

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/2013/6

16 août 2013

Original : anglais

RID : 2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Copenhague, du 18 au 22 novembre 2013)

Objet : Dispositions particulières relatives aux moyens de rétention vides non nettoyés, non soumis au 1.1.3.5 du RID

Proposition de la Suède

Introduction

1. Le présent document entend résoudre deux difficultés rencontrées par les transporteurs : premièrement, les problèmes relatifs à la procédure de notification des numéros ONU des emballages vides non nettoyés aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, et deuxièmement, les frais supplémentaires engagés pour l'adaptation des programmes informatiques aux techniques de données électroniques lorsque des dispositions particulières ou additionnelles du 5.4.1 doivent être suivies.
2. Le 1.4.2.2.5 dispose que le transporteur doit s'assurer que le gestionnaire d'infrastructure puisse entre autres disposer à tout moment tout au long du transport, de manière rapide et sans entrave, des numéros ONU des matières dangereuses transportées.
3. Pour les moyens de rétention vides non nettoyés, contenant des résidus de marchandises dangereuses autres que celles de la classe 7, les mots « VIDE, NON NETTOYÉ » ou « RÉSIDUS, CONTENU ANTÉRIEUR » doivent être indiqués avant ou après le numéro ONU, la désignation officielle de transport, le numéro de modèle de l'étiquette et le groupe d'emballage. Cela correspond à la fois aux Recommandations de l'ONU et au Code IMDG.
4. Toutefois, le 5.4.1.1.6.2 dispose que les dispositions particulières du 5.4.1.1.6.1 (voir phrase ci-dessus) peuvent être remplacées s'il y a lieu par les dispositions du 5.4.1.1.6.2.1 ou du 5.4.1.1.6.2.2.

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.

5. Ainsi, pour les emballages vides non nettoyés, les mentions à porter conformément au 5.4.1.1.1 a) à f) et j) sont remplacées par la mention « EMBALLAGE VIDE », « RÉCIPENT VIDE », « GRV VIDE » ou « GRAND EMBALLAGE VIDE », selon le cas, suivie de l'information relative aux dernières marchandises chargées, comme en dispose le 5.4.1.1.1 c), c'est-à-dire par le ou les numéros d'étiquettes. L'exemple donné au 5.4.1.1.6.2.1 est « EMBALLAGE VIDE, 6.1 (3) ». En d'autres termes, le numéro ONU ne doit pas être indiqué dans le document de transport.
6. Par conséquent, si l'expéditeur suit les prescriptions du 5.4.1.1.6.2.1, il est impossible pour le transporteur d'informer le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire du numéro ONU.
7. Pour les moyens de rétention vides autres que les emballages non nettoyés, le numéro ONU doit apparaître dans les documents de transport et le transporteur peut donc en informer le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire.
8. Par ailleurs, le transport en quantités exceptées (chapitre 3.5) est exempté non seulement des dispositions du 5.4.1.1.1, mais aussi du chapitre 1.4 et n'a donc pas besoin d'être examiné plus avant.
9. La Belgique a abordé un sujet similaire à la 47^e session de la Commission d'experts du RID (cf. document INF.8), qui a été débattu plus en détail à la 48^e session (documents OTIF/RID/CE/2010/2, OTIF/RID/CE/ 2010/4 et document informel INF.5). Il en est ressorti l'obligation pour le transporteur de n'informer le gestionnaire d'infrastructure des numéros ONU pour les quantités limitées que si les wagons ou grands conteneurs doivent être marqués conformément aux dispositions du chapitre 3.4.
10. Le problème concernant les programmes informatiques est également lié à l'absence de numéros ONU. Ces programmes sont conçus pour traiter les informations générales requises dans le document de transport mais pas les dispositions particulières ou additionnelles. L'utilisation de la télématique en complément ou remplacement de la documentation papier est une évolution souhaitée dans le transport de marchandises dangereuses.
11. Toutefois, satisfaire aux dispositions du 5.4.1.1.6.2.1, en excluant les informations données par les mentions à porter conformément au 5.4.1.1.1, engendre des frais supplémentaires pour le développement de programmes informatiques, qui excèdent souvent les revenus apportés par de telles opérations de transport. Par conséquent, un numéro ONU fictif est souvent donné lorsque cette information ne peut être obtenue auprès de l'expéditeur.
12. L'harmonisation avec les autres modes de transport est un argument souvent avancé. Or, le Code IMDG requiert toujours que les quatre éléments du 5.4.1.1.1 a) à d) soient indiqués dans le document de transport, pour les emballages vides non nettoyés également.
13. Il y a plusieurs manières de résoudre ces deux problèmes :
 - Le 5.4.1.1.6.2.1, qui est en contradiction avec les 1.4.2.2.5 et 1.4.3.6, peut être amendé en remplaçant la disposition particulière du 5.4.1.1.6.2.1 par un texte similaire au 5.4.1.1.6.2.2, c'est-à-dire que les mentions à porter conformément au 5.4.1.1.1 a) à d) sont précédées du type d'emballage.
 - Le 5.4.1.1.6.2.1 peut être biffé et la référence à cet alinéa supprimée de la phrase du 5.4.1.1.6.2.
 - Le 1.4.3.6 peut être amendé de façon à exempter les emballages vides non nettoyés. Cela ne règle toutefois qu'un seul des problèmes.

- Un contrat entre le transporteur et l'expéditeur peut régulariser les informations sur les numéros ONU transportés mais cela ne résout pas la contradiction entre le 1.4.3.6 et le 5.4.1.1.6.2.1.

14. La Suède préfère la première solution ci-dessous. Si le groupe de travail permanent juge également que le 5.4.1.1.6.2.1 devrait être amendé, la Suède est disposée à présenter un document à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Proposition 1

15. Amender le 5.4.1.1.6.2.1 comme suit (les modifications sont soulignées ou barrées) :

« **5.4.1.1.6.2.1** Pour les emballages vides, non nettoyés, contenant des résidus de marchandises dangereuses autres que celles de la classe 7, y compris les récipients à gaz vides non nettoyés de capacité ne dépassant pas 1 000 litres, les mentions à porter conformément au 5.4.1.1.1 a) ~~à, b), c), d), e), f) et j)~~ sont précédées de remplacées par « EMBALLAGE VIDE », « RÉCIPIENT VIDE », « GRV VIDE » ou « GRAND EMBALLAGE VIDE », selon le cas, ~~suivie de l'information relative aux dernières marchandises chargées, comme prescrit au 5.4.1.1.1 c). En outre, le 5.4.1.1.1 f) et j) ne s'applique pas.~~

Exemple : « EMBALLAGE VIDE, UN 1098 ALCOOL ALLYLIQUE, 6.1 (3), I ».

~~En outre, dans ce cas, si les dernières marchandises dangereuses sont des marchandises de la classe 2, les informations, prescrites au 5.4.1.1.1 c) peuvent être remplacées par le numéro de la classe « 2 ». »~~

Proposition 2

16. Amender le 1.4.3.6 comme suit (les modifications sont soulignées ou barrées) :

« 1.4.3.6 Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Dans le cadre du 1.4.1, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a notamment les obligations suivantes : il doit :

- a) veiller à ce que des plans d'urgence internes pour les gares de triage soient établis conformément au chapitre 1.11 ;
- b) s'assurer qu'il ait à tout moment tout au long du transport un accès rapide et sans entraves au moins aux informations suivantes :
 - la composition du train en indiquant le numéro de chaque wagon et la catégorie de wagon lorsque celle-ci n'est pas déjà incluse dans le numéro de wagon,
 - les Nos ONU des marchandises dangereuses transportées dans ou sur chaque wagon, ou
 - lorsque seules des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont transportées conformément au chapitre 3.4 et qu'un marquage du wagon ou du grand conteneur est requis selon le chapitre 3.4, l'indication de la présence de marchandises de ce type, ou
 - lorsque des emballages vides non nettoyés répondant au 5.4.1.1.6.2.1 sont transportés, la seule indication de leur présence,

- la position de chaque wagon dans le train (place des wagons).

Ces informations ne pourront être mises à la disposition que des services qui en ont besoin aux fins de sécurité, de sûreté ou d'intervention d'urgence.

NOTA : Les modalités de transmission des données sont fixées par les règles d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. »

Justification

17. Incidence sur la sécurité : Aucune difficulté prévue

Faisabilité : Aucune difficulté prévue

Applicabilité : Aucune difficulté prévue
