

# OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OCTI/RID/CE/41/61)

5 novembre 2004

Original: Français et anglais

**RID :** 41<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses  
(Meiningen, 15-18 novembre 2004)

**Objet :** Interprétation du RID/ADR

**Communication du secrétariat de l'OTIF**

Dans ce document sont récapitulées les questions d'interprétation du RID/ADR/ADN qui ont été soumis par le secrétariat de la CEE/ONU, en premier lieu dans le document informel INF. 18 à la dernière Réunion commune et par la suite dans le document informel INF. 9 à la dernière session du WP.15. Le document informel INF. 18 n'a pas pu être traité à la Réunion commune, faute de temps. Le secrétariat de la CEE/ONU ayant été d'avis que ces problèmes concernent principalement l'ADR, il a soumis le document informel INF. 9 au WP.15.

Vous trouverez ci-après les questions d'interprétation du document informel INF. 18 ou INF. 9 et en dessous les résultats de la discussion dans le cadre du WP.15, pour autant qu'ils soient pertinents pour le RID, **en caractères italiques**.

### **Marquage des colis**

Certaines dispositions spéciales du RID/ADR (par ex. 633) prescrivent un marquage additionnel des colis qui n'est pas exigé pour d'autres modes de transport. L'on peut se demander si un tel marquage est nécessaire pour les transports précédant ou suivant un parcours maritime/aérien.

**17. Les marquages additionnels requis par le RID ou l'ADR (par exemple selon la disposition spéciale 633) ne sont pas nécessaires si le colis est marqué conformément au Code IMDG ou aux Instructions techniques de l'OACI.**

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

### Quantités limitées

L'on s'est demandé si les marchandises dangereuses qui, selon les prescriptions du Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI pour les quantités limitées, sont admises pour les transports précédant ou suivant un parcours maritime ou aérien, sont également admises en tant que quantités limitées selon le RID/ADR (c.à.d. exemption complète de toutes les prescriptions du RID/ADR).

18. **Le marquage selon l'ADR des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées n'est pas nécessaire si le marquage du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités limitées est apposé sur les colis.**
19. **Un problème se pose toutefois lorsque ces quantités limitées sont complètement exemptées de marquage et de document de transport par le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI, car ces exemptions ne sont pas autorisées par l'ADR. Par ailleurs la dérogation du 1.1.4.2.1 n'est pas valable pour les matières des classes 1 à 8 considérées comme non dangereuses pour le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI.**
20. **Le représentant de la FEA a indiqué que dans le cas du transport maritime, le conteneur serait muni de toutes façons de plaques-étiquettes « LIMITED QUANTITIES ». Il a donc suggéré que ces colis non marqués soient admis au transport routier ADR lorsque les conteneurs ou véhicules portent ces plaques-étiquettes.**
21. **Le Groupe de travail n'a pas trouvé de consensus sur la question qui ne pourrait être réglée que sur la base d'une proposition écrite.**

### Quantités exceptées (excepted quantities) et biens de consommation (consumer commodities) (OACI)

L'on s'est demandé si les marchandises dangereuses qui peuvent être transportées en tant que quantités exceptées selon les prescriptions du Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI (Partie 1, Chapitre 2, Section 2.4), peuvent également être transportées selon le RID/ADR pour les transports précédant ou suivant un parcours maritime ou aérien.

L'on s'est demandé si les marchandises dangereuses qui, pour le trafic aérien, sont classifiées en tant que « biens de consommation, No ID 8000, classe 9 », bien qu'en réalité elles devraient être affectées à un No ONU des classes 1 à 9 du RID/ADR, peuvent être transportés aux mêmes conditions pour les transports précédant ou suivant un parcours aérien.

22. **Le marquage/étiquetage des colis selon les dispositions des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités exceptées ou les biens de consommation peut remplacer le marquage/étiquetage ADR, mais cette dérogation ne vaut pas pour la classification et le document de transport doit contenir les informations prescrites par l'ADR pour les matières en question.**
23. **Les représentants de la Norvège et du Danemark ont exprimé une réserve sur l'acceptation au transport routier dans leur pays des colis marqués et étiquetés selon les Instructions techniques de l'OACI applicables aux biens de consommation.**

### Polluants aquatiques

Selon la dernière phrase du 1.1.4.2.1, « cette dérogation ne vaut pas pour les marchandises classées comme dangereuses dans les classes 1 à 8 du RID/ADR, et considérées comme non dangereuses conformément aux dispositions applicables du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI ».

De l'avis du secrétariat cette phrase induit en erreur, car pour le cas où des marchandises sont considérées comme non dangereuses selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI, les dispositions des alinéas a), b) et c) ne peuvent pas être respectées et la dérogation ne peut ainsi pas être applicable. Cette phrase a peut-être l'avantage d'apporter une clarification pour les marchandises des classes 1 à 8, mais elle peut conduire cependant à des interprétations différentes pour des marchandises de la classe 9, en particulier lors du transport de polluants précédant ou suivant un parcours maritime.

Le secrétariat constate que tous les Nos ONU de la classe 9 du RID/ADR sont soumis au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI et qu'ainsi les marchandises de la classe 9 du RID/ADR sont également soumises au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI.

L'on s'est demandé si, sur la base de cette phrase, une matière qui satisfait aux critères pour les polluants aquatiques du RID/ADR, mais qui cependant n'est pas énumérée comme polluant marin dans le Code IMDG, peut être exemptée du RID/ADR en transport précédant ou suivant un parcours maritime.

24. **Les matières dont on sait qu'elles répondent aux critères du 2.3.5 doivent être transportées selon les conditions applicables aux numéros ONU 3077 ou 3082 avant ou après le transport aérien. Ceci n'est pas contradictoire avec les Instructions techniques de l'OACI qui prévoient cette situation.**
25. **Les colis, conteneurs et conteneurs citernes marqués « polluants marins » conformément au Code IMDG avant ou après un transport maritime sont acceptés en transport routier.**
26. **Un membre du secrétariat a indiqué que les matières dont on sait qu'elles répondent aux critères des polluants aquatiques du 2.3.5 devraient, avant ou après un transport maritime, être transportées soit selon les conditions de l'ADR pour les Nos ONU 3077 ou 3082, soit selon le Code IMDG pour ces mêmes rubriques. En effet, à son avis, une matière remplissant les critères du 2.3.5 actuels remplit également ceux de l'annexe III de la Convention MARPOL et du Code IMDG pour les polluants marins, même si la matière n'est pas nommément citée dans le Code IMDG comme polluant marin.**
27. **Le secrétariat estimait que la dernière phrase du 1.1.4.2.1 devrait être simplifiée pour s'appliquer à toutes les matières des classes 1 à 9, car à son avis il n'y a pas d'exemple de matières de la classe 9 qui soient considérées dangereuses selon l'ADR et qui ne le soient pas pour le transport aérien**

#### **Protection contre le vol**

Le groupe de travail du WP.15 estime qu'il n'existe aucun problème avec l'interprétation possible de l'intention de la prescription du 1.10.3.3. La phrase « la protection contre le vol des trains ou des wagons...**ou** de leur chargement » devrait être interprétée comme « la protection contre le vol des trains ou des wagons...**et** de leur chargement ». Dans l'exemple proposé par l'Allemagne dans le document informel INF : 13, tant le vol des trains ou des wagons **que** leur chargement **également** devrait être assuré, et le texte du 1.10.3.3 devrait être corrigé.