

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

25 août 2017

Genève, 19-29 septembre 2017

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport
des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies**

Proposition de la Roumanie, de l'IRU et de l'UIC visant à compléter les amendements prévus par les documents de travail ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 et OTIF/RID/RC/2017/26

**Cette proposition concerne l'utilisation des notions de risque et de
danger**

Introduction

1. La Roumanie, l'IRU et l'UIC ont examiné les documents de travail ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 et OTIF/RID/RC/2017/26. Ces documents visent notamment à remplacer la notion de « risque » par celle de « danger », en application des recommandations de l'ONU, mais aussi à harmoniser partiellement l'utilisation de ces notions dans les différentes versions linguistiques DE, EN et FR.

2. Les amendements proposés par ces documents concernent une grande partie des occurrences des notions de risque et de danger identifiées par le document 2017/INF 16 présenté lors de la session de mars 2017. Cependant, certaines occurrences n'ont pas été traitées, alors qu'elles mériteraient de l'être. Les occurrences concernées sont regroupées dans le document 2017/INF 4/Add1 joint en annexe au présent document, avec des propositions d'amendement et des observations les justifiant. Les occurrences identifiées dans le document 2017/INF16, mais ne révélant pas d'anomalies, ont été écartées, et elles ne sont donc pas reprises dans cette annexe.

3. Le document 2017/INF 4/Add1 présente les occurrences à traiter dans les règlements ADN, ADR et RID dans leur version actuelle en DE, EN et FR. Les extraits des règlements sont numérotés de 1 à 82, de manière à les identifier facilement dans le tableau avec la référence exacte dans le règlement. Les amendements sont proposés dans la langue DE, EN ou FR correspondante. Lorsqu'une version n'est pas concernée par un amendement, elle est identifiée par la mention « non concerné ».

4. Les notions de « risque » et de « danger » ne sont définies actuellement ni par les règlements ADN, ADR et RID, ni par les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type – (UN Model Regulations). Les définitions

retenues dans le présent document sont celles proposées dans le rapport présenté par l'IATA¹ au Sous-Comité d'experts en 2016. Il s'agit des notions dont le rapport est présent par le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), en 1.1.2.6.2. :

- La notion de « danger » se rapporte généralement aux propriétés intrinsèques d'une matière ou d'un objet susceptibles d'entraîner une lésion corporelle ou des dégâts matériels, ou de polluer l'environnement,
- La notion de « risque » se rapporte à la probabilité que survienne un tel dommage.

La définition de la notion de « risque » est pour l'essentiel celle proposée dans le « Fil conducteur général pour le calcul de risques » référencé dans les règlements² ADR et RID. La Norme ISO 31000 « Management du risque – Lignes directrices » propose diverses définitions plus ou moins proches ou spécialisées. Cette norme fait actuellement l'objet d'un projet de révision qui propose pour la notion de « risque » une nouvelle définition : « effet de l'incertitude sur les objectifs ». Cette définition plus globale élargit le champ d'application de la notion de risque à d'autres domaines que la sécurité industrielle, mais elle n'est pas appropriée à la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

5. Les occurrences de la notion de « risque » dans le chapitre 1.10 relatif aux dispositions concernant la sûreté, soulèvent des questions à la lumière du vocabulaire utilisé habituellement dans ce domaine. Les occurrences concernées sont identifiées dans les extraits du texte repris dans les lignes 10 à 16 du tableau contenu dans le document 2017/INF 4/Add1. Les expressions utilisées dans les versions DE, EN et FR sont respectivement «gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial», «high consequence dangerous goods» et «marchandises dangereuses à haut risque». Les versions EN et FR proviennent du Règlement-type de l'ONU.

Ces différences sémantiques ne semblent pas avoir d'impact significatif quant à l'application de la réglementation, mais on peut craindre avec le développement des évaluations des risques pour la sécurité qu'elles ne favorisent à terme des divergences d'approche dans l'identification des dangers et dans les analyses des risques. Dans le domaine de la sûreté, les notions de base utilisées habituellement sont plutôt celles de « menace » et de « vulnérabilité », le risque en matière de sûreté correspondant par analogie au produit menace*vulnérabilité.

La définition EN «High consequence» est adaptée, mais à la notion FR utilisée actuellement, il serait préférable de substituer cette de « haut potentiel de dommage ». Concernant la version DE, l'expression «hohem Schadenpotenzial» serait vraisemblablement plus appropriée. La modification FR nécessiterait certainement une démarche préalable auprès du Sous-comité TMD de l'ONU. Il faudrait en outre tenir compte de l'impact de ces modifications sur la documentation existante mise en place en application de la réglementation internationale.

¹ Rapport entre notions de danger et de risqué. Communication de l'Association du transport aérien international. Document ST/SG/AC.10/C.3/3016/16 (Original : anglais). Sous-Comité d'experts du TMD. 49^{ème} session. Genève, 27 juin-6 juillet 2016. Comité d'experts du TMD et du SGH de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

² « Fil conducteur général pour le calcul de risques lors du transport de marchandises dangereuses ». Ce guide est référencé respectivement aux 1.9.3 et 1.9.4 des règlements RID et ADR.

6. Quelques occurrences des notions de « risque » et de « danger » ont leur origine dans une réglementation autre que celle directement applicable au transport de marchandises dangereuses. Deux cas ont été identifiés :

Chapitre 9.2 de l'ADR. Les notions de « risques d'incendie » (FR), de « Feuergefahren » (DE) et de « Fire risks » (EN) sont celles contenues dans les versions DE, EN et FR du Règlement n° 34 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie.

Chapitre 9.3 de l'ADN. La notion « explosionsgefährdeten Bereichen » de la version DE et celles de « zones presenting an explosion risk » et de « zones à risque d'explosion » respectivement dans les versions EN et FR vont dans le même sens. Pour des raisons de cohérence avec ces réglementations³

7. Les documents de travail ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 et OTIF/RID/RC/2017/26 ne traitent pas des conséquences pour les consignes écrites (5.4.3) des amendements qu'ils proposent. Les adaptations utiles seront certainement traitées par les instances modales ayant en charge respectivement l'ADN, ADR et le RID. Le document 2017/INF 4/Add1 propose des amendements dans ce sens de la ligne 27 à la ligne 34.

Propositions

8. Les amendements proposés font l'objet du document 2017/ INF.4/Add1. Ils sont soumis à la Réunion Commune pour adoption. Les versions DE, EN ou FR non concernées par un amendement donné sont identifiées explicitement par la mention « non concerné ».

9. Dispositions relatives à la sûreté (1.10). La proposition d'amendements présentée aux lignes 10 à 16 du document 2017/INF 4/Add1 est soumise à la Réunion Commune pour avis consultatif en vue d'adopter, le cas échéant, les versions concernées du chapitre 1.4 du Règlement-type de l'ONU et, par voie de conséquences, les chapitres 1.10 des règlements ADN, ADR et RID.

10. Définir les notions de danger et de risque dans le 1.2.1. « Définitions » des règlements ADN, ADR et RID, en référence au SGH 1.1.2.6.2, sous réserve qu'il ne soit pas nécessaire d'en faire au préalable de même pour le Règlement-type.

³ Ces notions sont par exemple celles de la Directive 1999/92/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 1999, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs susceptibles d'être exposés au risque d'atmosphères explosives (quinzième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1 de la directive 89/391/CEE).