



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.15/AC.1/2003/21  
10 janvier 2003

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, 24-28 mars 2003)

SÛRETÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Transmis par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) \*/

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

---

\*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2003/21.

## Introduction

Au titre du point 6 de l'ordre du jour, l'OCTI soumet à la Réunion commune RID/ADR, un extrait du rapport provisoire sur les délibérations au sein de la 39<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (Bern, 18-21 novembre 2002) ainsi que la prise de position provisoire du Service juridique de l'OCTI en ce qui concerne l'introduction dans le RID de dispositions relatives à la sûreté des transports [document OCTI/RID/CE/39/9a].

## Extrait du rapport provisoire de la Commission d'experts du RID

### Point 9 : SÛRETÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRES DES MARCHANDISES

Document : INF.13 (Royaume-Uni – RC - ST/SG/AC.10/C.3/2002/65),  
TRANS/WP.15/AC.1/2002/17, ST/SG/AC.10/C.3/2002/56,  
ST/SG/AC.10/C.3/2002/80, OCTI/RID/CE/39/9a)

Le Président a présenté la situation comme suit :

Après le 11 septembre 2001, plusieurs initiatives au niveau international ont été lancées pour élaborer de nouvelles mesures pour la sûreté des transports de marchandises dangereuses. Lors des délibérations au sein du G8 au Canada, l'on a considéré que des mesures anti-terroristes doivent également être prises en considération lors du transport. Des délibérations ont eu lieu séparément pour le trafic maritime et aérien, en particulier pour le transport de conteneurs. Le Royaume-Uni a lancé une initiative au niveau de l'ONU (INF.13 à la Réunion commune/ST/SG/AC.10/C.3/2002/65). Une même initiative a d'abord été adressée au niveau de l'UE pour élaborer une recommandation de l'UE. Le projet d'une telle recommandation est disponible, mais il semble qu'il n'y sera pas donné suite étant donné la nouvelle proposition du Royaume-Uni adressée au Sous-comité de l'ONU. Les résultats de la discussion sur le document INF.13 lors de la dernière Réunion commune ont été soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU (ST/SG/AC.10/C.3/2002/80). Etant donné que certains points de la proposition du Royaume-Uni dépassent le contenu des règlements actuels RID/ADR, le Président de la Commission d'experts du RID a suggéré lors de la Réunion commune que les services juridiques de l'OCTI et de la CEE/ONU vérifient si de tels points peuvent figurer dans ces règlements.

Le représentant du service juridique de l'OCTI a considéré que les propositions du Royaume-Uni améliorent certes la sûreté, mais il faut examiner quel est l'objectif et la tâche du RID et qu'elles sont les compétences de la Commission d'experts du RID. L'objectif du RID est de régler la sécurité du transport, c'est-à-dire limitation des dangers résultant de la marchandise dangereuse. Les mesures pour la sécurité du transport peuvent cependant servir à réduire le risque d'attentats terroristes. C'est pourquoi elles peuvent être réglées dans le RID. S'il faut aller en premier lieu au devant des dangers terroristes, il faut prendre en considération la compétence de la Commission d'experts du RID. La procédure simplifiée prévue pour la mise en vigueur de décisions de la Commission d'experts du RID n'est pas applicable en droit international car les décisions de cette Commission d'experts entrent en vigueur également pour les Etats qui s'y sont opposés et ont formulé des objections. La Commission d'experts du RID doit très soigneusement examiner quelles mesures tombent sous le coup du contenu de la réglementation. Le contenu actuel du RID constitue le fil rouge. Le RID est une prescription juridique contraignante qui lie directement les Etats membres. Dans ce cas des recommandations chaque Etat membre peut décider lui-même ce qu'il mettra en vigueur et dans quelle mesure. Les Etats ne seront sans doute pas d'accord, dans le domaine de la protection des données, d'accepter n'importe quoi.

Le représentant du Royaume-Uni a précisé que la réunion prévue de la Commission européenne n'a pas pu être organisée. C'est la raison pour laquelle il n'a pas été donné suite à la proposition. Dans la plupart de ces propositions le Royaume-Uni n'a joué que le rôle de coordinateur. Le contexte exact est contenu dans les documents TRANS/WP.15/2002/17, par. 4, 11, 16 et 25 et ST/SG/AC.10/C.3/2002/56. L'objectif en était d'uniformiser les mesures de sûreté dans l'ensemble de l'Europe et du monde. Le Royaume-Uni est en mesure de les mettre en application également à titre individuel. La Réunion commune et le WP.15, ainsi que la Commission d'experts doivent décider s'ils reprennent ces recommandations du Règlement type de l'ONU. Une discussion sur le document OCTI/RID/CE/39/9a) est prématurée étant donné qu'elles n'ont pas encore été entérinées par le Comité d'experts de l'ONU. Il a été d'avis que la prévention des dangers inhérents au transport comprend également la prévention de sabotage.

Le représentant du service juridique de l'OCTI a considéré que l'harmonisation internationale est souhaitable. Mais il faut également prendre en considération les dangers d'un recours en annulation en droit national.

Le représentant de l'Autriche a considéré qu'il faut prendre au sérieux l'avertissement de l'OCTI. En raison de la procédure simplifiée qui écarte le parlement, les questions politiques devraient être tenues à l'écart de la Commission d'experts du RID. Les institutions qui sont chargées des mesures policières ou de la protection de la sphère privée devraient être intégrées à temps, sans quoi le traitement de cette question par un organisme de transport serait remis en question.

Le représentant des Pays-Bas a considéré que l'on ne devrait pas se préoccuper uniquement de la sûreté du transport contre le terrorisme, mais également prendre conscience de la protection des marchandises dangereuses. Il faut se limiter à l'objectif de protection. On éviterait ainsi des prescriptions concrètes pour lesquelles le rapport coût/utilité et la mise en œuvre ne sont pas clairs. La sûreté ne devrait pas être améliorée que pour le transport des marchandises dangereuses mais pour le transport en général. Les problèmes sont moins faciles à résoudre en trafic terrestre qu'en trafic maritime.

Le représentant de l'UIC a informé que le groupe d'experts de l'UIC a appuyé la prise de position du service juridique de l'OCTI, sans avoir discuté des mesures individuelles.

Le représentant du Royaume-Uni a relevé en conclusion que la Commission d'experts du RID est constituée de représentants des Gouvernements. Chaque délégué doit se mettre en rapport avec ses instances nationales afin que les décisions puissent être prises au sein de la Commission d'experts du RID. La protection des marchandises dangereuses contre les attentats terroristes devrait de préférence être réglée ici afin d'éviter que des mesures générales ne soient prises par d'autres instances et qui seraient contraires au RID.

Le Président, partant de l'idée que le Sous-comité d'experts de l'ONU prendra des décisions, a estimé important que les délégués agissent activement dans le processus de décision au Sous-comité d'experts de l'ONU, afin qu'un résultat puisse être obtenu à l'ONU déjà et qui puisse être repris sans problème dans le RID/ADR. L'on risquerait dans le cas contraire d'être confronté finalement avec des prescriptions qui divergeraient fortement d'un mode de transport à l'autre. L'Allemagne préparera un document informel pour le Sous-comité d'experts de l'ONU qui reflètera l'état de la situation suite aux délibérations au sein de la Commission européenne.

Document : OCTI/RID/CE/39/9a) - **Prise de position provisoire en ce qui concerne l'introduction dans le RID de dispositions relatives à la sûreté des transports**

Sous réserve d'un accord avec le service juridique de la CEE/ONU, une évaluation *prima vista* des propositions du document INF.13 parvient au résultat suivant :

1. Le RID constitue le règlement d'exécution de l'article 4, lettre d) et de l'article 5, paragraphe 1, lettre a) des Règles uniformes CIM, Appendice B à la COTIF 1980. Le RID ne deviendra un Appendice indépendant de la COTIF qu'avec l'entrée en vigueur du Protocole de Vilnius 1999.
2. Le RID précise quelles marchandises dangereuses sont exclues du transport international ferroviaire et quelles conditions sont imposées aux marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé. Nonobstant le fait que conformément à la COTIF 1999, le RID sera applicable indépendamment de l'existence d'un contrat de transport CIM, l'objectif fondamental du RID demeure inchangé, à savoir supprimer des dangers émanant des marchandises dangereuses au cours de leur transport, c'est-à-dire en relation avec leur changement de lieu à un autre.
3. Cela englobe toutefois également le second objectif, à savoir celui d'assurer le transport international des marchandises dangereuses, dans la mesure où le transport s'effectue selon ces prescriptions. Cela découle entre autres *argumento e contrario* de l'article 5, paragraphe 2, selon lequel deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID pour être néanmoins admis. De même, les Etats ou les chemins de fer peuvent rendre moins rigoureuses les conditions prévues par le RID.
4. Le RID dans la version du Protocole de Vilnius 1999 prévoit, de la même façon que l'article 4 de l'ADR, que chaque Etat conserve le droit de régler ou d'interdire sur son territoire le transport international de marchandises dangereuses "**pour des raisons autres que celle de la sécurité en cours de route**".
5. Le RID conformément à la COTIF 1980 et l'Annexe à l'Appendice C conformément au Protocole de Vilnius constituent une partie intégrante de la Convention. Celle-ci prévoit une procédure simplifiée en ce qui concerne la modification des prescriptions du RID. Cette procédure s'écarte considérablement des procédures de droit international public usuelles en matière de création de droits et d'obligations des Etats parties. En effet, les modifications de la Convention décidées par la Commission d'experts du RID entrent en vigueur pour l'**ensemble** des Etats membres, sauf objection d'un tiers (COTIF 1980), respectivement d'un quart (COTIF 1999) des Etats membres formulée dans le délai prévu. Cela signifie que les modifications décidées par la Commission d'experts du RID sont, du point de vue du droit international public, contraignantes pour un Etat membre même lorsque cet Etat a voté contre ces modifications lors du vote de la Commission d'experts et a formulé, dans les délais impartis, une opposition contre une décision qui a quand même été adoptée. De telles dispositions dans un accord de droit international public doivent, en tant qu'exceptions, toujours être interprétées de manière restrictive.

6. La compétence de la Commission d'experts du RID de modifier ce dernier au moyen d'une procédure simplifiée ne lui permet donc pas de décider n'importe quelle modification. Il faut également tenir compte d'exigences quant au contenu, qui limitent le mandat de la Commission en matière de modification du RID au moyen d'une procédure simplifiée. Le seul fait que la Commission décide des réglementations qui sont introduites dans le RID sous forme de prescriptions ne suffit pas. Lorsqu'il s'agit de délimiter les compétences de la Commission en matière de modification, les dispositions comprises dans la Convention au moment de la création de la COTIF 1980 et de l'adoption du Protocole de Vilnius 1999 doivent également être prises en considération, afin de définir quelles dispositions peuvent ou doivent être typiquement réglées dans le RID et quelles dispositions ne le peuvent ou ne le doivent pas.
  7. L'objectif de la Convention doit en tout cas être pris en compte lorsqu'il s'agit de définir quelles dispositions sont du ressort de la Commission d'experts du RID et jusqu'où peuvent aller les conditions. Conformément à un principe général du droit international public, il convient de procéder de manière *bona fide* et d'éviter, en principe, une interprétation extensive. La Commission doit considérer dans quelle mesure il s'agit de conditions qui servent à la **sécurité durant le transport**, c'est-à-dire, comme déjà dit, à supprimer des dangers liés au transport. Le danger d'attaques terroristes ne constitue pas, à mon avis, un « danger inhérent au transport », mais peut se produire également dans toute autre situation.
  8. Il découle de l'énoncé ci-dessus que la Commission d'experts du RID ne peut pas décider n'importe quelle disposition au moyen de la procédure conformément aux articles 8, paragraphes 2 et 21 de la COTIF 1980, respectivement des articles 13, paragraphe 1, lettre d), 16 et 35 de la COTIF 1999.
  9. Les propositions du Groupe de travail figurant dans le document INF. 13 ne sont manifestement pas suffisamment déterminées dans tous les cas. Elles ont toutefois clairement pour objectif d'éviter ou de minimiser les risques émanant d'actes terroristes, mais pas directement du transport de marchandises dangereuses. Il s'agit en premier lieu de mesures devant être prises « pour des raisons autres que celle de la sécurité durant le transport ». Cela n'exclut pas que certaines des mesures prévues qui sont en relation directe avec la « sécurité durant le transport » soient introduites dans le catalogue des obligations conformément au RID. La question de savoir de quelles dispositions il pourrait s'agir nécessiterait toutefois dans chaque cas un examen approfondi.
  10. **Résultat** : Dans l'ensemble, la plupart des dispositions prévues devraient être rendues **contraignantes** pour les Etats parties **sous forme d'un autre instrument de droit international public**.
-