et sera donc traduite dans toutes les langues des parties contractantes.

VI. HARMONISATION DES ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION

Pas examiné par manque de temps.

VII. FORMATION ADR DES CONDUCTEURS

Tous les représentants gouvernementaux conviennent qu'il n'est pas nécessaire de renforcer la relation entre les mesures devant être prises par les conducteurs et la formation ADR de ces conducteurs. Le texte existant sur la formation ADR des conducteurs est suffisamment consistant.

VIII. PROCHAINES ETAPES

Le groupe de travail n'ayant pas terminé la mission qui lui a été confiée en vertu de son mandat, aucune proposition ne peut encore être soumise au WP.15 en mai 2006.

Une nouvelle réunion du groupe de travail se tiendra à Bruxelles pour finaliser ses activités. Des propositions de date seront soumises par l'IRU en temps voulu.

Annexe 1

Liste des participants

Groupe de travail informel du WP.15 de la CEE-ONU sur les consignes écrites

Bonn, 28-29 mars 2006

Name	First Name	Country	Ministry/ NGO
Calleja	Lea	Spain	Ministry
Cuciureanu	Mihai	Romania	Ministry
Gennen	Chantal	Belgium	IRU
Geysels	Liesbeth	Belgium	IRU
Gryglewicz	Lucien	Belgium	AISE
Gullö	Josefine	Sweden	Ministry
Hart	Jeff	UK	Ministry
Huster	Frank	Germany	FIATA
Johansen	Arne	Norway	Ministry
Jonckheere	Filip	Belgium	CEFIC
Kirkov	Nikolay	Bulgaria	IRU / AEBTRI
Koessl	Friedrich	Germany	EIGA
Krammer	Othmar	Austria	Ministry
Laufhütte	Klaus	Germany	Ministry
Mari	Renato	Italy	CEFIC / Federchimica
Marmy	Jacques	Switzerland	IRU
McCulloch	Alex	Belgium	Global Express Association
Nuessler	Dieter	Germany	CTIF
Pearson	Andrea	UK	Ministry

Pels	Adriaan	Netherlands	IRU / EVO
Renard	Claude	Belgium	Ministry
Sigrist	Erwin	Switzerland	CEFIC
Simoni	Alfonso	Italy	Ministry
Steinbach	Peter	Germany	ICCTA
Strange	Majken	Denmark	Ministry
Ström	Katarina	Sweden	Ministry
Voinicu	Alexander	Romania	Ministry

Annexe 2

Instruction in Writing
(New page n°1)

[5.4.3.?)

In the event of an incident or accident the driver shall take the following action where practical to do so:

- Stop the engine, disconnect the battery master switch and apply the braking system;
- Avoid sources of ignition;
- Put on the warning vest and place the self-standing warning signs as appropriate;
- Inform the appropriate emergency services or environmental protection services, giving as much information about the incident or accident and substances involved as possible;
- Do not leave the vicinity of the incident or accident and keep the transport documents readily available for responders on arrival;
- Move to a safe distance and keep other persons away from the vicinity of the incident or accident;
- Where appropriate and safe to do so, use the fire extinguishers to put out small/initial fires in tyres, brakes and engine compartments;
- Fires in load compartments shall not be tackled;
- Do not walk into or touch spilled material, avoid inhalation of fumes, smoke and vapours;
- Remove any contaminated clothing.