

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission de révision
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/6
02.04.2014**

Original : DE

25^e session

**Documents électroniques concernant le transport des marchandises dange-
reuses**

Information sur les travaux de la Commission d'experts RID

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'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

1. La section 5.4.0 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID, annexe à l'appendice C à la COTIF) comporte les prescriptions suivantes pour la documentation :

« **5.4.0** Généralités

5.4.0.1 À moins qu'il n'en soit spécifié autrement par ailleurs, tout transport de marchandises réglementé par le RID doit être accompagné de la documentation prescrite dans le présent chapitre, selon qu'il convient.

5.4.0.2 Il est admis de recourir aux techniques de traitement électronique de l'information (TEI) ou d'échange de données informatisées (EDI) pour faciliter l'établissement des documents ou les remplacer, à condition que les procédures utilisées pour la saisie, le stockage et le traitement des données électroniques permettent de satisfaire, de manière au moins équivalente à l'utilisation de documents sur papier, aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données en cours de transport.

5.4.0.3 Lorsque les informations relatives aux marchandises dangereuses sont fournies au transporteur à l'aide des techniques du TEI ou de l'EDI, l'expéditeur doit pouvoir donner ces informations au transporteur sous forme de document sur papier, où elles apparaîtront suivant l'ordre prescrit dans le présent chapitre. »

2. La 2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Copenhague, 18-22 novembre 2013) a traité une proposition du Comité international des transports ferroviaires (CIT) visant à donner à l'avenir la priorité aux documents électroniques par rapport aux documents papier pour le transport de marchandises dangereuses (cf. http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/05_gef_guet/02_RID_fach_01_gt_p/021_2013/CE_GTP_2013-INF_09_F.pdf).
3. La proposition du CIT a été unanimement saluée par le groupe de travail, qui a en outre rappelé que la Réunion commune RID/ADR/ADN (Genève, 17-27 septembre 2013) avait pris une décision de principe sur l'architecture de système pour le recours au document de transport électronique et l'amélioration de la gestion des urgences en transport de marchandises dangereuses. Cette décision se fondait sur les résultats intermédiaires du groupe de travail informel sur la télématique de la Réunion commune RID/ADR/ADN, présentés dans le document <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/dgwp15ac1/ECE-TRANS-WP15-AC1-2013-GE-INF.3e.pdf> (en anglais).
4. L'architecture de système choisie prévoit que les entreprises de transport consignent toutes les données nécessaires au transport de marchandises dangereuses dans leur propre base de données ou celle de l'entreprise de services de leur choix. Pour la gestion du trafic et les interventions d'urgence, les agents de contrôle ou les services d'intervention informent leur centre d'opération des signes apparents, comme le numéro du wagon. Le centre effectue alors une recherche dans la base de données du transporteur via une interface en ligne (gestion centralisée des services). La gestion

centralisée garantit que seules des entités habilitées peuvent avoir accès aux données enregistrées par les transporteurs.

5. L'architecture de système choisie permet l'utilisation des systèmes existants tant de la part des entreprises de transport que de celle des autorités de contrôle et des services d'intervention. Cette gestion centralisée régissant les demandes et l'accès aux données devrait de préférence être mise en place au sein de la Commission européenne.
6. L'une des décisions d'interprétation du groupe de travail sur la télématique de la Réunion commune RID/ADR/ADN reposait sur le principe selon lequel toute entreprise de transport pouvait elle-même décider en vertu de la section 5.4.0 si les documents de transport étaient produits sous forme papier ou électronique. Il a toutefois été supposé que de nombreuses entreprises abandonneraient rapidement la version papier car elles disposent déjà de systèmes électroniques, par exemple pour la confirmation de la livraison d'un envoi.
7. Sur la base de la décision de la Commission de révision, le CIT prévoit de soumettre tout d'abord à la Réunion commune RID/ADR/ADN une proposition de modification de la section 5.4.0, laquelle est identique pour les trois modes de transport, comportant d'une part des dispositions matérielles sur le document de transport électronique et accordant d'autre part la priorité au document électronique par rapport au document papier, comme dans l'art. 6a proposé pour les CIM.

Ces propositions seront étudiées en liaison avec les développements relatifs à la spécification technique d'interopérabilité pour les applications télématiques pour le fret.