



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/5
29 décembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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

Genève, 23-27 mars 2009
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Chapitre 3.4 «Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées»

**Communication de la Fédération internationale des associations
de transitaires et assimilés (FIATA)^{1,2}**

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Obligation faite à l'expéditeur de communiquer par écrit au transporteur l'information concernant le poids des quantités limitées qui lui sont remises
Mesure à prendre:	Modifier le texte du chapitre 3.4.9
Document de référence:	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 c)).

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009/5.

Introduction

1. Les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées visées au chapitre 3.4 de l'ADR sont de plus en plus souvent transportées dans le cadre de livraisons groupées. Regrouper divers envois dans un même chargement permet d'utiliser au mieux l'espace de chargement et de réduire ainsi le nombre d'opérations de transport. Il s'agit donc d'une démarche qui présente un intérêt évident en particulier sur les plans économique et environnemental. Ainsi, lorsque les marchandises sont transportées sur de longues distances il arrive souvent que des chargements de 8 tonnes et plus soient regroupés ou transportés avec d'autres envois.

2. Les dispositions de l'ADR qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2009 prescrivent le marquage des conteneurs acheminés sur des engins de transport et des engins de transport contenant des chargements de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées de plus de 8 tonnes à condition qu'un engin de transport d'une masse maximale supérieure à 12 tonnes soit utilisé. C'est pourquoi, à la suite des débats qui ont eu lieu à ce sujet, une disposition faisant obligation à l'expéditeur de donner au transporteur une information générale a été introduite au paragraphe 3.4.9. Cette disposition, entrée en vigueur le 1^{er} janvier, ne précise pas sous quelle forme cette information doit être communiquée: elle peut donc l'être verbalement ou par téléphone. Lorsque les envois différents sont regroupés, il y a souvent plusieurs intersections avant qu'un chargement groupé ne soit constitué. Il peut également arriver qu'il y ait un changement complet de conducteur(s) et de véhicule(s) avant que le transport final ne soit entrepris. Des erreurs peuvent se produire si les modalités de la transmission des données et des informations ne sont pas précisées car diverses solutions sont alors possibles, dont certaines peuvent être inappropriées ou inapplicables, d'où un risque élevé de malentendus ou d'interprétations erronées susceptibles d'avoir une incidence négative sur la sécurité du transport.

3. Pour réduire le plus possible le risque d'amoindrir la sécurité et promouvoir une communication dépourvue d'ambiguïté entre l'expéditeur et le transporteur, il convient de préciser que l'information à communiquer doit l'être **par écrit**.

Proposition

4. Modifier le paragraphe **3.4.9** comme suit:

«Préalablement au transport, les expéditeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent informer le transporteur, par écrit, de la masse brute totale de marchandises de cette catégorie à transporter.».

Justification

5. L'obligation de communiquer l'information par écrit vise à prévenir les erreurs et ne fait peser aucun risque sur la sécurité. Bien au contraire elle permet de maintenir un niveau élevé de sécurité.

Faisabilité

6. L'application de cette nouvelle disposition ne devrait pas poser de problème puisque l'expéditeur n'a pas à remplir un document supplémentaire. Il peut trouver l'information en question dans un document de transport ordinaire, par exemple la note de livraison.