



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2004/9
21 mai 2004

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 de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Genève, 13-17 septembre 2004)

Chapitre 5.4 – Indication d'une personne responsable dans la documentation

Communication de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	La présente proposition vise à engager un débat au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur les avantages qu'il y aurait, pour les expéditions autres que celles de la classe 6.2, à indiquer une personne responsable dans la documentation.
Mesures à prendre:	Modifier le paragraphe 5.4.1.2.4.
Documents connexes:	OCTI/RID/Not./40e) / TRANS/WP.15/178.

La Réunion commune RID/ADR/ADN a adopté, au paragraphe 5.4.1.2.4, une nouvelle disposition concernant la documentation relative au transport des matières de la classe 6.2:

«Outre les informations relatives au destinataire, le nom d'une personne responsable et son numéro de téléphone doivent être indiqués.»

L'UIC est favorable à cette nouvelle disposition, qui permet au transporteur de joindre une personne responsable en cas de problème lié à l'expédition.

Toutefois, nous souhaiterions obtenir des éclaircissements sur les points suivants:

Quelles sont, aux termes du chapitre 1.4, les obligations de sécurité de cette «personne responsable»?

Quelle relation existe-t-il entre le destinataire et la «personne responsable»?

La personne responsable agit-elle au nom du destinataire?

La section 1.2.1 donne une définition de chacun des intervenants dont il est question au chapitre 1.4; l'UIC aimerait qu'y soit également défini le terme «personne responsable».

En outre, l'UIC estime qu'il ne faudrait pas limiter l'indication d'une «personne responsable» aux expéditions de la classe 6.2. Il est souvent extrêmement difficile pour le transporteur (ferroviaire) d'entrer en relation avec une personne responsable en cas d'accident ou d'incident. Par exemple:

Dans le cadre d'une opération de transport ferroviaire international, une expédition entre la France et la Slovaquie peut impliquer cinq transporteurs ferroviaires en chaîne et l'expéditeur peut être une entreprise basée en Belgique. La situation est encore pire dans le cadre d'opérations de transport multimodal: une citerne mobile est expédiée des États-Unis d'Amérique en Inde. Au cours de la chaîne de transport, elle transite du port de Rotterdam au port de Livourne par chemin de fer. L'expéditeur et le destinataire de la partie ferroviaire sont des entreprises situées dans les terminaux à conteneurs de Rotterdam et de Livourne. À moins que la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses soit jointe à la lettre de voiture internationale ferroviaire (CIM), les quatre transporteurs ferroviaires des pays à traverser pour se rendre de Rotterdam à Livourne ne savent absolument pas quel est le responsable à contacter en cas d'urgence. Par conséquent, l'UIC propose d'entamer un débat sur les expéditions, autres que celles de la classe 6.2, pour lesquelles il serait utile d'indiquer une «personne responsable» dans la documentation.

Justification

Le fait de disposer du nom et du numéro de téléphone d'une personne responsable sera très important en cas d'irrégularité et d'incident durant le transport.

Implications en matière de sécurité

Nombreuses. Les conseils d'une personne responsable peuvent avoir une incidence déterminante sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

Faisabilité

La plupart des intervenants de la chaîne de transport ont déjà désigné une personne responsable susceptible de les conseiller en cas d'incident.

Applicabilité

Les obligations de sécurité de la personne responsable devraient être clairement définies.
