

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

OTIF/RID/CE/2010/2

5 mars 2010

Original : allemand

RID : 48^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Berne, 19-20 mai 2010)

Objet : Sous-section 1.4.3.6 b)

Proposition du Secrétariat

Introduction

1. Le nouveau 1.4.3.6 précisant les obligations du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a été inclus dans l'édition 2007 du RID. Le 1.4.3.6 b) prévoit que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est tenu, entre autres, de s'assurer qu'il a accès, pendant le transport, de façon illimitée aux informations minimales suivantes :
 - composition du train,
 - Nos ONU des marchandises dangereuses transportées,
 - position des wagons dans le train,
 - masse du chargement.
2. Cette décision a été prise lors de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Madrid, 21-25 novembre 2005) sur la base de la proposition OCTI/RID/CE/42/6a) de la Suisse (voir rapport A 81-03/501.2006, paragraphes 80 à 84).
3. Au sein du groupe de travail informel « Télématique » de la Réunion commune, les questions suivantes ont surgi lors de la compilation d'informations pouvant être fournies par des applications télématiques :
 - a) en quoi consiste la différence entre les informations « composition du train » et « position des wagons dans le train » ? Le groupe de travail estime que la composition du train indique déjà à elle seule la position des wagons transportant des marchandises dangereuses dans le convoi.

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.

- b) L'indication « masse du chargement » fait-elle référence à la masse de chaque marchandise dangereuse dont le No ONU, la désignation officielle de transport ou le groupe d'emballage est différent (voir 5.4.1.1.1 f) ou cette indication fait-elle référence, lorsque le chargement se compose à la fois de marchandises dangereuses et de marchandises non dangereuses, à la masse totale du chargement du wagon ?

Proposition 1

4. Pour éviter des interprétations divergentes, le Secrétariat propose de compléter les différents éléments d'information par des explications. Les tirets au 1.4.3.6 b) reçoivent la teneur suivante (les compléments sont soulignés). En l'occurrence, le dernier tiret a été mis entre crochets car l'idée a été défendue, lors de la discussion menée dans le cadre de la 47^{ème} session de la Commission d'experts du RID à propos du précédent document INF.6, que l'indication de la masse totale du chargement n'était pas utile aux services d'intervention puisque celle-ci englobe aussi la masse des marchandises non dangereuses et celle des emballages et conteneurs. Si cette information était nécessaire uniquement pour calculer le poids-frein du train, ce tiret pourrait être supprimé (voir rapport OTIF/RID/CE/2009-A, paragraphes 78 à 80).

- « – composition du train en indiquant le type de construction et les numéros des différents wagons,
- Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans les différents wagons,
- position des différents wagons dans le train (place des wagons) [
- masse totale des marchandises contenues dans chaque wagon pris individuellement, y compris masse des emballages et des conteneurs]. »

Proposition 2

5. Lors de la 47^{ème} session de la Commission d'experts du RID, le document informel INF.8 de la Belgique a été également discuté. Dans ce document, il a été constaté que, conformément au 3.4.1 de l'édition 2011 du RID relatif au transport en quantités limitées, le Chapitre 1.4 et par conséquent aussi le 1.4.2.2.5 et le 1.4.3.6 s'appliquent. Etant donné que le transporteur, lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses transportées en quantités limitées, ne peut pas fournir, dans leur intégralité, les informations prescrites au 1.4.3.6 b), puisqu'il ne dispose pas des Nos ONU, la question se pose de savoir si le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ne doit pas au moins être informé de la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.
6. Le Secrétariat a été prié d'inclure également dans le présent document le complément proposé par la Belgique concernant le deuxième tiret du 1.4.3.6 b) ou, à titre d'alternative, d'exclure au 3.4.1 l'application du 1.4.3.6 b) (voir rapport OTIF/RID/CE/2009-A, paragraphes 84 et 85).

Option 1

(L'information concernant la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées est utile au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)

7. Le deuxième tiret selon 4 reçoit la teneur suivante (nouveau texte mis en relief par une **impression en gras**) :

« – Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans les différents wagons **ou, lorsque des marchandises emballées en quantités limitées sont transportées conformément au Chapitre 3.4, indication de la présence de marchandises de ce type.** ».

Option 2

(L'information concernant la présence de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées n'est pas utile au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire)

8. Le 3.4.1 a) reçoit la teneur suivante (nouveau texte mis en relief par une **impression en gras**) :

« a) de la partie 1, chapitres 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, **à l'exception du 1.4.2.2.5 et du 1.4.3.6 b)**, 1.5, 1.6, 1.8 et 1.9, ».
