



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/92
14 avril 2003

Original : 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

**RAPPORT DE LA SESSION */
tenue à Berne du 24 au 28 mars 2003**

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

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphe
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2 - 4
Citernes	5 - 22
Normes	23 - 38
Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN.....	39 - 69
Partie 1.....	39 - 56
Conseiller à la sécurité.....	57 - 68
Questions urgentes	69
Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU (sûreté du transport des marchandises dangereuses).....	70 - 94
Travaux futurs.....	95 - 100
Adoption du rapport et de ses annexes.....	101

Annexes

Annexe 1 : Rapport du groupe de travail sur les citernes (TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.1)

Annexe 2 : Textes adoptés par la Réunion commune (TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.2)

Annexe 3 : Mandat du groupe de travail informel sur les conseillers à la sécurité.

—————

PARTICIPATION

1. La Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU a tenu une session à Berne du 24 au 28 mars 2003 sous la Présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse. La Commission européenne était également représentée. Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes étaient représentées : l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), La Fédération européenne des aérosols (FEA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/91 [lettre circulaire A 81-02/501.2003 de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI)]

Documents informels : INF.1, INF.2 et INF.33

2. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour tel que modifié selon les documents informels INF. 1, INF. 2 et INF. 33, avec quelques corrections.

3. Il a été décidé de former un groupe de travail sur les citernes, qui s'est réuni en parallèle du 24 au 26 mars 2003, ainsi qu'un groupe de travail sur les normes qui s'est réuni en dehors des heures de séance plénière.

4. Les documents portant la cote TRANS/WP.15/AC.1/ dans le présent rapport sont diffusés par l'OCTI sous la cote OCTI/RID/GT-III/ suivie du même numéro de série.

CITERNES

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.2 (Rapport du groupe de travail sur les citernes à la dernière session)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/1 (Allemagne)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/12 (Allemagne)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/13 (Pays-Bas)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/19 (Allemagne)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/31 (UIC)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/33 (UIC)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/34 (Belgique)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/36 (France)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/39 (UIP)

Documents informels :

INF. 4 (Allemagne)
INF. 6 (Suisse)
INF. 11 (Allemagne)
INF. 14 (OCTI)
INF.15 (EIGA)
INF. 27 (Allemagne)
INF. 38 (Italie)
INF. 41 (France)

5. Après présentation de chaque document en session plénière, l'examen détaillé a été confié au groupe de travail sur les citernes.

6. Pour le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/33 de l'UIC traitant des citernes mobiles (chapitres 4.2 et 6.7), la Réunion commune a noté que des propositions concernant le même sujet avaient été soumises au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et n'avaient pas été adoptées. Si la Réunion commune souhaitait modifier ces textes qui concernent des engins multimodaux, il serait nécessaire de faire adopter les propositions de modifications éventuelles de la Réunion commune par le Sous-Comité d'experts de l'ONU avant de modifier le RID et l'ADR. Le représentant de l'UIC a dit que cette question a été discutée à maintes reprises par le Sous-Comité, mais qu'aucune solution aux problèmes en suspens n'a été trouvée jusqu'à présent.

7. La représentante de la Finlande a demandé que le groupe de travail étudie également la question des citernes en plastique. Elle a été invitée à exposer le problème qu'elle a évoqué dans un document officiel pour la prochaine session.

8. Le rapport du groupe de travail, document informel INF. 50 modifié selon le document informel INF. 52 est reproduit en tant qu'annexe 1 au présent rapport (TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.1). Les décisions de la Réunion commune sur ce rapport sont énumérées ci-après.

9. Point 1 : Les propositions du groupe de travail ont été adoptées. L'attention a été attirée sur la normalisation pour certaines exigences et sur le fait que des mesures transitoires devraient être envisagées.

10. Point 2 : La recommandation du groupe de travail d'adopter le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/13 a été approuvée.

11. Point 3 : La nouvelle formulation de l'ajout proposée par le groupe de travail a été adoptée.

12. Point 4 : L'examen des propositions et recommandations du groupe de travail a été renvoyé à la prochaine session. Le Gouvernement de la Suisse présentera une nouvelle proposition pour éliminer les ambiguïtés.
13. Point 5 : La recommandation du groupe de travail d'adopter le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/36, légèrement modifié, ainsi que l'amendement du document informel INF. 52 a été approuvée.
14. Point 6 : La recommandation du groupe de travail d'adopter le document informel INF.41 a été approuvée.
15. Point 7 : Les nouveaux textes proposés par le groupe de travail ont été adoptés.
16. Point 8 : Les deux reformulations de texte proposées par le groupe de travail ont été approuvées.
17. Point 9 : La reformulation de texte proposée par le groupe de travail a été adoptée en remplaçant "de 0,9 fois" par "comprise entre 0,9 et 1,0 fois" et la valeur de "50 mm" a été placée entre crochets. Des mesures transitoires doivent être envisagées.
18. Point 10 : L'examen de la solution proposée par le groupe de travail a été reporté à la prochaine réunion.
19. Point 11 : La question des dispositions spéciales fera l'objet d'une proposition de la France à la Réunion commune. La suppression de l'indication des matières a été approuvée par le groupe de travail et est renvoyée à la Commission d'experts du RID pour décision finale.
20. Points 12-14 : Les recommandations et procédures proposées par le groupe de travail ont été approuvées.
21. Tous les textes adoptés sous ce point de l'ordre du jour figurent en annexe 2 au présent rapport.
22. Le représentant de la Belgique a désapprouvé la procédure appliquée pour l'approbation du rapport du groupe de travail, notamment l'impossibilité de discuter de certains points qu'il jugeait contestables.

NORMES

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.3 (Procédure de coopération avec le CEN)
TRANS/WP.15/AC.1/2002/14 (CEN)
TRANS/WP.15/2002/16 (CEN)
TRANS/WP.15/AC.1/2002/24 (AEGPL)

Documents informels : INF. 8 (CEN)
INF. 13 (CEN)
INF. 17 (Suède)

INF. 29 (CEN)
INF. 31 (CEN)
INF. 44 (CEN)

23. Les documents INF. 31 (à partir de la Section B), INF. 17 et INF. 29 ont été soumis pour examen au groupe de travail sur les normes. Le groupe de travail a été prié de mettre au point une liste des normes qui ne posent pas de problème, ainsi qu'une liste de normes sur lesquelles il n'y a pas consensus et sur lesquelles la Réunion commune devra se prononcer par vote.

Document informel : INF. 48 (Rapport du groupe de travail)

24. La Réunion commune a examiné les diverses propositions de référence aux normes EN formulées par le groupe de travail.

25. La proposition N° 2 a été adoptée par consensus (voir annexe 2).

26. La Réunion commune a adopté les références aux quatre normes de la proposition N° 4 (voir annexe 2), mais a rejeté la proposition de la Suisse de renforcer la sévérité des critères d'épreuve pour le taux de fuite mentionnés dans la norme.

27. La référence à la norme EN 13110 : 2002 (proposition N° 5) a été adoptée (voir annexe 2), mais pas l'ajout d'une note selon laquelle les prescriptions du 6.2.3.2.3 devraient être satisfaites.

28. La Réunion commune a confirmé que les projets de norme cités dans la proposition N° 6, points a) à c), e) et f) sont conformes au RID et à l'ADR, mais les références ne pourront être introduites que si les normes définitives sont publiées à temps et à condition que leur contenu n'ait pas été modifié. Les références sont donc placées entre crochets pour l'instant. La Réunion commune statuera définitivement une fois connus les résultats du vote formel au niveau du CEN.

29. Pour le projet de norme prEN 14025 cité dans la proposition N° 6 d), la Réunion commune a noté que la représentante de la Finlande souhaitait y revenir à la prochaine session.

30. La proposition N° 1 d'ajouter un NOTA aux tableaux des 6.2.2, 6.8.2.6 et 6.8.3.6 spécifiant que les personnes ou organismes identifiés dans les normes comme ayant des responsabilités selon le RID/ADR doivent se conformer aux prescriptions du RID/ADR a été adoptée (voir annexe 2).

31. La proposition N° 1 b) de la Suisse visant à spécifier dans ces mêmes tableaux que les règles du RID/ADR ne doivent pas être modifiées par les normes a fait l'objet de longs débats. D'une part, telle que rédigée, cette disposition semblait refléter un principe général adressé aux organes de normalisation plutôt qu'aux utilisateurs du RID et de l'ADR. D'autre part, plusieurs délégations estimaient qu'il n'était pas logique d'indiquer que des normes sont réputées satisfaire les prescriptions du RID/ADR et de souligner en même temps qu'en cas de contradiction entre le RID/ADR et les normes, les prescriptions du RID/ADR prévalent. Ceci placerait inévitablement l'utilisateur dans l'expectative et remettrait en outre en cause le bien fondé de l'existence d'un groupe sur les normes.

32. Certaines délégations estimaient cependant qu'il y avait un risque à l'avenir que la Réunion commune oublie de vérifier les normes référencées lorsque des prescriptions du RID/ADR sont mises à jour, et qu'il conviendrait de prévoir des procédures pour supprimer les références à des normes obsolètes ou mettre à jour simultanément les normes relatives aux prescriptions modifiées.

33. Le représentant de la Suisse a estimé que, compte tenu des procédures et des délais différents de publication des normes et du RID/ADR, on ne peut garantir leur concordance en temps voulu.

34. Il a finalement été décidé de confier l'examen de la proposition de la Suisse au groupe de travail pour les normes.

35. La Réunion commune a approuvé la référence à la norme EN 12245:2002 (proposition N°3) pour les bouteilles en matériaux composites pour les gaz.

36. Le représentant de l'AEGPL a indiqué que son organisation n'était pas favorable à l'utilisation de cette norme pour les bouteilles destinées au gaz de pétrole liquéfiés.

Document informel : INF.13 (CEN)

37. La proposition du CEN visant à modifier le 2^{ème} alinéa de l'étape 3 de la procédure sur la collaboration avec le CEN, adoptée lors de la dernière session (voir TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.3 – OCTI/RID/GT-III/2002-B/Add.3), de façon à éviter de bloquer le processus d'adoption officielle en cas d'observations négatives, a été adoptée par la Réunion commune (voir TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.3/Amdt.1).

38. Il a été convenu que si une norme ne répond pas aux exigences du RID/ADR, il n'y sera pas fait référence. Il appartiendra alors au CEN de réviser la norme en conséquence.

4. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Partie 1

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/18 (AEGPL)

39. La proposition de l'AEGPL visant à modifier la disposition du 1.1.3.2 f) pour résoudre un problème pratique relatif aux réservoirs (non conformes au RID/ADR) à pression fixes (stationary), vides, non nettoyés, a été adoptée, moyennant des amendements pour ne pas préciser notamment le type de fermeture si ce n'est qu'elle doit être hermétique (voir annexe 2).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/30 (UIC)

40. Le représentant de l'UIC a présenté son document résultant des délibérations de la trente-neuvième session de la Commission d'experts du RID sur un alignement du RID sur l'ADR en ce qui concerne le nouveau paragraphe 1.1.4.2.2 de l'ADR. Il a notamment soulevé les problèmes suivants :

- les documents de transport maritime et aérien peuvent-ils être utilisés en tant qu'annexes au document de transport ADR ou peuvent-ils être utilisés complètement en remplacement du document de transport ADR ?
- qu'en est-il des dispositions spécifiques à l'ADR, notamment celles relatives aux dispositions spéciales 645 et 640 [5.4.1.2.1 g) et 5.4.1.1.16] ainsi que la disposition 5.4.1.1.7?

41. Ces questions ont donné lieu à un long débat. Le représentant de la FIATA (auteur de la proposition originale) a rappelé que le but de cette disposition est de faciliter le transport multimodal. Il a considéré que certaines de ces dispositions spécifiques à l'ADR relèvent de la sécurité et que d'autres ont un caractère bureaucratique. Les premières pourraient être incluses dans le code IMDG et dans les IT (Instructions techniques) de l'OACI. Les secondes devraient être supprimées.

42. Pour sortir de l'impasse, il été convenu de convoquer un groupe de travail qui aura lieu à Hambourg les 10 et 11 juin 2003 sur invitation du Gouvernement de l'Allemagne.

43. Le mandat suivant a été arrêté :

- a) Déterminer les différences entre le transport terrestre et le transport maritime/aérien;
- b) Evaluer ces différences du point de vue utilité et sécurité et élaborer des propositions de solution;
- c) Solutionner les problèmes de documentation à l'interface du trafic maritime/aérien et du trafic terrestre;
- d) Examiner les obligations du nouvel expéditeur (transitaire) dans les ports et aéroports.

44. Le représentant de l'UIC a demandé que l'on réfléchisse sur le fait que le nouvel expéditeur, dans la mesure où il ne charge pas ou ne décharge pas lui-même la marchandise, n'a pas l'obligation d'avoir un conseiller à la sécurité. Le représentant du CIT a suggéré que l'on se penche sur le rôle et l'objectif de la "Déclaration de marchandises dangereuses".

45. Le représentant du Royaume-Uni a proposé d'inviter les secrétariats de l'OMI et de l'OACI pour s'assurer de leur collaboration dès le début des travaux.

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/29 (UIC)

Document informel : INF.34 (Allemagne)

46. Le représentant de l'UIC a présenté sa proposition d'insertion de définitions du "point d'ébullition" et du "point initial d'ébullition d'un mélange" en précisant que cette question ne touche que les transport en citernes RID/ADR, étant donné les paramètres spécifiques au RID/ADR (point d'ébullition initial inférieur à 35 °C et pression de vapeur égale ou inférieure à 110 kPa).

47. Le représentant de l'Allemagne a proposé, dans le document informel INF. 34, de régler la question par le biais d'une disposition spéciale au chapitre 3.3 (6xx) pour les matières concernées.

48. Le Président a proposé de résoudre ce problème au sein d'un groupe de travail ad hoc aux fins notamment de prévoir par exemple une ligne supplémentaire au Tableau A pour ne pas modifier le groupe d'emballage et par voie de conséquence la classification.

49. Le représentant de l'UIC a rappelé qu'il existe déjà un précédent dans le RID/ADR en ce qui concerne l'essence. Cela ne pose pas de problème sur le plan multimodal.

50. Il a été convenu de ne se prononcer sur le principe que lorsque le groupe de travail ad hoc aurait soumis un nouveau texte.

Documents informels : INF.46 (Rapport du groupe de travail ad hoc)
INF.47 (Belgique)

51. Lors de la discussion du texte de disposition proposé par le groupe ad hoc (INF. 46), il a été précisé que le problème, pour le pétrole (N° ONU 1267), les distillats de pétrole (N° ONU 1268) et les hydrocarbures liquides (N° ONU 3295) est que ces mélanges contiennent en très faible proportion des fractions très volatiles, ce qui fait que même si la tension de vapeur est inférieure à 110 kPa, le point de début d'ébullition, suivant la méthode d'épreuve utilisée pour le déterminer, peut être très bas. L'on aboutit alors au groupe d'emballage I, mais ce cas de figure n'est pas prévu dans la liste pour l'attribution des codes citernes. Le problème ne se pose pas si l'on utilise la méthode ASTM D 86-01 qui conduit à un point de début d'ébullition supérieur à 35 °C, donc au groupe d'emballage II.

52. La Réunion commune a adopté la proposition d'introduire une disposition spéciale indiquant que la norme ASTM D 86-01 est appropriée pour la détermination du point de début d'ébullition de ces matières (voir annexe 2).

53. Sur la base du document informel INF.47 tel que révisé par le document INF.51, la Réunion commune a également accepté d'introduire des lignes supplémentaires dans le tableau A pour les matières visées (voir annexe 2).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/5 (Liechtenstein)

54. De nombreuses délégations estimaient qu'un intervalle fixe pour les cours de recyclage prévus au 1.3.3 n'est pas souhaitable car le besoin de recyclage est aussi fonction de la nature des activités des personnes concernées et qu'il serait préférable de garder une certaine souplesse de mise en œuvre. Quelques autres ont appuyé la proposition d'intervalle fixe. Certaines estimaient par ailleurs qu'il serait utile de prévoir une période de deux ans, plutôt que trois, pour faire correspondre ces périodes de recyclage au cycle habituel d'amendements.

55. Le représentant du Liechtenstein a retiré sa proposition mais a demandé que cette question reste à l'ordre du jour de la prochaine session.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/15 (Serbie et Monténégro)

56. Après une discussion générale sur cette proposition, il a été convenu de confier les points 1 à 4 du groupe de travail "Technique des citernes et véhicules" du RID, pour évaluation.

Conseiller à la sécurité – Section 1.8.3

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/26 – OCTI/RID/GT-III/2003/26 (IRU)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/3 – OCTI/RID/GT-III/2003/3 (Liechtenstein)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/15 – OCTI/RID/GT-III/2003/15, point 6
(Serbie et Monténégro)

Documents informels : INF. 21 (Espagne)
INF. 22 (IRU)
INF. 23 (Belgique)
INF. 39 (France)

57. Etant donné que le document informel INF. 23 visait le même sujet mais contenait des propositions concrètes, le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/3 et le document informel INF.21 ont été retirés.

58. Le Président a constaté que dans certains documents et notamment le TRANS/WP.15/AC.1/2003/26, point 2 b) l'on revenait sur des principes déjà énoncés lors de la dernière Réunion commune (voir TRANS/WP.15/AC.1/90, par. 33), à savoir sur le paragraphe 1.8.3.16 (renouvellement du certificat).

59. L'emploi des termes "cours de formation complémentaire ou test de contrôle" au 1.8.3.16 a fait l'objet de plusieurs interventions portant sur l'interprétation. Il a été convenu que la directive européenne prévoit au moins une des deux possibilités et qu'elle prévoit également que lors de la transposition dans les législations nationales il est possible de reprendre des disposition plus contraignantes, notamment de prescrire une formation complémentaire et un test de contrôle, ce qui a déjà été effectué dans certaines législations nationales.

60. Plusieurs délégations étaient d'avis que le texte actuel du 1.8.3.16 signifie que l'autorité compétente peut prescrire soit un cours de recyclage, soit un test de contrôle.

61. Quant à savoir qui choisit entre les deux possibilités, plusieurs délégations ont constaté que c'est le détenteur lui-même et non l'autorité compétente qui a le choix, si la législation nationale prévoit ce choix.

62. Conscient que l'on ne parviendrait pas à une décision au cours de cette réunion en raison de l'ordre du jour chargé et des longues discussions que l'examen de ces documents allait provoquer, le représentant de l'Allemagne a proposé de convoquer un groupe de travail. La Réunion commune a accepté cette proposition et il a été convenu que ce groupe se réunirait du 9 au 11 juillet 2003 à Genève dans une salle que le représentant de l'IRU a offert de mettre à disposition.

63. Le mandat à attribuer à ce groupe de travail a fait l'objet d'une longue discussion. De nombreuses suggestions ont été émises et des priorités ont été proposées, comme déjà évoquées lors de la dernière Réunion commune (voir TRANS/WP.15/AC.1/90, par. 31 et 35).

64. Le représentant du Portugal a rappelé que la directive européenne sur le conseiller à la sécurité était calquée sur celle relative à l'accès à la profession de transporteur routier (Directive 96/26/CE, telle que modifiée) et ne prévoyait pas de disposition pour l'agrément de la formation de recyclage. Le Président a dit que si les conditions pour obtenir le renouvellement du certificat étaient plus sévères que celles relatives à l'obtention du certificat initial, il conviendrait également de revoir ces dernières.

65. L'on est cependant convenu d'une priorité absolue, à savoir de fixer un ensemble de conditions ou d'exigences minimales pour le 1.8.3.16, afin d'obtenir un niveau minimal harmonisé.

66. L'on a considéré que le mandat du groupe devrait être restreint, précis, tout en restant souple. L'on a laissé entrevoir la possibilité de recourir à un accord multilatéral pour proroger la validité des certificats à titre transitoire, si ce groupe de travail ne parvenait pas à des propositions qui pourraient être accueillies favorablement par la Réunion commune.

67. A la demande de plusieurs délégations, le mandat proposé oralement par le représentant de l'Allemagne et basé sur le paragraphe 1.8.3.3, a été soumis par écrit (INF.49) et adopté (voir annexe 3).

68. Le représentant de la Belgique a indiqué que ces travaux risqueraient d'aboutir à des contradictions avec la directive européenne actuelle traitant du sujet. Le représentant de la Commission européenne a confirmé que la Commission adapterait le texte de la directive en fonction des décisions de la Réunion commune, et pourrait également envisager une abrogation de la directive suivant l'évolution de la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, notamment l'état de la mise en oeuvre de l'ADN dans les Etats membres de l'Union européenne.

Questions urgentes

69. La Réunion commune a adopté les propositions contenues dans les documents informels suivants, moyennant quelques modifications (voir annexe 2) :

INF.5 (Allemagne) : Mesures transitoires pour les GRV

INF.18 (OCTI) : corrections

INF.42 (CEE-ONU) : corrections.

Les corrections seront reprises dans des rectificatifs aux éditions 2003 du RID/ADR/ADN.

HARMONISATION AVEC LE REGLEMENT TYPE POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU

Sûreté du transport des marchandises dangereuses

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/21 (OCTI)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/22 (Secrétariat de la CEE-ONU)

Documents informels : INF. 25 (France, Allemagne, Royaume-Uni)

INF. 37 (UIC)

INF. 40 (France)

70. La Réunion commune a noté le rapport sur les débats de la Commission d'experts du RID (Berne, 18-21 novembre 2002), concernant la proposition initiale du Royaume-Uni au nom d'un groupe de correspondance qui devait être présentée au Sous-Comité d'experts de l'ONU du transport des marchandises dangereuses (ST/SG/AC.10/C.3/2002/65), d'introduire des dispositions en matière de sûreté dans les divers règlements de transport de marchandises dangereuses.

71. La Réunion commune a également noté l'avis provisoire du service juridique de l'OCTI, émis lors de cette réunion, selon lequel les mesures proposées allaient peut-être au-delà des objectifs et du champ d'application du RID, et qu'il serait préférable que les dispositions proposées soient rendues contraignantes pour les Etats Parties à la COTIF sous forme d'un autre instrument de droit international public.

72. La Réunion commune a noté également que depuis lors, le Sous-Comité d'experts a adopté un texte définitif, différent de la proposition initiale, qui sera intégré en tant que chapitre 1.4 dans le Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses. Compte tenu des débats qui avaient eu lieu à la dernière session du Groupe de travail des marchandises dangereuses de la CEE-ONU sur la nécessité de ne pas introduire de dispositions sécuritaires de nature discriminatoire, ainsi que d'une résolution récente de l'Assemblée générale visant à ce que la Commission des droits de l'homme soit consultée au sujet des nouvelles mesures que prendraient les organes de l'ONU en matière de sûreté, ce chapitre 1.4 du Règlement type a été porté à l'attention du secrétariat de la Commission des droits de l'homme qui a confirmé qu'il ne posait pas de problèmes en matière de droits de l'homme.

73. La Réunion commune a noté également que ces dispositions seraient introduites dans la prochaine version du Code IMDG qui sera publiée en 2004.

74. Le représentant de l'UIC a soutenu la prise de position du service juridique de l'OCTI. Il a noté cependant que les textes proposés dans le document informel INF.25 représentaient un progrès considérable par rapport au texte original. L'UIC avait consulté l'Union internationale de la police des chemins de fer à ce sujet, mais n'avait pas obtenu de réponses. Il a indiqué que la mise en oeuvre des mesures proposées aurait un coût considérable, et il aurait souhaité une évaluation du rapport coût/efficacité.

75. Plusieurs délégations ont indiqué qu'il conviendrait de prêter attention à l'avis du service juridique de l'OCTI qui ne devrait pas être négligé. Elles auraient souhaité solliciter également l'avis du Bureau des affaires juridiques de l'ONU pour savoir si l'introduction de telles mesures dans les annexes de l'ADR serait compatible avec les objectifs et le champ d'application de l'Accord proprement dit.

76. Un membre du secrétariat de la CEE-ONU a indiqué que le cadre juridique de l'ADR est différent de celui du RID. Si l'ADR répond en premier lieu à des objectifs de sécurité, le terme "sécurité" peut être interprété de manière plus large, notamment lorsque les dispositions de sûreté contribuent à augmenter la sécurité, d'autant plus que l'ADR, dès l'origine, comporte dans ses annexes des dispositions relatives à la sûreté (surveillance des véhicules, convoyeurs, etc.) qui figurent toujours actuellement dans les chapitres 8.4 et 8.5.

77. La Réunion commune a noté également que même si le paragraphe 1 de l'article 4 de l'ADR permet aux Parties contractantes de refuser, pour des motifs autres que la sécurité – par exemple, la sûreté –, l'entrée sur leur territoire de marchandises dangereuses, cela ne les empêche pas de pouvoir prévoir, dans les annexes de l'ADR, des dispositions en matière de sûreté qui peuvent être appliquées de manière harmonisée au cours des transports internationaux.

78. Les représentants de la FIATA et de l'IRU ont indiqué que les organisations non-gouvernementales de transport et de l'industrie avaient été associées à l'élaboration des dispositions proposées, et que le texte adopté par le Comité d'experts de l'ONU représentait un compromis acceptable pour l'ensemble des acteurs de l'économie. Le représentant de l'IRU a souligné cependant que ce compromis n'est acceptable que si les dispositions deviennent applicables de manière harmonisée à tous les modes de transport.

79. Certaines délégations ont estimé qu'il n'est pas nécessaire d'introduire un nouveau chapitre spécial sur la sûreté, mais qu'il serait possible d'intégrer les dispositions proposées de manière différente dans les chapitres existants, par exemple les chapitres 1.3 et, pour l'ADR, 8.4 et 8.5.

80. Le Président a finalement demandé si la Réunion commune pouvait accepter la proposition d'introduire des dispositions de sûreté. Cette proposition n'a pas été acceptée, une faible majorité s'étant prononcée contre.

81. Certaines délégations ont estimé que le débat était clos, mais d'autres délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas opposées au principe mais qu'elles ne pouvaient pas accepter le document INF. 25 sans davantage de discussions et que les termes du vote n'avaient pas été suffisamment clairs sur l'adoption globale du document INF.25.

82. Le Président a alors décidé de procéder à un nouveau vote, nominatif cette fois, sur la question du principe de l'introduction des nouvelles dispositions en matière de sûreté dans le RID, l'ADR et l'ADN. Les résultats ont été les suivants :

Pour : Allemagne, France, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovénie, Slovaquie, Suède.
Contre : Belgique, Bulgarie, Espagne, Hongrie, Italie, Serbie et Monténégro, Suisse.
Abstentions : Autriche, Croatie, Danemark, Finlande, Roumanie.

83. Après ce vote de principe, le Président a proposé d'examiner d'abord les points du document informel INF. 25 qui faisaient l'objet de propositions de compléments ou d'amendements dans les documents informels INF. 37 (UIC) et INF. 40 (France), puis les autres dispositions. L'on se prononcerait ensuite sur une nouvelle structure qui pourrait être examinée en septembre si la Réunion en convenait (répartition des dispositions aux endroits pertinents du RID/ADR), ce qui n'irait toutefois pas dans le sens de l'harmonisation et ne faciliterait pas l'application.

Paragraphe 1.x.1.3

84. La proposition de l'UIC de clarifier les compétences a provoqué un très long débat sur le champ d'application de cette disposition. L'on s'est demandé notamment s'il fallait de manière générale préciser que les dispositions des sections 1.x.1 et 1.x.2 s'appliquent à toutes les marchandises dangereuses à l'exception de celles faisant l'objet d'exemptions (quantités limitées du chapitre 3.4, par unité de transport du 1.1.3.6) ou de toutes les exemptions de la section 1.1.3.

85. En ce qui concerne les zones de séjour temporaire l'on est convenu de ne pas prendre en considération le séjour temporaire dû aux arrêts nécessités par les conditions de transport et les conditions de trafic (en pleine voie/aires de repos et places de parc), mais de tenir compte en revanche du séjour temporaire intermédiaire aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (gares de triage, terminaux conteneurs) selon la définition du transport au 1.2.1.

86. Il a en outre été proposé de supprimer le 1.x.1.3. Pour sortir de cette impasse le Président a proposé de confier à un groupe de travail ad hoc le soin de revoir le texte à la lumière des discussions, afin d'en éclaircir le champ d'application.

87. La Réunion commune a finalement adopté un paragraphe 1.x.1.3 sur la base du document informel INF. 25 modifié par le groupe ad hoc (document informel INF. 45), avec quelques corrections (voir annexe 2).

88. En corrélation avec le Tableau 1.x.1 (Liste des marchandises dangereuses à haut risque) l'on a considéré s'il serait peut-être judicieux de réviser ou d'adapter les chapitres 8.4 et 8.5 au sein du WP.15.

89. En ce qui concerne les modifications du 1.x.3.3 et 1.x.3.4 proposées dans le document informel INF. 37, le représentant de l'UIC a dit que l'obligation de verrouillage des moyens de transport posait de gros problèmes pratiques notamment dans le cas des wagons et grands conteneurs, mais que l'UIC continuait à étudier les problèmes soulevés par ces paragraphes. Il reviendrait éventuellement sur ces questions à la prochaine session.

Document informel : INF. 40 (France)

90. Après discussion de la proposition d'ajout d'un paragraphe 1.x.3.5 visant à signaler immédiatement à l'autorité compétente tout incident susceptible d'affecter la sûreté, le représentant de la France a retiré sa proposition. Il a été noté en particulier que le problème a été déjà traité au paragraphe 1.4.1.2, bien que le terme "immediate" dans le texte anglais de ce paragraphe ne paraît pas correspondre au mot français "directement".

91. Compte tenu de l'ordre du jour et des nombreux commentaires, le Président a dit qu'il ne serait pas possible d'envisager l'adoption définitive du nouveau chapitre à la présente session, et il a été convenu d'annexer les textes du document INF. 25, tels que modifiés, au rapport, mais de les placer entre crochets pour décision finale à la prochaine session. Les délégations souhaitant modifier ces textes sont priées de présenter des propositions officielles.

92. La suggestion de la Belgique (voir par. 83) de répartir les nouveaux textes dans les sections existantes du RID/ADR/ADN actuels plutôt que de les grouper dans un chapitre spécial n'a pas été appuyée.

93. En ce qui concerne les discussions spécifiques au RID et à l'ADR, un membre du secrétariat de la CEE-ONU a fait remarquer que l'ordre du jour de la session de novembre du groupe WP.15 serait très chargé et que si les délégations avaient des questions fondamentales à soulever, il serait utile d'en discuter déjà de manière informelle à la session de mai.

94. Le représentant de l'UIC a souligné que le RID comporte un chapitre 1.10 sur les mesures d'urgence dans les gares de triage et qu'il conviendrait d'en tenir compte. Le représentant de l'Autriche a estimé que ce chapitre n'avait rien à voir avec les questions de sûreté.

TRAVAUX FUTURS

95. Le groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation avec la 13^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU aura lieu à Genève (Palais des Nations) du 26 au 28 mai 2003. Les délibérations auront lieu en anglais sans interprétation. Les documents préparés par le secrétariat de la CEE-ONU figureront au fur et à mesure de leur élaboration sur le site web de la Division des transports (sous la cote INF.30 et addenda) (www.unece.org/trans/danger/danger.htm). Ont annoncé leur participation : Allemagne, Norvège, Royaume-Uni, Suisse, Roumanie, Pays-Bas, France, UIC, OCTI.

Ordre du jour de la prochaine réunion

96. La prochaine Réunion commune aura lieu à Genève du 1^{er} au 10 septembre 2003 avec l'ordre du jour provisoire suivant :

1. Harmonisation avec la 13^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU, y compris la sûreté du transport des marchandises dangereuses;
2. Conseiller à la sécurité;
3. Documents restés en suspens à la présente session.

97. Les auteurs de documents informels INF. ont été priés d'indiquer aux secrétariats quels sont les documents informels qui devront être transformés en documents officiels. Les INF. 19, INF. 20, INF.35 et INF. 38 ont déjà été portés sur la liste.

98. A la demande du représentant de l'Allemagne, la Réunion commune a souhaité pouvoir disposer d'une semaine supplémentaire de réunion avant la fin de l'année pour mettre en œuvre et adopter l'édition 2005 du RID/ADR, étant donné l'importance et le volume des amendements y relatifs.

99. Compte tenu des restrictions budgétaires, une solution serait d'invertir la session du groupe WP.15 prévue du 3 au 7 novembre 2003 à Genève et celle de la Réunion commune prévue du 22 au 26 mars 2004. Il n'y aurait ainsi qu'une seule réunion de la Réunion commune en 2004 (à Berne en septembre). La quarantième session de la Commission d'experts du RID du 17 au 21 novembre 2003 est maintenue.

100. Le secrétariat a été prié d'étudier les diverses possibilités pour parvenir à une solution conformément aux procédures et règles de la CEE-ONU. Les délégués ont été invités à intervenir auprès de leurs gouvernements pour souligner le besoin de temps de réunion supplémentaire et appuyer les modifications au programme de travail que le secrétariat suggèrera compte tenu de la présente demande.

ADOPTION DU RAPPORT

101. La Réunion commune a adopté le rapport et ses annexes sur la base d'un projet établi par les secrétariats.

Annexe 1

Rapport du groupe de travail sur les citernes
(voir TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.1)

Annexe 2

Textes adoptés par la Réunion commune
(voir TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.2)

Annexe 3

Mandat du groupe de travail informel sur les conseillers à la sécurité

1. Examen des documents soumis à la Réunion commune ou au groupe de travail;
2. Evaluation de la pertinence des exigences de base et des conditions d'obtention du certificat initial et du renouvellement du certificat;
3. Formulation de propositions sur les exigences minimales pour l'agrément de la formation et/ou de l'examen en fonction des conclusions résultant de la discussion du point 2;
4. Formulation de propositions pour des solutions à court terme concernant le renouvellement du certificat dans les Etats membres de la COTIF ou Parties contractantes à l'ADR;
5. Echange d'expérience sur l'application des prescriptions de la section 1.8.3 et évaluation des questions qui en découlent;

Règles de base pour les travaux du groupe de travail

- Les tâches du conseiller à la sécurité fixées actuellement au 1.8.3.3 constituent la base de discussion;
 - L'objectif est d'assurer l'harmonisation des niveaux de qualification des conseillers à la sécurité.
-