

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

Rapport explicatif



Généralités



En particulier



Article premier Champ d'application



Article 2 Exemptions



Article 3 Restrictions



Article 4 Autres prescriptions



Article 5 Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord
des véhicules automobiles



Article 6 Annexe

Rapport explicatif ⁷

Généralités

1. La première réglementation internationale du transport de matières et objets dangereux était contenue dans le § 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer et leur Annexe 1. En ce qui concerne les prescriptions de cette Annexe, il ne s'agissait que des conditions du contrat de transport, qui étaient imposées à l'expéditeur des matières et objets dangereux concernés. L'objectif en était le maintien de la sécurité des personnes et des biens dans l'exploitation ferroviaire. La conséquence juridique consistait en la possibilité du chemin de fer, en cas de non respect des conditions, de refuser le transport, malgré l'obligation de transporter existante en principe. Selon la situation juridique d'alors, il n'était cependant pas interdit au chemin de fer de transporter de telles marchandises. Il pouvait plutôt, lors de la conclusion d'un contrat de transport, exiger que l'expéditeur respecte ses obligations de droit civil résultant de ces conditions de transport particulières, et réclamer, le cas échéant, des dommages-intérêts.
2. Au cours des révisions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'accent s'est déplacé, de manière plus ou moins inaperçue : d'un règlement à contenu de droit privé, l'on est passé à des prescriptions de sécurité qui aujourd'hui sont qualifiées plutôt de prescriptions de droit public.
3. Un problème essentiel de la conception actuelle du RID réside dans le fait que celui-ci, conformément au marginal 1, alinéa (1), constitue le règlement d'exécution de l'article 4, lettre d), et de l'article 5, § 1, lettre a) des RU CIM 1980. Le champ d'application du RID dépend ainsi, en principe, du champ d'application des Règles uniformes CIM (RU CIM). Il en résulte trois restrictions formelles importantes :
 - le RID ne s'applique qu'aux transports internationaux;
 - il ne s'applique qu'aux transports sur des lignes inscrites sur la liste CIM;
 - le transport doit être effectué sur la base d'un contrat de transport CIM sous couvert d'une lettre de voiture CIM.

Des prescriptions de sécurité qui servent à la protection des personnes, de l'environnement et des marchandises devraient cependant être applicables indépendamment de telles restrictions formelles. Entre temps, sur la base de la Directive 96/49/CE du 23 juillet 1996 (Directive-cadre RID), les Etats membres des Communautés européennes (CE) doivent appliquer le RID également aux transports de marchandises dangereuses par chemin de fer en trafic national et aux transports entre les Etats membres, et ce indépendamment d'un contrat de transport CIM et du document de transport utilisé.

⁷ Les articles, paragraphes etc. sans désignation particulière sont ceux du RID; les renvois aux procès-verbaux de sessions sans indication précise concernent les sessions de la Commission de révision s'il n'en ressort pas autrement du contexte.

4. Des difficultés concrètes ont surgi de la construction juridique du RID en vigueur dans le contexte du transport de wagons-citernes vides, conteneurs-citernes vides pour vrac et petits conteneurs pour vrac vides, non nettoyés, appartenant au chemin de fer et ayant contenu des marchandises dangereuses. Ces transports s'effectuent par le chemin de fer sans qu'un contrat de transport CIM ait été conclu et ne sont ainsi pas soumis au RID. Ce problème a été provisoirement résolu par une disposition complémentaire uniforme des chemins de fer (DCU n° 2 des chemins de fer à l'art. 28 CIM 1980), disposition qui impose au destinataire du "transport à charge" précédant certaines obligations afin de garantir la sécurité lors du "transport à vide" qui suit.
5. Le contrat de transport CIM commence par l'acceptation au transport de la marchandise avec la lettre de voiture et se termine par la livraison de la marchandise. Les activités de chargement et de déchargement se déroulent souvent en dehors de ce laps de temps, en particulier lors du transport de wagons complets. Les dangers typiques liés au transport de marchandises dangereuses ne se limitent ainsi pas à la durée du contrat de transport. Les obligations qui aujourd'hui déjà résultent du RID n'incombent - malgré le fait que le RID a son origine dans le droit de transport des marchandises - pas non plus uniquement aux parties du contrat de transport (expéditeur, destinataire et transporteur). Un exemple concret sont les prescriptions relatives aux récupérateurs de gaz (retour de gaz) qui créent des obligations pour le chargeur et le déchargeur, même lorsque ceux-ci n'interviennent pas directement en tant qu'expéditeur ou destinataire dans le contrat de transport.
6. Du point de vue législatif, le RID en vigueur est insuffisant : en effet, il ne désigne pas, en règle générale, clairement les personnes auxquelles incombent les différentes obligations. Or, dans l'intérêt de la sécurité, il est souhaitable de stipuler plus clairement dans le RID lui-même à qui incombent les différentes obligations selon le RID.
7. Sur la base d'une présentation détaillée des domaines dans lesquels la conception et la systématique actuelle du RID causent des difficultés, l'Office central a procédé en 1992 à un sondage auprès des Etats membres sur leur opinion quant à une éventuelle restructuration du RID. Sur les 20 Etats ayant répondu au total, 17 se sont prononcés en faveur de la restructuration proposée par l'Office central. Partant de ce résultat, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID) a mis sur pied, lors de sa 29ème session (22-26.3.1993), un groupe de travail sous la présidence de l'Autriche. Lors de sa 6ème session (28-31.10.1996), ce groupe de travail a pu achever la 2ème lecture du document de base du 10 septembre 1993 élaboré par son président en accord avec l'Office central. Le résultat de ces travaux, y compris le rapport explicatif y relatif, a été soumis à la 4ème Assemblée générale (Athènes, 8-11.9.1997) en tant que document d'information AG 4/3.3 du 1er juillet 1997; elle en a pris connaissance (document final, ch. 7.2).
8. Le concept de base prévoit la création d'un propre Appendice C à la COTIF (= RID), cet Appendice C devant se composer d'une partie "juridique" d'une part et d'une annexe "technique" d'autre part. L'annexe technique doit être conçue conformément aux résultats des travaux qui visent à restructurer le RID/ADR sous une forme conviviale pour l'utilisateur.

9. L'objectif de la restructuration des Annexes techniques du RID et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) est d'uniformiser la structure à la fois des prescriptions communes à tous les modes de transport et des prescriptions spécifiques aux différents modes de transport sous une forme qui facilite la compréhension et l'application par les utilisateurs des prescriptions pour le transport des marchandises dangereuses.
10. Le Groupe de travail a constaté qu'il serait nécessaire, non seulement en ce qui concerne les Annexes techniques, mais également pour ce qui est de la partie juridique, en particulier pour l'énumération des obligations des intervenants, de prévoir des prescriptions uniformes dans le RID et dans l'ADR. Etant donné que la reprise, dans l'ADR même, du contenu du nouvel Appendice C à la COTIF élaboré par le Groupe de travail aurait entraîné une modification de l'ADR nécessitant une ratification, le président du Groupe de travail a soumis à la Réunion commune RID/ADR en janvier 1997 des propositions idoines de l'Autriche. Celles-ci consistaient à reprendre une partie importante des dispositions juridiques restructurées du futur Appendice C dans la partie générale de l'Annexe technique, non sujette à ratification, tant de l'ADR que du RID, en particulier les définitions et les prescriptions relatives aux obligations des intervenants. La Réunion commune RID/ADR (17-21.3.1997) a approuvé en principe cette manière de procéder. La proposition de l'Autriche a été adaptée au cadre juridique de l'ADR et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ainsi qu'à la structure des Annexes de l'ADR, ce qui a eu pour conséquence une nouvelle rédaction des textes du RID élaborés par le Groupe de travail. Cette façon de procéder a également été appuyée par la Commission européenne parce qu'elle présente l'avantage de pouvoir reprendre, par ce biais, les nouvelles dispositions juridiques et les prescriptions techniques restructurées dans les Appendices aux Directives-cadres RID et ADR.
11. Le problème de la modification des prescriptions communes de la partie générale des Annexes techniques du RID et de l'ADR par la procédure simplifiée, c'est-à-dire pour le RID par décision de la Commission d'experts du RID, comme jusqu'à maintenant, et pour les Annexes techniques de l'ADR en vertu de son article 14, se pose, en principe, de la même façon pour les deux Règlements : dans la mesure où, pour les Etats membres, une modification de ces prescriptions par la procédure simplifiée est acceptable en ce qui concerne l'ADR, cela devrait également être possible en ce qui concerne les prescriptions parallèles du RID.
12. Les dispositions juridiques à caractère général qui sont restées du projet d'origine d'un nouvel Appendice C, élaboré par le Groupe de travail (doc. AG 4/3.3 du 1.7.1997), ont été examinées par la Commission de révision lors de la 17ème session (4.5.1998); elles ont été, tout d'abord, adoptées à titre indicatif, du fait que le quorum n'avait pas été atteint (18 des 39 Etats membres de l'OTIF étaient représentés). Ces dispositions représentent, du point de vue du contenu, le strict minimum pour donner une base juridique à l'Annexe "technique" de l'Appendice C.
13. Lors de la 19ème session, la Commission de révision a décidé dans le cadre des délibérations relatives à la COTIF, Convention de base, que la Commission d'experts du RID sera compétente non seulement en matière de décisions relatives à l'Annexe "technique" à l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modifications de l'Appendice C lui-même (v. procès-

verbal, p. 77). Cela n'est pas sans importance eu égard à l'article 2 (exemptions) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 2). Le texte adopté par la Commission de révision prévoit toutefois qu'un tiers des Etats représentés dans la Commission peut demander que des propositions de modifications soient soumises pour décision à l'Assemblée générale (art. 33, § 5 COTIF). Voir également la remarque sous chiffre 19.

14. Lors de la 20ème session (1.9.1998), la Commission de révision a pu achever en deuxième lecture, avec le quorum nécessaire, les délibérations relatives au nouvel Appendice C (RID - sans Annexe).
15. Malgré l'accord de principe de la Réunion commune en mars 1997 de fixer les définitions et les obligations des différents intervenants dans le cadre d'un transport de marchandises dangereuses dans les Annexes dites techniques du RID et de l'ADR (v. ch. 10), les textes élaborés à cette fin par le Groupe de travail ont maintes fois été remis en question (v. les rapports sur les réunions suivantes : Réunion commune RID/ADR, septembre 1997, Bulletin 1997, p. 336; 9ème session du Groupe de travail, octobre 1997, Bulletin 1997, p. 338; 10ème session du Groupe de travail, janvier 1998, Bulletin 1998, p. 41; Réunion commune RID/ADR, mars 1998, Bulletin 1998, p. 80; 11ème session du Groupe de travail, 19 mai 1998, Bulletin 1998, p. 148). Finalement, les textes en question figurant dans la première partie des Annexes du RID et de l'ADR ont été - exception faite de quelques rares points restés en suspens - adoptés par la Réunion commune RID/ADR en septembre 1998. Les points restés en suspens, notamment la détermination définitive des obligations des différents intervenants ont encore fait l'objet de délibérations au sein de différents autres groupes de travail. Tous les textes doivent cependant encore être formellement décidés par la Commission d'experts du RID, en ce qui concerne le RID, et l'organe compétent de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), pour ce qui est de l'ADR.
16. La restructuration de l'Annexe technique visant à faciliter son application par l'utilisateur entraîne une charge de travail considérable. Dans la mesure où l'Annexe "technique" comporte des prescriptions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts du RID, ces travaux n'avaient pas d'influence sur le calendrier prévu des travaux dans le cadre de la préparation des décisions de la 5ème Assemblée générale. Etant donné que l'ensemble des travaux de restructuration de l'Annexe de l'Appendice C ne pourra être achevé définitivement qu'après la 5ème Assemblée générale, mais aussi en raison du volume des textes de cette Annexe, il a été opté pour la même solution juridique que celle retenue lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980.
17. Il est envisagé d'achever les travaux relatifs à la restructuration axée sur l'utilisateur de l'Annexe "technique" à l'Appendice C d'ici la fin de l'année 1999, après au total 15 sessions d'une semaine du Groupe de travail chargé de la restructuration, afin que la date d'entrée en vigueur du 1er janvier 2001 puisse être respectée. Cette date a également été prévue, par la CEE/ONU, pour les modifications de l'ADR et, par l'Organisation maritime internationale (OMI), pour celles du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG).

18. La 5ème Assemblée générale (26.5-3.6.1999) a adopté sans modification les textes décidés par la Commission de révision (procès-verbal, p. 182/183).
19. Dans le contexte de la “compétence plénière” de la Commission d’experts du RID en ce qui concerne les modifications de l’ensemble de l’Appendice C, confirmée par la 5ème Assemblée générale, la suggestion de la Belgique, du Comité international des transports ferroviaires (CIT) et de l’Union internationale des chemins de fer (UIC) soumise à la 5ème Assemblée générale, selon laquelle “les questions de responsabilité du futur RID doivent relever de la compétence de la Commission de révision et non de la Commission d’experts du RID” revêt un certain intérêt. L’Office central avait toujours été d’avis que les questions juridiques devaient relever de la compétence de la Commission de révision. Il n’est toutefois pas parvenu à persuader la majorité des Etats membres (pour plus de détails, v. document AG 5/3.16 du 1.5.1999).

En particulier

Article premier

Champ d’application

1. L’élément “international” n’a pas été défini. Il est en tout cas nécessaire que le transport se fasse sur le territoire d’au moins deux Etats membres. L’applicabilité du RID ne dépend par ailleurs pas du fait que le transport est soumis ou non aux RU CIM (v. ch. 3-5 des Généralités).
2. En sus du transport proprement dit, le champ d’application inclut également toutes les activités visées par l’Annexe, notamment les opérations de chargement et de déchargement des marchandises dangereuses. Dans la partie 1 de l’Annexe, Dispositions générales, le terme de “transport” est défini matériellement et indépendamment du contrat de transport, à savoir comme le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions du transport et y compris le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions du trafic avant, pendant et après le changement de lieu. Le terme de “transport” englobe également le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).
3. Le § 1, lettre b) règle notamment le problème des transports complémentaires sur des parcours maritimes. Dans ce contexte, le transport de wagons-citernes sur des parcours maritimes courts en trafic avec le Royaume-Uni et l’Irlande ainsi que sur des ferries en mer Baltique, revêt une importance particulière. Dans le cas de transports complémentaires par route ou par voies de navigation intérieure, l’ADR et le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) (à l’avenir également l’Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure - ADN) auront toujours, même s’il n’y a qu’un seul contrat de transport, la primauté sur le RID en ce qui concerne les autres moyens de transport utilisés.

4. Le code IMDG relatif au transport maritime de marchandises dangereuses ne contient actuellement pas de prescriptions particulières pour les transports susmentionnés de wagons-citernes. Pour cette raison, les autorités des Etats concernés (Belgique, France, Irlande et Royaume-Uni) sont convenues de prescriptions supplémentaires en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses sur les parcours maritimes entre le Royaume-Uni et le continent ou l'Irlande. Une réglementation similaire se trouve dans le mémorandum sur la mer Baltique relatif au transport sur les parcours ferry-boats entre Göteborg et Frederikshavn, Helsingborg/Syd et Copenhague (København), Malmö et Lübeck/Skandinavienkai, Trelleborg et Saßnitz ainsi que Ystad et Swinoujscie (Swinemünde).
5. Dans la mesure où le code IMDG ne créera pas, à l'avenir, des prescriptions particulières pour les transports maritimes de wagons ferroviaires mentionnés ci-dessus - du moins est-ce peu probable -, il est nécessaire de disposer d'une réglementation légale, à laquelle l'Annexe de l'Appendice C se prête fort bien. Actuellement, le code IMDG a le caractère d'une recommandation déclarée contraignante par les Etats sur la base du droit national. Par conséquent, les Etats concernés peuvent convenir de déroger à ces recommandations. A l'avenir, le code IMDG deviendra, en tant que partie intégrante de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), du droit international contraignant. Pour cette raison, les prescriptions particulières du RID ne doivent pas être contraires à ces prescriptions du droit maritime; elles pourraient toutefois les compléter. Par conséquent, le texte adopté par la Commission de révision comporte, eu égard en particulier au futur droit maritime, une réserve quant aux prescriptions applicables aux transports effectués avec d'autres moyens de transport (procès-verbal de la 20ème session, 1ère séance, p. 2/3).
6. Le § 2 comporte, en alignement sur des textes similaires dans l'ADR, dans les Directives-cadres RID et ADR des CE et dans le projet d'ADN, l'interdiction de transporter en trafic international ferroviaire des marchandises dangereuses dont le RID exclut le transport. Cette constatation a pour objectif la clarté juridique (cf. art. 4, lettre d) CIM 1980).

Article 2

Exemptions

1. Cette disposition précise, tout comme la disposition analogue dans le projet actuel de l'ADN, que l'Annexe technique peut prévoir certaines exemptions. De telles prescriptions se trouvent déjà dans la version du RID (marg. 17) et de l'ADR (marg. 2009/10 609) applicable depuis le 1er janvier 1999. Conformément à ces marginaux, les prescriptions du RID ne s'appliquent pas aux transports suivants :
 - a) aux transports de marchandises dangereuses effectués par des particuliers lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisirs ou sportives;
 - b) aux transports de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID qui comportent accessoirement des matières dangereuses dans leur structure ou leurs circuits de fonctionnement;

- c) aux transports effectués - en quantités limitées - par des entreprises accessoirement à leur activité principale, tels que l'approvisionnement de chantiers de bâtiments, de génie civil, ou tels que ceux effectués pour des travaux de mesure, de réparations et de maintenance;
 - d) aux transports effectués par les services d'intervention (p. ex. police et pompiers) ou sous leur surveillance;
 - e) aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement à condition que toutes les mesures soient prises afin que ces transports s'effectuent en toute sécurité.
2. La Commission de révision a renoncé, dans le texte de l'Appendice C même, à une énumération limitative des types de transport pouvant être exemptés. Elle a, au lieu de cela, tenu à stipuler expressément que les exemptions ne sont admissibles que si la sécurité du transport est assurée (procès-verbal de la 20ème session, 1ère séance, p. 3-5).
3. Le renvoi à l'Annexe en ce qui concerne les cas d'exemptions ou leur étendue pose problème. La modification des cas qui y sont prévus (p. ex. leur extension) relève de la compétence de la Commission d'experts du RID. Or, conformément à l'article 33, § 5 de la COTIF, cette même Commission est également compétente en ce qui concerne les modifications de cet article 2 du RID. La restriction du mandat de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne la modification de l'Annexe du RID recherchée par la Commission de révision n'est que partiellement atteinte avec la réglementation décidée (v. cependant ch. 13 *in fine* ainsi que le ch. 19 des Généralités).

Article 3

Restrictions

1. A l'instar de l'article 4, § 1 de l'ADR ainsi que des prescriptions analogues dans les Directives-cadres RID et ADR des CE, le RID stipule également que chaque Etat membre a le droit de réglementer ou d'interdire le transport ferroviaire de marchandises dangereuses pour des raisons autres que celle de la sécurité du transport, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà assurée par les prescriptions de l'Annexe.
2. Au cours des travaux de révision, un représentant des chemins de fer a souligné plusieurs fois l'importance d'une information rapide des chemins de fer sur les mesures prises par les Gouvernements, afin de pouvoir garantir un déroulement aisé du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Dans ce contexte, il a été rappelé qu'avec la suppression de l'obligation de transporter dans les nouvelles RU CIM, l'article 3, § 4 des RU CIM 1980 et l'obligation de notification qui y est prévue seront également supprimés.

Article 4 **Autres prescriptions**

En raison de la suppression du lien juridique entre le RID et les RU CIM, le Groupe de travail et la Commission de révision ont considéré qu'il était nécessaire d'attirer expressément l'attention sur le fait qu'outre le RID, les prescriptions générales relatives aux transports ferroviaires étaient également applicables. Une disposition comparable se trouve à l'article 5 de l'ADR et sera également reprise dans le futur ADN.

Article 5 **Type de train admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord de véhicules automobiles**

1. Etant donné que suite aux décisions de la Commission de révision et de la 5ème Assemblée générale concernant les RU CIM, l'actuelle Annexe IV (RIEx) aux RU CIM 1980 sera supprimée, il s'avère nécessaire de mentionner ce type de transport dans la partie "juridique" du futur RID, ce type de transport étant soumis à des prescriptions particulières dans le RID actuel. Il s'agit de transports en petites quantités de marchandises dangereuses qui peuvent être transportées exceptionnellement dans des trains voyageurs au lieu de trains marchandises.
2. L'interdiction de transporter comme bagages des matières et objets dangereux contenue dans l'article 18 des RU CIV 1980, est étroitement liée à l'obligation de transporter conformément à l'article 4 des RU CIV 1980. L'interdiction de transporter des marchandises dangereuses est rédigée dans les RU CIV 1980 de manière nettement plus générale que les prescriptions du RID. La réglementation relative au transport de marchandises dangereuses comme colis à main ou bagages doit être alignée à l'avenir sur la réglementation pour les marchandises dangereuses, applicable au trafic aérien (cf. Annexe 18 à la Convention de Chicago et les Instructions techniques de l'Association du transport aérien international - IATA).
3. Le transport de marchandises dangereuses comme colis à main, bagages ou à bord de véhicules automobiles dans des trains auto-couchettes, conformément à l'article 12 des RU CIV dans la version adoptée par la 5ème Assemblée générale, représente une exception, nécessaire dans la pratique, à l'obligation de transporter des marchandises dangereuses uniquement dans des trains marchandises.
4. L'article 12, § 4, en liaison avec l'article 14 des RU CIV, dans la version adoptée par la 5ème Assemblée générale, oblige le voyageur à respecter les prescriptions correspondantes du RID. Il est responsable envers le transporteur de tout dommage résultant du non-respect de cette obligation (v. remarques relatives à l'art. 12 et 53 des RU CIV, doc. AG 5/3.4 du 15.2.1999). Le problème de savoir comment porter au mieux à la connaissance des voyageurs ces prescriptions relatives aux marchandises dangereuses, p. ex. sous forme d'affiches dans les gares ou de brochures, est à distinguer de la question de savoir comment sont rédigées les prescriptions juridiques. Une présentation facilement compréhensible et généralement accessible sera d'une importance particulière.

5. L'article 5 énonce le principe général selon lequel de tels transports ne sont admis qu'aux conditions particulières du RID. Les détails en ce qui concerne les quantités, les emballages, les inscriptions etc. ainsi que les prescriptions particulières pour les marchandises dangereuses utilisées en rapport avec un traitement médical (p. ex. les bouteilles à gaz) doivent être réglés dans l'Annexe du RID.

Article 6

Annexe

Cette prescription a pour objectif la clarté juridique et permet des simplifications rédactionnelles (procès-verbal de la 20ème session, 1ère séance, p. 7).