

OTIF/RID/CE/GTP/2018/13

9 octobre 2018

Original : anglais

RID : 10^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Cracovie, 21-23 novembre 2018)

Objet : Obligations des intervenants impliqués dans un incident, en vertu du 1.8.5.1

Proposition de l'Espagne

SYNTHÈSE

Résumé analytique : À la suite de la modification adoptée à la dernière Réunion commune, l'Espagne souhaiterait une discussion sur l'obligation prévue au 1.8.5.1 de soumettre un rapport d'accident.

Décision à prendre : Clarifier le rôle du gestionnaire d'infrastructure au 1.8.5.1.

Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/30 transmis par le gouvernement de l'Autriche à la Réunion commune (17-21 septembre 2018).

Introduction

1. À sa dernière session à Genève, la Réunion commune a discuté du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/30 transmis par le gouvernement de l'Autriche. La proposition autrichienne originale était de remplacer le destinataire par le déchargeur au 1.8.5.1 dans la liste des intervenants devant s'assurer qu'un rapport d'accident soit soumis. Après discussion, il a toutefois été décidé d'ajouter le déchargeur à la liste, sans en retirer le destinataire.
2. Les arguments avancés pour cette décision étaient que selon le 1.4.1.3, les États parties ont la possibilité de transférer à un ou plusieurs autres intervenants les obligations incombant à un intervenant particulier et que les pratiques pouvaient donc varier d'un État partie à l'autre. De plus, le rapport peut être envoyé par un ou plusieurs participants.

3. La décision prévoit que le 1.8.5.1 du RID soit libellé comme suit :

*« Si un accident ou un incident grave se produit lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État partie au RID, le chargeur, le remplisseur, le transporteur, **le déchargeur** ou le destinataire, et le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, doivent respectivement s'assurer qu'un rapport établi selon le modèle prescrit au 1.8.5.4 soit soumis à l'autorité compétente de l'État partie au RID concerné dans un délai d'un mois après que l'événement s'est produit. ».*

4. La version anglaise de ce paragraphe est la suivante :

*« If a serious accident or incident takes place during loading, filling, carriage or unloading of dangerous goods on the territory of an RID Contracting State, the loader, filler, carrier, **unloader**, consignee or if the case may be the railway infrastructure manager, respectively, shall ascertain that a report conforming to the model prescribed in 1.8.5.4 is made to the competent authority of the RID Contracting State concerned at the latest one month after the occurrence. ».*

5. Les versions anglaise et française sont légèrement différentes. Une traduction littérale en français du texte anglais serait :

*« Si un accident ou un incident grave se produit lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État partie au RID, le chargeur, le remplisseur, le transporteur, **le déchargeur, ou** le destinataire, ~~et~~ **ou** le cas échéant le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, doivent respectivement s'assurer qu'un rapport établi selon le modèle prescrit au 1.8.5.4 soit soumis à l'autorité compétente de l'État partie au RID concerné dans un délai d'un mois après que l'événement s'est produit. ».*

6. L'Espagne souhaiterait des clarifications sur la signification de « respectivement » et, concernant le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, de « et [ou] le cas échéant ».

Analyse

7. L'Espagne est d'avis qu'avec les modifications approuvées par la Réunion commune en septembre, le mot « respectivement » est désormais superflu. Il n'est plus possible de faire correspondre chaque action décrite (chargement, remplissage, transport, etc.) aux différents intervenants dans la chaîne de transport (chargeur, remplisseur, transporteur, etc.) puisqu'il n'y a pas d'action spécifique correspondant au destinataire. Il en va de même pour le gestionnaire d'infrastructure.
8. L'interprétation de l'Espagne est qu'en cas d'accident ou d'incident, les différents intervenants remettent un rapport d'accident s'ils sont impliqués dans l'accident. Cela signifie que plusieurs rapports d'accident doivent être soumis si plusieurs intervenants sont impliqués. Par conséquent, le mot « respectivement » devrait être supprimé pour plus de clarté car il restreint l'obligation à un seul intervenant. Étant donné que l'ADR et l'ADN sont également concernés, ce point devrait être discuté par la Réunion commune.
9. En ce qui concerne le gestionnaire d'infrastructure, l'expression « le cas échéant » laisse penser qu'il peut ne pas être nécessaire que celui-ci soumette un rapport d'accident. La différence entre les versions anglaise et française (« ou » / « et ») sème encore plus la confusion.
10. Le gestionnaire d'infrastructure est traité différemment avec l'ajout de « et [ou] le cas échéant », alors que cela aurait également pu être inséré pour les autres intervenants.

11. L'Espagne souhaiterait une discussion sur les cas dans lesquels il est estimé que le gestionnaire d'infrastructure ne devrait pas soumettre de rapport, car selon elle le gestionnaire d'infrastructure devrait toujours être impliqué si un accident survient pendant le transport sur son réseau.
12. De plus, l'Espagne voudrait demander au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID son opinion sur l'inclusion dans ce paragraphe de tous les intervenants de la chaîne de transport. Dans la mesure où l'on a gardé le destinataire au 1.8.5.1 même s'il n'agit pas directement dans le processus de transport, il pourrait être intéressant d'inclure d'autres intervenants. L'expéditeur, l'emballeur, l'exploitant de wagons-citernes, l'exploitant de citernes mobiles, l'exploitant de conteneurs-citernes ou encore l'entité chargée de l'entretien peuvent détenir des informations pertinentes sur un accident susceptibles d'aider à expliquer les faits et il pourrait leur être demandé de soumettre un rapport d'accident. Notons à cet égard qu'en vertu du 1.8.3.6, l'emballeur doit préparer un rapport d'accident si un accident survient.

Proposition

13. L'Espagne propose de discuter des aspects mentionnés aux paragraphes 7, 8 et 12. En fonction du résultat de ces discussions, l'Espagne pourra soumettre une proposition à la prochaine Réunion commune.
14. L'Espagne propose de plus de modifier le 1.8.5.1 en supprimant « le cas échéant » :

*« Si un accident ou un incident grave se produit lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses sur le territoire d'un État partie au RID, le chargeur, le remplisseur, le transporteur, **le déchargeur, —ou** le destinataire, ~~et le cas échéant~~ ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, doivent respectivement s'assurer qu'un rapport établi selon le modèle prescrit au 1.8.5.4 soit soumis à l'autorité compétente de l'État partie au RID concerné dans un délai d'un mois après que l'événement s'est produit. ».*