



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2005/6
10 décembre 2004

Original: FRANCAIS

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, 7-11 mars 2005)

NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Sous-section 1.1.3.1 d) : Transports effectués par les services d'intervention

Transmis par le Gouvernement de l'Autriche */

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

RESUME

Résumé explicatif :

Conformément à la sous-section 1.1.3.1 d) du RID/ADN, une exemption générale existe pour les transports de marchandises dangereuses effectués par les services d'intervention ou sous leur surveillance. La disposition correspondante du 1.1.3.1 d) de l'ADR se rapporte par contre aux véhicules « accidentés ou en panne ». Il serait souhaitable d'avoir la même règle pour tous les trois modes de transport et qui se rapporte à l'exigence réelle.

Décision à prendre :

Création de règles identiques dans le RID/ADR/ADN

Documents connexes :

-

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2005/6.

La sous-section 1.1.3.1 d) du RID et de l'ADN a la teneur suivante :

« (Les prescriptions du RID/ADN ne s'appliquent pas :)

aux transports effectués par les service d'intervention ou sous leur surveillance; »

La sous-section 1.1.3.1 d) de l'ADR a la teneur suivante :

«(Les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas :)

au transport effectué par les services d'intervention ou sous leur contrôle, en particulier par des véhicules de dépannage transportant des véhicules accidentés ou en panne contenant des marchandises dangereuses; »

Il est notoire que les deux dispositions ont des champs d'application qui s'entrecoupent partiellement et qui partiellement vont au-delà de l'autre disposition.

Un alignement apparaît justifié pour les raisons suivantes :

1. Dans le domaine de l'ADR, une exemption devrait également avoir lieu pour tous les transports qui sont effectués par les services d'intervention ou sous leur contrôle, étant donné que ces transports peuvent se dérouler sur la base des structures particulières des services d'intervention (personnel, équipement, règles internes, surveillance étatique, etc.), sous des conditions de sécurité que l'on ne retrouve pas pour les autres transports.
2. Cette exemption devrait cependant se rapporter pour tous les modes de transport à l'exigence réelle, à savoir aux transports qui sont nécessaires en corrélation avec des interventions, y compris ceux pour établir ou rétablir la disponibilité des services d'intervention.

Proposition

1.1.3.1 d) RID/ADR/ADN : Reçoit la teneur suivante

« d) aux transports effectués par les services d'intervention ou sous leur surveillance /contrôle, dans la mesure où ceux-ci sont nécessaires en corrélation avec des interventions, y compris ceux pour établir ou rétablir la disponibilité des services d'intervention; »

Sécurité : aucun problème.

Faisabilité : aucun problème.

Mesure transitoire : pas nécessaire.
