

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 16

25 mai 2012

Original: Allemand

RID: 51^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Berne, 30. et 31. mai 2012)

Objet : Résultats du Groupe de travail « Obligations de sécurité des intervenants »
(Rome, 12 et 13 avril 2012)

**Observations de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) concernant le document
informel INF.14**

Introduction

1. En référence aux propositions de la Suède (document OTIF/RID/CE/2011/1 – Sondages représentatifs au 1.4.2.2.1 en comparaison avec la fiche UIC 471-3 V), du CEFIC (document OTIF/RID/CE/2011/11 – Fuites Goutte-à-goutte) et à un document informel de l'Italie (INF.9 – Vérifications de sécurité sur les citernes), la Commission d'experts du RID a décidé, lors de sa 50^{ème} session (Malmö, 21-25 novembre 2011), de mettre en place un groupe de travail en vue de préciser les obligations de sécurité des intervenants (voir le rapport OTIF/RID/CE/2011A, paragraphes 26 à 31 et 64 à 71).
2. Les résultats de la réunion du groupe de travail ainsi que les propositions de modification du RID font l'objet du document informel INF.14 de l'Italie.

Évaluation de la proposition du groupe de travail

3. L'UIC n'est pas favorable à cette proposition pour les raisons fondamentales suivantes.

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.

4. La réception tardive du document informel ne permet pas à l'UIC d'examiner dans un délai réduit la proposition du groupe de travail et ses conséquences pour ses membres.
5. La proposition s'appuie sur une interprétation erronée du contexte initial. Cette situation peut résulter du fait que l'exposé sur les échantillons représentatifs était focalisé sur la méthode que les objectifs et que les procédures du système d'assurance de la qualité n'ont pas été suffisamment détaillées.
6. Dans la version actuelle de la fiche UIC 471-3 O, les sondages servent à évaluer la qualité des vérifications réalisées au lieu de départ par le transporteur¹. Ces vérifications concernent tous les envois de marchandises dangereuses. Les sondages sont effectués dans le cadre de la relation EF à EF à la fin de l'itinéraire de transport, en référence au volume annuel des marchandises par le transporteur¹ (Exemple : pour un volume de transport Trenitalia vers DB Schenker Rail Deutschland d'environ 20 000 wagons de marchandises dangereuses, l'année, DB Schenker Rail devrait procéder, conformément à l'annexe G de la fiche UIC 471-3 O, aux vérifications de quelques 315 chargements durant l'année, pour obtenir un résultat représentatif de la qualité des envois de Trenitalia.)
7. Les envois en transit ne font en principe pas l'objet de sondages¹ (dans l'exemple ci-dessus, les sondages par CFF Cargo et Rail Cargo Austria (RCA) ne sont pas prévus). Le système d'assurance de la qualité est décrit dans les annexes D-H de la fiche UIC 473-1 O.
8. Les premières réactions individuelles de membres de l'UIC, montrent que la proposition suscite des interprétations différentes et contradictoires.
9. C'est par exemple le cas avec la partie de texte « lorsque le transport est pris en charge par un transporteur suivant, alors les vérifications peuvent être réalisées par sondages représentatifs » dont l'argumentation est équivoque.
10. Les vérifications prescrites au 1.4.2.2.1 au transporteur concernent les envois. Elles sont réalisées au lieu de départ, après remise des envois par l'expéditeur. Ces vérifications portent sur les aspects réglementaires des envois de marchandises dangereuses.
11. Les vérifications évoquées par le représentant de l'ERA « checks and tests before departure » en application de la STI « Exploitation et trafic », 4.2.3.3.1 concernent le train. Elles sont réalisées par les entreprises ferroviaires (EFs) : « The railway undertaking must define ... ») avant chaque départ de train, conformément aux procédures qu'elles ont mises en place à cet effet. Les « checks and tests » concernent les aspects réglementaires de la sécurité de l'exploitation ferroviaire et elles ne sont pas modifiées par la proposition.
12. La proposition est contradictoire avec les orientations prises lors de la restructuration RID/ADR. Un but essentiel de la restructuration a été de répartir les obligations des intervenants de manière précise et pratique, en les délimitant mutuellement et en évitant les éventuels recouvrements de responsabilités. La proposition met fin à ce principe, notamment avec l'obligation de vérifications systématiques des envois par le transporteur au lieu de départ. Le transporteur serait ainsi identifié par le RID comme « responsable général » ayant la responsabilité juridique de vérifier la qualité des chargements réalisés et d'intervenir pour corriger les défauts résultant d'éventuelles défaillances des responsables (expéditeurs, chargeurs, remplisseurs) du début de la chaîne de transport.
13. En outre, lors de la restructuration RID/ADR, il a été reconnu que les vérifications réalisées en début de chaîne de transport sont d'autant plus suffisantes que le chargement ou le mode de transport ne sont pas modifiés durant le transport.

¹ Entreprise ferroviaire (EF) qui est enregistrée dans la liste conformément à l'annexe A de la fiche UIC 471-3 O.

14. En ce qui concerne les obligations du transporteur, le paragraphe 20 du rapport de la 11^{ème} Réunion du groupe de travail « restructuration du RID » de la Commission des experts du RID, Würzburg, des 18 au 22 mai 1998 (document OCTI/RID/GT-III/1998/25 du 9 juin 1998), spécifie en son point (1) que « le transporteur doit réaliser les vérifications des envois à leur lieu de départ et non lors de la remise de ceux-ci à un autre transporteur. »
15. La proposition conduit à des surcoûts et à des retards dans l'acheminement des envois. Les vérifications au lieu de départ et les sondages en cours d'acheminement sont consommateurs de temps et conduiraient à des surcoûts, à l'allongement de la durée de transport, aux adaptations d'horaire etc. et ainsi à des désavantages concurrentiels. Cette proposition aurait des conséquences contraires aux objectifs de la directive 2008/68/EU qui vise le bon fonctionnement du marché intérieur des transports.
16. La proposition conduit à des distorsions de concurrence par rapport à la route. Le groupe de travail n'a pas discuté des différences des 1.4.2.2.1 respectifs RID et ADR :
- ADR : « (...), le cas échéant, le transporteur doit notamment : »
RID : « (...), le transporteur (...), doit notamment, par sondages représentatifs (...) »
17. Ces différences de traitement seraient renforcées avec l'adoption de la proposition du groupe de travail. Ce qui désavantagerait plus encore la compétitivité du transport ferroviaire, bien que les taux d'accident et d'anomalies dans le transport routier soient largement plus élevés.
18. À l'avenir, le transporteur ferroviaire devrait procéder à des vérifications individuelles au lieu de départ et de surcroît réaliser des sondages durant l'acheminement des marchandises, alors que les vérifications fixées au 1.4.2.2.1 a) - g) par ADR, ne seraient à réaliser que le cas échéant, par le transporteur routier.
19. La proposition conduit à des distorsions de concurrence entre entreprises ferroviaires (EFs) au sein de l'Union Européenne (UE). Les EFs en activité dans les pays dans lesquels les autorités compétentes organisent des contrôles et un système de sanctions lors d'infractions sont désavantagées par rapport aux EFs en activité dans les pays où ces dispositions n'existent pas. Il n'existe pas de cadrage européen (règlement UE) du contrôle du transport ferroviaire de marchandises dangereuses par les États. Par ailleurs, les difficultés d'interprétation soulignées plus haut augmentent aussi le risque de mise en œuvre différenciée des règles nationales par les autorités compétentes.

Proposition pour un autre approche

20. L'UIC suggère d'examiner ce dossier plus en détail et aussi de le traiter dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
-