

**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/GTP/2012/5**

19 septembre 2012

Original : anglais

**RID :** 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Riga, 12 – 15 novembre 2012)

**Objet :** 1.4.2.2.1 amendé – problèmes de vérification de la date de la prochaine épreuve  
et d'interprétation de « lieu de départ »

**Proposition transmise par la Suède**

*Résumé :*

Le 1.4.2.2.1 a été amendé et le transporteur doit en particulier s'assurer que le délai prévu pour la prochaine épreuve pour les wagons-citernes, wagons-batteries, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM n'est pas dépassé. Ceci peut s'avérer difficile pour le transporteur puisque les dispositions du RID à ce sujet ne sont compatibles qu'avec l'examen des wagons-citernes et des wagons-batteries.

La Suède souhaiterait que lui soit donnée une interprétation claire de « lieu de départ » au 1.4.2.2.1.

*Décision à prendre :*

Discussion

*Documents de référence :*

Normes EN 12972:2007, EN 12561-1.

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.

Tél. (+41) 31 – 359 10 17 • Fax (+41) 31 – 359 10 11 • E-mail [info@otif.org](mailto:info@otif.org) • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

## Obligation du transporteur

1. De nouvelles prescriptions pour les obligations du transporteur ont été incluses dans le RID 2013. Les sondages représentatifs ont été remplacés par des contrôles sur tous les wagons. Le transporteur peut toutefois compter sur des informations et données fournies par d'autres intervenants même si elles ne sont pas liées à la date de la prochaine épreuve pour les wagons-citernes, wagons-batteries, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM.
2. Chaque citerne doit porter une plaque en métal résistant à la corrosion fixée de façon permanente sur la citerne en un endroit aisément accessible aux fins d'inspection. Cette plaque fixée sur les wagons-citernes, wagons-batteries, citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes, caisses mobiles citernes et CGEM doit fournir des informations sur la date et le type de la dernière épreuve subie.
3. Pour les wagons-citernes et les wagons-batteries uniquement (cf. 6.8.2.5.2 et 6.8.3.5.11, colonne de gauche), la date de la prochaine épreuve doit être inscrite sur les deux côtés du wagon. Pour les conteneurs-citernes et les CGEM, contrôler la date de la prochaine épreuve pose toujours problème pour le transporteur.
4. En Suède, le réseau ferré est électrifié et le personnel du transporteur ne peut pas facilement monter sur les wagons et vérifier la prochaine date d'inspection. Plus d'un conteneur-citerne peuvent également être chargés sur un wagon et si la date de la prochaine inspection se trouve sur le fond de la cuve, il peut s'avérer très difficile de s'assurer que le délai prévu pour la prochaine épreuve n'est pas dépassé.
5. Par conséquent, la Suède serait en faveur de l'introduction dans le RID d'une prescription semblable à celle pour les wagons-citernes (« [...] sur chacun des côtés du wagon-citerne (sur la citerne elle-même ou sur un panneau) ») pour tous les types de citernes et de batteries.

## Proposition

6. Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID soutient-il l'idée de soumettre une telle proposition à la Réunion commune pour les citernes autres que les citernes mobiles et les CGEM « UN » ?

## Interprétation

7. Dans ce cadre, la Suède voudrait qu'une interprétation claire de « accepte au lieu de départ les marchandises dangereuses au transport » au 1.4.2.2.1 soit donnée. Ceci est important vis-à-vis de l'obligation de contrôle du transporteur dans différents cas.
8. Deux situations différentes sont prises en exemple :
  - a) Un conteneur-citerne sur un véhicule routier d'un expéditeur A en Autriche est déchargé dans un terminal. Par la suite, ce conteneur est chargé sur un wagon pour être transporté jusqu'au destinataire B en Belgique.  
La responsabilité de l'application de l'obligation 1.4.2.2.1 d) revient-elle au transporteur ferroviaire, autrement dit le terminal rail-route est-il le point de départ ?
  - b) Un conteneur-citerne transporté par bateau d'un expéditeur C en Chine est déchargé dans un port en Europe. Par la suite, ce conteneur est chargé sur un wagon pour être transporté jusqu'au destinataire B en Belgique.  
La responsabilité de l'application de l'obligation 1.4.2.2.1 d) revient-elle au transporteur ferroviaire, autrement dit le terminal port-route est-il le point de départ ?