



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**

Berne, 23-27 mars 2015

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Travaux futurs**Débat sur la nécessité d'adopter une approche harmonisée
concernant les Consignes écrites (sect. 5.4.3)
dans le RID/ADR/ADN****Communication du Gouvernement de la Roumanie^{1,2}**

1. La délégation roumaine a examiné les Consignes écrites de la section 5.4.3, telles qu'elles sont formulées actuellement, dans l'ADR, le RID et l'ADN; elle a constaté qu'il existe une série de formulations différentes dans les textes qui, à son avis, ne reflètent pas réellement les spécificités de chaque mode.
2. Par conséquent, la délégation roumaine a l'intention de proposer de tenir un débat en vue d'appliquer une approche harmonisée de la section 5.4.3 pour les trois modes de transport.
3. Il est vrai que les consignes écrites ont été récemment modifiées dans le cadre du WP.15, grâce aux efforts soutenus de plusieurs délégations, et qu'elles ont ensuite été reprises dans le RID et l'ADN avec quelques modifications.
4. La délégation roumaine a été associée aux activités du groupe de travail informel qui a rédigé les nouvelles consignes écrites.
5. Les nouvelles consignes écrites introduites dans l'ADR 2009, toutefois, ont été modifiées dans la version 2011 et de nouveau en 2015.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2015 (ECE/TRANS/240, par. 100; ECE/TRANS/2014/23, module 9, par. 9.2).

² Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2015/1.



6. Comme nous n'avons pas l'intention de lancer de multiples amendements éventuellement inutiles, nous n'en proposons aucun dans le présent document. Les experts sont invités à avoir un échange d'expérience sur une série de questions en ce qui concerne le contenu de la section 5.4.3 pour les différents modes de transport, en vue de décider ensuite des mesures à prendre.

7. Notre argumentation se fonde sur le fait que le texte a été repris depuis l'ADR vers le RID et l'ADN, ce qui confirme qu'il s'agit d'un texte commun qui devrait être harmonisé dans la plus large mesure possible.

8. En conséquence, nous proposons d'entreprendre un effort conjoint des divers modes de transport intérieur pour parvenir à une approche commune de la question à ce niveau.

Proposition

9. La délégation roumaine souhaite demander à la Réunion conjointe d'approuver une opération d'harmonisation entre les trois modes de transport intérieur en ce qui concerne les dispositions de la section 5.4.3 et d'autres prescriptions connexes (concernant par exemple les obligations des participants, la formation spécifique des conducteurs ou de l'équipage, etc.).

10. Nous estimons par conséquent que les discussions devraient porter au moins sur les aspects suivants:

a) L'adoption d'une approche harmonisée pour le texte de 5.4.3.1 à 5.4.3.4;

b) L'obligation du conducteur ou de l'équipage de prendre des mesures et/ou d'intervenir est-elle clairement exprimée en 5.4.3.1 à 5.4.3.3? Cette disposition devrait-elle être complétée par un paragraphe spécial de la sous-section 1.4.2.2?

c) L'équipage du véhicule ADR devrait-il avoir des obligations en cas d'accident ou de situation d'urgence lors d'un transport par ferroutage (RR) ou par transroulage (ro-ro)?

d) L'adoption d'une approche harmonisée pour le titre et le sous-titre de la première page des consignes écrites:

ADR: Mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident;

ADN: Mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident;

RID: Mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident concernant ou pouvant concerner des marchandises dangereuses;

e) L'adoption d'une approche harmonisée pour la phrase descriptive des mesures à prendre figurant à la première page des consignes écrites:

ADR: En cas d'urgence ou d'accident pouvant survenir au cours du transport, les membres de l'équipage du véhicule doivent prendre les mesures suivantes si cela est possible et sans danger;

ADN: En cas d'accident ou d'incident pouvant survenir au cours du transport, les membres de l'équipage du bateau doivent prendre les mesures suivantes si cela est possible et sans danger;

RID: En cas d'accident ou d'incident pouvant survenir au cours du transport, les conducteurs de trains doivent prendre les mesures suivantes si cela est possible et sans danger.

- f) La note a de la page 1 des consignes écrites du RID est-elle vraiment pertinente? («Les prescriptions issues des dispositions de droit ferroviaire ou d'exploitation doivent être respectées.»)
- g) Il semble y avoir contradiction entre les dispositions de 5.4.3.4 et la note 2 de la page 3 des consignes écrites à propos de la possibilité accordée à l'opérateur de transport de modifier le contenu de la colonne (3);
- h) Les notes 2 et 3 de la page 3 des consignes sont-elles vraiment nécessaires?
- i) Il apparaît des divergences entre les réglementations sur les caractéristiques de danger décrites dans la colonne (2);
- j) Est-il nécessaire de décrire de manière condensée l'équipement de protection générale et individuelle dans les consignes écrites?
- i) L'ADN fait référence aux tableaux A et C:
1. Est-il possible de présenter de manière condensée les informations des tableaux A et C à la dernière page des consignes?
 2. Le gain de temps est-il important dans le cas d'un accident ou d'un incident? Serait-il plus efficace de chercher l'information concernant l'équipement directement dans les consignes écrites, que dans l'accord?
- ii) RID:
1. Il n'est pas donné d'indication spécifique sur l'utilisation de l'équipement de protection individuelle devant être transporté dans la cabine du conducteur.
 2. Quelles sont les exigences nationales particulières à prendre en compte pour compléter l'équipement, selon la note a de la page 4? Cette note est-elle vraiment pertinente?
- iii) ADR: la liste des équipements est exhaustive, mais il conviendrait peut-être de clarifier les points suivants:
1. La taille du réservoir collecteur, celle de la pelle et celle du protecteur de plaque d'égout sont-elles des informations pertinentes?
 2. Quelles solutions techniques pourraient être envisagées pour la forme et le matériau du protecteur de plaque d'égout?
- k) Il conviendrait de mentionner l'incidence de l'utilisation des techniques télématiques sur les consignes écrites:
- i) Est-il admis d'utiliser des équipements électroniques (ordinateurs portables, tablettes, téléphones intelligents) pour lire sur ces supports les consignes écrites?
- ii) Est-il toujours nécessaire de détenir des copies papier des consignes par écrit?
- l) Quels sont les effets du développement de la classe 9 et des diverses étiquettes futures de la classe 9 sur les consignes écrites?

11. Plusieurs idées intéressantes concernant les différents modes de transport devraient être prises en considération, à savoir:

a) ADN: Les dispositions du paragraphe 1.3.2.2.5;

b) Les dispositions du paragraphe 1.4.2.2.6 (RID), qu'il est également proposé de reprendre pour l'ADR, seront probablement applicables en outre au paragraphe 1.4.2.2.1 g) (ADN).

12. Les mesures à prendre par le personnel devraient-elles faire partie des exercices pratiques de formation?

13. Ce débat pourrait aboutir à la formulation de certains principes communs et d'une approche commune.
