

PARTIE 1

Dispositions générales

Chapitre 1.1 Champ d'application et applicabilité

1.1.1 Structure

Le RID est réparti en sept parties, chaque partie est subdivisée en chapitres et chaque chapitre en sections et sous-sections (voir Table des matières).

A l'intérieur de chaque partie, le numéro de la partie est incorporé dans les numéros de chapitres, sections et sous-sections; par exemple la Section 1 du Chapitre 2 de la Partie 4 est numérotée "4.2.1".

1.1.2 Champ d'application

L'Annexe I constitue le règlement d'exécution de l'art. 4, lettre d), et de l'art. 5, § 1, lettre a), des règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM). Elle est désignée par «RID», qui est l'abréviation de «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses».

Le RID précise :

- a) les marchandises dangereuses dont le transport international est exclu ;
- b) les marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé et les conditions imposées à ces marchandises (y compris les exemptions), notamment en ce qui concerne :
 - la classification des marchandises, y compris les critères de classification et les méthodes d'épreuves y relatifs;
 - l'utilisation des emballages (y compris l'emballage en commun);
 - l'utilisation des citernes (y compris leur remplissage);
 - les procédures d'expédition (y compris le marquage et l'étiquetage des colis et la signalisation des moyens de transport ainsi que la documentation et les mentions et indications prescrites);
 - les dispositions relatives à la construction, l'épreuve et l'agrément des emballages et des citernes;
 - l'utilisation des moyens de transport (y compris le chargement, le chargement en commun et le déchargement).

1.1.3 Exemptions

1.1.3.1 Exemptions liées à la nature de l'opération de transport

Les prescriptions du RID ne s'appliquent pas :

- a) Au transport de marchandises dangereuses effectué par des particuliers lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisir ou sportives à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport. Les marchandises dangereuses en GRV, grands emballages ou citernes ne sont pas considérées comme étant emballées pour la vente au détail;
- b) Le transport de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID et qui comportent accessoirement des marchandises dangereuses dans leur structure ou leur circuit de fonctionnement, à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport;
- c) aux transports effectués par des entreprises mais accessoirement à leur activité principale, tels qu'approvisionnement de chantiers de bâtiments ou de génie civil, ou pour les trajets du retour à partir de ces chantiers, ou pour des travaux de mesure, de réparations et de maintenance, en quantités ne dépassant pas 450 litres par emballage ni les quantités maximales spécifiées au 1.1.3.6. Des mesures doivent être prises pour éviter toute fuite dans des conditions normales de transport. Ces exemptions ne s'appliquent pas à la classe 7. Les transports effectués par de telles entreprises pour leur approvisionnement ou leur distribution externe ou interne ne sont toutefois pas concernés par la présente exemption.
- d) aux transports effectués par les services d'intervention ou sous leur surveillance;
- e) aux transports d'urgence destinés à sauver des vies humaines ou à protéger l'environnement à condition que toutes les mesures soient prises afin que ces transports s'effectuent en toute sécurité ;

NOTA. Pour les matières radioactives, voir sous 2.2.7.1.2.

1.1.3.2 Exemptions liées au transport de gaz

Les prescriptions du RID ne s'appliquent pas au transport :

- a) des gaz contenus dans les réservoirs des moyens de transport et servant à leur propulsion ou au fonctionnement de leurs équipements spécialisés (frigorifiques par exemple);

- b) des gaz contenus dans les réservoirs à carburant de véhicules transportés ; le robinet d'arrivée situé entre le réservoir à carburant et le moteur doit être fermé et le contact électrique doit être coupé ;
- c) des gaz des groupes A et O (conformément au 2.2.2.1) si leur pression dans le récipient ou la citerne, à une température de 15 °C, ne dépasse pas 200 kPa (2 bar) et si le gaz est complètement en phase gazeuse pendant le transport ; cela vaut pour tous les types de récipient ou de citerne, par ex. également pour les différentes parties des machines ou de l'appareillage;
- d) des gaz contenus dans l'équipement utilisé pour le fonctionnement des véhicules (par exemple les extincteurs et les pneus gonflés, même en tant que pièces de rechange ou en tant que chargement) ;
- e) des gaz contenus dans l'équipement particulier des wagons et nécessaires au fonctionnement de cet équipement particulier pendant le transport (système de refroidissement, viviers, appareils de chauffage, etc.) ainsi que les récipients de rechange pour de tels équipements et les récipients à échanger, vides non nettoyés, transportés dans le même wagon;
- f) des réservoirs à pression fixes vides, non nettoyés, qui sont transportés, à condition que toutes les ouvertures, à l'exception des dispositifs de décompression (lorsqu'ils sont installés), soient hermétiquement fermés; ni
- g) des gaz contenus dans les denrées alimentaires ou les boissons.

1.1.3.3 Exemptions liées au transport des carburants liquides

Les prescriptions du RID ne s'appliquent pas au transport du carburant contenu dans les réservoirs des moyens de transport et servant à leur propulsion ou au fonctionnement de leurs équipements spécialisés (frigorifiques, par exemple). Le robinet se trouvant entre le moteur et le réservoir des motocyclettes et des cycles à moteur auxiliaire dont les réservoirs contiennent du carburant doit être fermé pendant le transport ; de plus, ces motocyclettes et cycles doivent être chargés debout et garantis de toute chute.

1.1.3.4 Exemptions liées à des dispositions spéciales ou aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

1.1.3.4.1 Certaines dispositions spéciales du chapitre 3.3 exemptent partiellement ou totalement le transport de marchandises dangereuses spécifiques des prescriptions du RID. L'exemption s'applique lorsque la disposition spéciale est indiquée dans la colonne (6) du tableau A du chapitre 3.2 en regard des marchandises dangereuses de la rubrique concernée.

1.1.3.4.2 Certaines marchandises dangereuses emballées en quantités limitées peuvent faire l'objet d'exemptions sous réserve que les conditions du chapitre 3.4 soient satisfaites.

NOTA. Pour les matières radioactives, voir sous 2.2.7.1.2.

1.1.3.5 Exemptions liées aux emballages vides non nettoyés

Les emballages vides, non nettoyés (y compris les GRV et les grands emballages), ayant renfermé des matières des classes 2, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 et 9 ne sont pas soumis aux prescriptions du RID si des mesures appropriées ont été prises afin de compenser les risques éventuels. Les risques sont compensés si des mesures ont été prises pour éliminer les dangers des classes 1 à 9.

1.1.3.6 Quantité totale maximale admissible par wagon ou grand conteneur**1.1.3.6.1** (réservé).**1.1.3.6.2** (réservé).**1.1.3.6.3** Lorsque les marchandises dangereuses transportées conformément au 1.1.3.1.c) dans le même wagon ou grand conteneur appartiennent à la même catégorie, la quantité maximale totale est indiquée dans la colonne (3) au tableau ci-dessous :

Catégorie de transport	Matières ou objets groupe d'emballage ou code / groupe de classement ou N° ONU	Quantité maximale totale par wagon ou grand conteneur
0	Classe 1 : 1.1 L, 1.2 L, 1.3 L, 1.4 L et N° ONU 0190 Classe 3 : 3343 Classe 4.2 : matières appartenant au groupe d'emballage I Classe 4.3 : 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398 et 3399 Classe 5.1 : 2426 Classe 6.1 : 1051, 1613, 1614, 2312 et 3294 Classe 6.2 : 2814 et 2900 Classe 7 : 2912 à 2919, 2977, 2978, 3321 à 3333 Classe 9 : 2315, 3151, 3152 et 3432 ainsi que les appareils contenant de telles matières ou mélanges ainsi que les emballages vides non nettoyés ayant contenu des matières figurant dans cette catégorie de transport, à l'exception de ceux classés sous le No ONU 2908	0
1	Matières et objets appartenant au groupe d'emballage I et ne figurant pas dans la catégorie de transport 0 ainsi que les matières et objets des classes : Classe 1 : 1.1 B à 1.1 J ^{*)} , 1.2 B à 1.2 J, 1.3 C, 1.3 G, 1.3 H, 1.3 J et 1.5 D ^{*)} Classe 2 : groupes T, TC ^{*)} , TO, TF, TOC et TFC aérosols : groupes C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC et TOC Classe 4.1 : 3221 à 3224 Classe 5.2 : 3101 à 3104	20
2	Matières et objets appartenant au groupe d'emballage II et ne figurant pas dans la catégorie de transport 0, 1 ou 4 ainsi que les matières et objets des classes : Classe 1 : 1.4 B à 1.4 G et 1.6 N Classe 2 : groupe F aérosols : groupe F Classe 4.1 : 3225 à 3230 Classe 5.2 : 3105 à 3110 Classe 6.1 : matières et objets appartenant au groupe d'emballage III Classe 9 : 3245	333
3	Matières et objets appartenant au groupe d'emballage III et ne figurant pas dans la catégorie de transport 0, 2 ou 4 ainsi que les matières et objets des classes : Classe 2 : groupes A et O aérosols : groupes A et O Classe 8 : 2794, 2795, 2800 et 3028 Classe 9 : 2990 et 3072	1000
4	Classe 1 : 1.4 S Classe 4.1 : 1331, 1345, 1944, 1945, 2254 et 2623 Classe 4.2 : 1361, 1362 groupe d'emballage III Classe 7 : 2908 à 2911 Classe 9 : 3268 ainsi que les emballages vides non nettoyés ayant contenu des matières dangereuses, sauf ceux figurant sous la catégorie de transport 0	Illimitée

*) Pour les Nos ONU 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 et 1017, la quantité maximale totale par wagon ou grand conteneur sera de 50 kg.

Dans le tableau ci-dessus, par “quantité maximale totale par wagon ou grand conteneur”, on entend :

- pour les objets, la masse brute en kg (pour les objets de la classe 1, la masse nette en kg de la matière explosible);
- pour les matières solides, les gaz liquéfiés, les gaz liquéfiés réfrigérés et les gaz dissous sous pression, la masse nette en kg ;
- pour les matières liquides et les gaz comprimés, la contenance nominale du récipient (voir définition sous 1.2.1) en litres.

1.1.3.6.4 Lorsque des marchandises dangereuses appartenant à des catégories de transport différentes, telles que définies dans le tableau, sont transportées dans le même wagon ou le même grand conteneur, la somme de

- la quantité de matières et d'objets de la catégorie de transport 1 multipliée par 50
 - la quantité de matières et d'objets de la catégorie de transport 1 citée dans la note au bas de tableau *), multipliées par 20,
 - la quantité de matières et d'objets de la catégorie de transport 2 multipliée par 3, et
 - la quantité de matières et d'objets de la catégorie de transport 3,
- ne doit dépasser 1000.

1.1.3.6.5 Aux fins de ces prescriptions, les marchandises dangereuses qui sont exemptées conformément aux 1.1.3.2 à 1.1.3.5, ne doivent pas être prises en compte.

1.1.4 Applicabilité d'autres règlements

1.1.4.1 Généralités

1.1.4.1.1 L'entrée des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres peut faire l'objet de règlements ou d'interdictions imposés pour des raisons autres que la sécurité lors du transport. Ces règlements ou interdictions doivent être publiés sous forme appropriée.

1.1.4.1.2 Pour les transports au sens de l'art. 3, § 3 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) sont également applicables, à côté des dispositions du RID, les prescriptions spéciales nationales ou internationales pour le transport des marchandises dangereuses par route ou par voie navigable, si elles ne sont pas en contradiction avec les prescriptions du RID.

1.1.4.1.3 Il y a lieu, en outre, d'observer les prescriptions nécessaires à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives (voir article 25, § 1 des Règles uniformes CIM).

Il faut notamment, outre les mentions et attestations prescrites par le RID, inscrire également dans la lettre de voiture les attestations prescrites par les autorités administratives et joindre les documents d'accompagnement exigés par celles-ci.

1.1.4.2 Transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien

1.1.4.2.1 Les colis, les conteneurs, les citernes mobiles et les conteneurs-citernes, ainsi que les wagons complets constitués de colis contenant une seule et même marchandise, qui ne répondent pas entièrement aux prescriptions d'emballage, d'emballage en commun, de marquage et d'étiquetage des colis ou de placardage et de signalisation orange du RID, mais qui sont conformes aux prescriptions du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI, sont admis pour les transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien aux conditions suivantes :

- a) les colis doivent porter des marques et étiquettes de danger conformément aux dispositions du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI si les marques et les étiquettes ne sont pas conformes au RID;
- b) les dispositions du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI sont applicables pour l'emballage en commun dans un colis;
- c) pour les transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime, les conteneurs, les citernes mobiles, les conteneurs-citernes et les wagons complets constitués de colis contenant une seule et même marchandise, s'ils ne sont pas munis de plaques-étiquettes et d'une signalisation orange conformément au chapitre 5.3 du RID, doivent être munis de plaques-étiquettes et marqués conformément au chapitre 5.3 du Code IMDG. Pour les citernes mobiles et conteneurs-citernes vides, non nettoyés, cette disposition s'applique jusque et y compris le transfert subséquent vers une station de nettoyage.

Cette dérogation ne vaut pas pour les marchandises classées comme dangereuses dans les classes 1 à 8 du RID, et considérées comme non dangereuses conformément aux dispositions applicables du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI

NOTA. Pour le transport conformément au 1.1.4.2.1, voir aussi 5.4.1.1.7. Pour le transport dans des conteneurs, voir aussi 5.4.2.

1.1.4.2.2 (réservé)

1.1.4.3 Utilisation de citernes mobiles agréées pour les transports maritimes

Les citernes mobiles ne répondent pas aux prescriptions des chapitres 6.7 ou 6.8, mais qui ont été construites et agréées avant le 1^{er} janvier 2003 conformément aux dispositions du Code IMDG (y compris les mesures transitoires) (Amendement 29-98) pourront être utilisées jusqu'au 31 décembre 2009 à condition qu'elles répondent aux prescriptions en matière d'épreuves et de contrôles applicables du Code IMDG (Amendement 29-98) et que les instructions indiquées dans les colonnes 12 et 14 du chapitre 3.2 du Code IMDG (Amendement 30-00) sont entièrement satisfaites. Elles pourront continuer à être utilisées après le 31 décembre 2009 si elles répondent aux prescriptions en matière d'épreuves et de contrôles applicables du Code IMDG, mais à condition que les instructions des colonnes 10 et 11 du chapitre 3.2 et du chapitre 4.2 du RID soient respectées.

1.1.4.4 Trafic ferroutage

Les marchandises dangereuses peuvent aussi être transportées en trafic ferroutage, conformément aux dispositions suivantes.

Les véhicules routiers remis au transport en trafic ferroutage ainsi que leur contenu doivent répondre aux conditions de l'ADR.

Toutefois ne sont pas admises :

- les matières explosibles de la classe 1, du groupe de compatibilité A (N^{os} ONU 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224, 0473);
- les matières autoréactives de la classe 4.1, nécessitant une régulation de température (N^{os} ONU 3231 à 3240);
- les peroxydes organiques de la classe 5.2, pour lesquels la régulation de température est requise (N^{os} ONU 3111 à 3120);
- le trioxyde de soufre de la classe 8, pur à 99,95% au moins, sans inhibiteur, transporté en citernes (N^o ONU 1829).

NOTA. En ce qui concerne le placardage des wagons porteurs en trafic ferroutage, voir sous 5.3.1.3. En ce qui concerne la mention dans la lettre de voiture, ainsi que les consignes écrites prescrites selon 5.4.3 de l'ADR, voir sous 5.4.1.1.9.

1.1.4.5 Transport acheminé autrement que par traction sur rail

1.1.4.5.1 Si le wagon effectuant un transport soumis aux prescriptions du RID est acheminé sur une partie du trajet autrement que par traction sur rail, les règlements nationaux ou internationaux qui régissent éventuellement, sur cette partie du trajet, le transport de marchandises dangereuses par le mode de transport utilisé pour l'acheminement du wagon sont seuls applicables au cours de ladite partie du trajet.

1.1.4.5.2 Les Etats membres de la COTIF concernés peuvent convenir d'appliquer les dispositions du RID sur la partie d'un trajet ou un wagon est acheminé autrement que par rail, avec, si nécessaire, des dispositions supplémentaires, à moins que de tels accords entre Etats membres ne contreviennent aux clauses de conventions internationales régissant le transport de marchandises dangereuses par le mode de transport utilisé pour l'acheminement du wagon au cours de ladite partie du trajet. Ces accords¹⁾ doivent être communiqués par l'état membre qui a pris l'initiative de l'accord à l'Office Central qui les portera à la connaissance des autres Etats membres.

1) Les accords conclus en vertu de cette sous-section peuvent être consultés sur le site web de l'OTIF (www.otif.org).

Chapitre 1.2 Définitions et unités de mesure

1.2.1 Définitions

NOTA 1. Dans cette section figurent toutes les définitions d'ordre général ou spécifique.

2. Les termes contenus dans les définitions de cette section et qui font l'objet d'une définition particulière, sont imprimés en italique.

Dans le RID on entend par :

A

acier doux, un acier dont la limite minimale de la résistance à la rupture par traction est comprise entre 360 N/mm² et 440 N/mm²

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

acier de référence, un acier ayant une résistance à la traction de 370 N/mm² et un allongement à la rupture de 27 %

ADR, l'Accord européen relatif au *transport* international des marchandises dangereuses par route, y compris les accords particuliers qui ont été signés par tous les pays intéressés par le *transport*

aérosol ou **générateur d'aérosol**, un récipient non rechargeable répondant aux prescriptions du 6.2.4, fait de métal, de verre ou de matière plastique, contenant un gaz comprimé, liquéfié ou dissous, avec ou non un liquide, une pâte ou une poudre, et muni d'un dispositif de prélèvement permettant d'expulser le contenu en particules solides ou liquides en suspension dans un gaz, ou sous la forme de mousse, de pâte ou de poudre, ou encore à l'état liquide ou gazeux;

AIEA, l'Agence internationale de l'énergie atomique AIEA, (AIEA, P.O. Box 100, A-1400 Vienne)

assurance de la conformité (matière radioactive), un programme systématique de mesures appliqué par une *autorité compétente* et visant à garantir que les dispositions du RID sont respectées dans la pratique

assurance de la qualité, un programme systématique de contrôles et d'inspections appliqué par toute organisation ou tout organisme et visant à donner une garantie adéquate que les prescriptions de sécurité du RID sont respectées dans la pratique

autorité compétente, l'(les) autorité(s) ou tout(s) autre(s) organisme(s) désigné(s) en tant que tel(les) dans chaque État et dans chaque cas particulier selon le droit national

B

bidon (jerricane), un *emballage* en métal ou en matière plastique, de section rectangulaire ou polygonale, muni d'un ou de plusieurs orifices

bobine (classe 1), dispositif en plastique, en bois, en carton, en métal ou en tout autre matériau convenable, et formée d'un axe central et, le cas échéant, de parois latérales à chaque extrémité de l'axe. Les objets et les matières doivent pouvoir être enroulés sur l'axe et peuvent être retenus par les parois latérales.

boîte à gaz sous pression, voir *générateur d'aérosol*

bouteille, un *récipient à pression* transportable d'une contenance en eau ne dépassant pas 150 litres (voir aussi "*Cadre de bouteilles*")

C

cadre de bouteilles, un ensemble de *bouteilles* attachées entre elles et reliées par un tuyau collecteur et transportées en tant qu'ensemble indissociable. La contenance totale en eau ne doit pas dépasser 3 000 litres; sur les cadres destinés au transport de gaz toxique de la classe 2 (groupes commençant par la lettre T conformément au 2.2.2.1.3), cette capacité est limitée à 1 000 litres

caisse, *emballage* à faces pleines rectangulaires ou polygonales, en métal, bois, contre-plaqué, bois reconstitué, carton, matière plastique ou autre matériau approprié. De petits orifices peuvent y être pratiqués pour faciliter la manutention ou l'ouverture, ou répondre aux critères de classement, à condition de ne pas compromettre l'intégrité de l'*emballage* pendant le *transport*

caisse mobile, voir *conteneur*

caisse mobile citerne, est considérée comme un *conteneur-citerne*

cartouche à gaz, tout *réceptif* non rechargeable contenant, sous pression, un *gaz* ou un mélange de gaz. Il peut être muni ou non d'une valve

CGEM, voir *conteneur à gaz à éléments multiples*

charge maximale admissible (pour les *GRV souples*), masse nette maximale pour le *transport* de laquelle le GRV est conçu et qu'il est autorisé à transporter

chargement complet, tout chargement provenant d'un seul *expéditeur* auquel est réservé l'usage exclusif d'un *grand conteneur* et pour lequel toutes les opérations de chargement et de déchargement sont effectuées conformément aux instructions de l'*expéditeur* ou du *destinataire*

NOTA. Le terme correspondant pour la classe 7 est "utilisation exclusive", voir sous 2.2.7.2.

chargeur, l'entreprise qui charge les marchandises dangereuses dans un *wagon* ou un *grand conteneur*

citerne, un *réservoir*, muni de ses *équipements de service* et de *structure*. Lorsque le mot est employé seul, il couvre les *conteneurs-citernes*, les *citernes mobiles*, les *wagons-citernes*, les *citernes amovibles*, tels que définis dans la présente section, ainsi que les *citernes* qui constituent des éléments de *wagons-batterie* ou de *CGEM*.

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir 6.7.4.1.

citerne à déchets opérant sous vide, un *conteneur-citerne* ou une *caisse mobile citerne* principalement utilisé(e) pour le transport de *déchets* dangereux, construit(e) ou équipé(e) de manière spéciale pour faciliter le chargement et le déchargement des *déchets* selon les prescriptions du chapitre 6.10.

Une *citerne* qui satisfait intégralement aux prescriptions des chapitres 6.7 ou 6.8 n'est pas considérée comme une citerne à déchets opérant sous vide.

citerne amovible, une *citerne* qui, construite pour s'adapter aux dispositifs spéciaux du *wagon*, ne peut cependant en être retirée qu'après démontage de ses moyens de fixation

citerne fermée hermétiquement, une *citerne* destinée au *transport* de *liquides* ayant une *pression de calcul* d'au moins 4 bar, ou destinée au *transport* de matières *solides* (pulvérulentes ou granulaires) quelle que soit sa *pression de calcul*, dont les ouvertures sont fermées hermétiquement, et qui :

- n'est pas équipée de *soupapes de sécurité*, de disques de rupture, d'autres dispositifs semblables de sécurité ou de *soupapes de dépression* ou de *dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte*; ou
- n'est pas équipée de *soupapes de sécurité*, de disques de rupture ou d'autres dispositifs semblables de sécurité, mais est équipée de *soupapes de dépression* ou de *dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte* tels qu'autorisés par la disposition spéciale TE15 du 6.8.4; ou
- est équipée de *soupapes de sécurité* précédées d'un disque de rupture conformément au 6.8.2.2.10, mais n'est pas équipée de *soupapes de dépression* ou de *dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte*; ou
- est équipée de *soupapes de sécurité* précédées d'un disque de rupture conformément au 6.8.2.2.2.10, et de *soupapes de dépression* ou de *dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte* tels qu'autorisés par la disposition spéciale TE15 du 6.8.4.

citerne fixe, une *citerne* d'une capacité supérieure à 1000 litres qui est fixée à demeure sur un *wagon* (qui devient alors un *wagon-citerne*) ou faisant partie intégrante du châssis d'un tel *wagon*

citerne mobile, une *citerne* multimodale conforme aux définitions du chapitre 6.7 ou du *Code IMDG*, indiquée par une instruction de transport en citerne mobile (Instruction T) dans la colonne 10 du tableau A du chapitre 3.2, et ayant, lorsqu'elle est utilisée pour le *transport* de *gaz* de la classe 2, une capacité supérieure à 450 l.

Code IMDG, le Code maritime international des marchandises dangereuses, règlement d'application du Chapitre VII, Partie A de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), publié par l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres

colis, le produit final de l'opération d'emballage prêt pour l'expédition, constitué par l'*emballage* ou le *grand emballage* ou le *GRV* lui-même avec son contenu. Le terme comprend les réceptifs à gaz tels que définis dans la présente section ainsi que les objets qui, de par leur taille, masse ou configuration, peuvent être transportés non emballés ou transportés dans des berceaux, *harasses* ou des *dispositifs de manutention*. Le terme ne s'applique pas aux marchandises transportées en vrac ni aux matières transportées en *citernes*.

NOTA. Pour les matières radioactives, voir sous 2.2.7.2

composant inflammable (pour les *aérosols* et *cartouches à gaz*), un *gaz* qui est inflammable dans l'air à pression normale, ou une matière ou préparation sous forme *liquide* dont le point d'éclair est inférieur ou égal 100 °C

contenance maximale, volume intérieur maximum des *réipients* ou des *emballages*, y compris les *grands emballages* et les *GRV*, exprimé en m³ ou litres

contenance nominale du réipient, le volume nominal exprimé en litres de la matière dangereuse contenue dans le *réipient*. Pour les *bouteilles* à gaz comprimé, la contenance nominale sera la capacité en eau de la *bouteille*

conteneur, un engin de transport (cadre ou autre engin analogue)

- ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre son usage répété;
- spécialement conçu pour faciliter le *transport* de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;
- muni de dispositifs facilitant l'arrimage et la manutention, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;
- conçu de façon à faciliter le remplissage et la vidange.

(voir également *petit conteneur* et *grand conteneur*)

Une caisse mobile est un *conteneur* qui selon la norme EN 283 (version 1991) présente les caractéristiques suivantes :

elle a une résistance mécanique conçue uniquement pour le *transport* sur un *wagon* ou un véhicule en trafic terrestre ou par navire roulier;

- elle n'est pas gerbable;
- elle peut être transférée du véhicule routier sur des béquilles et rechargée par les propres moyens à bord du véhicule.

NOTA. Le terme *conteneur* ne concerne ni les *emballages* usuels, ni les *grands réipients pour vrac (GRV)*, ni les *conteneurs-citernes*, ni les *wagons*.

conteneurs bâché, un *conteneur* ouvert muni d'une bâche pour protéger la marchandise chargée

conteneur fermé, un *conteneur* totalement fermé, ayant un toit rigide, des parois latérales rigides, des parois d'extrémité rigides et un plancher. Le terme englobe les *conteneurs* à toit ouvrant pour autant que le toit soit fermé pendant le *transport*

conteneur ouvert, un conteneur à toit ouvert ou un *conteneur* de type plate-forme

conteneur-citerne, un engin de transport répondant à la définition du *conteneur* et comprenant un *réservoir* et des équipements, y compris les équipements permettant les déplacements du conteneur-citerne sans changement notable d'assiette, utilisé pour le *transport* de matières gazeuses, liquides, pulvérulentes ou granulaires et ayant une capacité supérieure à 0,45 m³ (450 litres), lorsqu'il est destiné au *transport de gaz* de la classe 2

NOTA. Les *grands réipients pour vrac (GRV)* qui satisfont aux dispositions du chapitre 6.5 ne sont pas considérés comme des conteneurs-citernes

conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM), un engin de *transport* comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et montés dans un cadre. Les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un *CGEM* : les *bouteilles*, les *tubes*, les *fûts à pression* et, les *cadres de bouteilles* ainsi que les *citernes* d'une capacité supérieure à 450 litres pour les *gaz* de la classe 2

NOTA. Pour les *CGEM "UN"*, voir chapitre 6.7.

conteneur pour vrac, une enceinte de rétention (y compris toute *doublure* ou revêtement) destinée au *transport* de matières *solides* qui sont directement en contact avec l'enceinte de rétention. Le terme ne comprend pas les *emballages*, les *grands réipients pour vrac (GRV)*, les *grands emballages* ni les *citernes*.

Les conteneurs pour vrac sont :

- de caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistants pour permettre un usage répété;
- spécialement conçus pour faciliter le *transport* de marchandises sans rupture de charge par un ou plusieurs moyens de *transport*;
- munis de dispositifs les rendant faciles à manutentionner;

- d'une capacité d'au moins 1,0 m³.

Les conteneurs pour vrac peuvent être, par exemple, des *conteneurs*, des *conteneurs pour vrac offshore*, des bennes, des bacs pour vrac, des *caisses mobiles*, des *conteneurs* trémie, des *conteneurs* à rouleaux, des compartiments de charge de *wagons*".

conteneur pour vrac offshore, un *conteneur pour vrac* spécialement conçu pour servir de manière répétée au transport en provenance ou à destination d'installations offshore ou entre de telles installations. Il doit être conçu et construit selon les règles relatives à l'agrément des *conteneurs offshore* manutentionnés en haute mer énoncées dans le document MSC/Circ.860 publié par l'Organisation Maritime Internationale (OMI);

corps (pour toutes les catégories de *GRV* autres que les *GRV composites*), *réceptif* proprement dit, y compris les orifices et leurs fermetures, à l'exclusion de l'*équipement de service*

CSC, la Convention internationale sur la sécurité des *conteneurs* (Genève, 1972) telle qu'amendée et publiée par l'Organisation maritime Internationale (OMI), à Londres

D

déchets, des matières, solutions, mélanges ou objets qui ne peuvent pas être utilisés tels quels, mais qui sont transportés pour être retraités, déposés dans une décharge ou éliminés par incinération ou par une autre méthode

destinataire, le destinataire selon le contrat de transport. Si le destinataire désigne un tiers conformément aux dispositions applicables au contrat de transport, ce dernier est considéré comme le destinataire au sens du RID. Si le *transport* s'effectue sans contrat de transport, l'entreprise qui prend en charge les marchandises dangereuses à l'arrivée doit être considérée comme le destinataire

dispositif de manutention (pour les *GRV souples*), tout élingue, sangle, boucle ou cadre fixé au corps du *GRV* ou constituant la continuation du matériau avec lequel il est fabriqué

dispositif de mise à l'atmosphère commandé par contrainte, le dispositif de *citerne* à vidange par le bas qui est relié avec le clapet interne et qui n'est ouvert que dans les conditions normales de service lors des opérations de chargement et de déchargement pour aérer la *citerne*

doublure, une gaine tubulaire ou un *sac* placé à l'intérieur mais ne faisant pas partie intégrante d'un *emballage*, y compris d'un *grand emballage* ou d'un *GRV*, y compris les moyens d'obturation de ses ouvertures

E

emballage, *réceptif* et tous les autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au *réceptif* de remplir sa fonction de rétention (voir aussi *grand emballage* et *grand réceptif pour vrac (GRV)*).

NOTA. Pour les matières radioactives, voir sous 2.2.7.2

emballage combiné, combinaison d'*emballages* pour le *transport*, constitué par un ou plusieurs *emballages intérieurs* assujettis dans un *emballage extérieur* comme il est prescrit au [4.1.3.1]

NOTA. L'«élément intérieur» des «emballages combinés» s'appelle toujours «emballage intérieur» et non «réceptif intérieur». Une bouteille en verre est un exemple de ce genre d'«emballage intérieur».

emballage composite (matière plastique), *emballage* constitué d'un *réceptif intérieur* en matière plastique et d'un *emballage extérieur* (métal, carton, contre-plaqué, etc.). Une fois assemblé, cet *emballage* demeure un tout indissociable; il est rempli, stocké, expédié et vidé tel quel

NOTA. Voir NOTA sous *emballage composite (verre, porcelaine ou grès)*.

emballage composite (verre, porcelaine ou grès), *emballage* constitué d'un *réceptif intérieur* en verre, porcelaine ou grès et d'un *emballage extérieur* (métal, bois, carton, matière plastique, matière plastique expansée, etc.). Une fois assemblé, cet *emballage* demeure un tout indissociable; il est rempli, stocké, expédié et vidé tel quel

NOTA. L'«élément intérieur» d'un «emballage composite» s'appelle normalement «réceptif intérieur». Par exemple l'«élément intérieur» d'un emballage composite de type 6HA1 (matière plastique) est un «réceptif intérieur» de ce genre, étant donné qu'il n'est normalement pas conçu pour remplir une fonction de «rétention» sans son «emballage extérieur» et qu'il ne s'agit donc pas d'un «emballage intérieur».

emballage étanche aux pulvérulents, *emballage* ne laissant pas passer des contenus secs, y compris les matières solides finement pulvérisées produites au cours du *transport*

emballage extérieur, protection extérieure d'un *emballage composite* ou d'un *emballage combiné*, avec les matériaux absorbants, matériaux de rembourrage et tous autres éléments nécessaires pour contenir et protéger les *réceptifs intérieurs* ou les *emballages intérieurs*

emballage intérieur, *emballage* qui doit être muni d'un *emballage extérieur* pour le *transport*

emballage intermédiaire, un *emballage* placé entre des *emballages intérieurs*, ou des objets, et un *emballage extérieur*

emballage métallique léger, *emballage* à section circulaire, elliptique, rectangulaire ou polygonale (également conique), ainsi qu'*emballage* à chapiteau conique ou en forme de seau, en métal (par ex. fer blanc), ayant une épaisseur de parois inférieure à 0,5 mm à fond plat ou bombé, muni d'un ou de plusieurs orifices, et non visé par les définitions données par le *fût* et le *bidon (jerricane)*.

emballage reconditionné, un *emballage*, notamment

- a) un *fût* métallique:
 - i) nettoyé pour que les matériaux de construction retrouvent leur aspect initial, les anciens contenus ayant tous été éliminés, de même que la corrosion interne et externe, les revêtements extérieurs et les étiquettes;
 - ii) restauré dans sa forme et son profil d'origine, les rebords (le cas échéant) ayant été redressés et rendus étanches et tous les joints d'étanchéité ne faisant pas partie intégrante de l'*emballage* remplacés; et
 - iii) ayant été inspecté après avoir subi le nettoyage mais avant d'avoir été repeint; les *emballages* présentant des piqûres visibles, une réduction importante de l'épaisseur du matériau, une fatigue du métal, des filets ou fermetures endommagés ou d'autres défauts importants doivent être refusés;
- b) un *fût* ou *bidon* en plastique :
 - i) qui a été nettoyé pour mettre à nu les matériaux de construction, après enlèvement de tous les résidus d'anciens chargements, des revêtements extérieurs et étiquettes;
 - ii) dont tous les joints non intégrés à l'*emballage* ont été remplacés; et
 - iii) qui a été inspecté après nettoyage, avec refus des *emballages* présentant des dégâts visibles tels que déchirures, pliures ou fissures, ou dont les fermetures ou leurs filetages sont endommagés ou comportant d'autres défauts importants.

emballage reconstruit, un *emballage*, notamment

- a) un *fût* métallique :
 - i) résultant de la production d'un type d'*emballage* ONU qui répond aux dispositions du chapitre 6.1 à partir d'un type non conforme à ces dispositions ;
 - ii) résultant de la transformation d'un type d'*emballage* ONU qui répond aux dispositions du chapitre 6.1 en un autre type conforme aux mêmes dispositions; ou
 - iii) dont certains éléments faisant intégralement partie de l'ossature (tels que les dessus non amovibles) ont été remplacés;
- b) un *fût* en plastique :
 - i) obtenu par conversion d'un type ONU en un autre type ONU (1H1 en 1H2, par exemple); ou
 - ii) ayant subi le remplacement d'éléments d'ossature intégrés.

Les fûts reconstruits sont soumis aux prescriptions du chapitre 6.1 qui s'appliquent aux *fûts* neufs du même type

emballage réutilisé, un *emballage* qui, après examen, a été déclaré exempt de défauts pouvant affecter son aptitude à subir les épreuves fonctionnelles; cette définition inclut notamment ceux qui sont remplis à nouveau de marchandises compatibles, identiques ou analogues, et transportés à l'intérieur des chaînes de distribution dépendant de l'*expéditeur* du produit

emballage de secours, un *emballage* spécial dans lequel des *colis* de marchandises dangereuses endommagés, défectueux ou présentant des fuites, ou des marchandises dangereuses qui se sont répandues ou qui ont fui de leur emballage sont placés pour le transport en vue de leur récupération ou élimination.

emballeur, l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans des *emballages*, y compris des *grands emballages* et des *GRV* et, le cas échéant, prépare les *colis* aux fins de *transport*

EN (Norme), une norme européenne publiée par le Comité européen de normalisation (CEN), (CEN - 36 rue de Stassart, B-1050 Bruxelles) ;

entreprise, toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout

organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité

entretien régulier d'un GRV rigide : voir sous "*grand récipient pour vrac (GRV)*";

entretien régulier d'un GRV souple : voir sous "*grand récipient pour vrac (GRV)*";

envoi, un ou plusieurs *colis*, ou un chargement de marchandises dangereuses présentés au *transport* par un *expéditeur*

épreuve d'étanchéité, une épreuve d'étanchéité d'une *citerne*, d'un *emballage* ou d'un *GRV*, ainsi que de l'équipement ou des dispositifs de fermeture

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

équipement de service

a) de la *citerne*, les dispositifs de remplissage, de vidange, de mise à l'atmosphère, d'aération, de sécurité, de réchauffage et d'isolation thermique, ainsi que les instruments de mesure;

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

b) des éléments d'un *wagon-batterie* ou d'un *CGEM*, les dispositifs de remplissage et de vidange, y compris le tube collecteur, les dispositifs de sécurité ainsi que les instruments de mesure;

c) d'un *GRV*, les dispositifs de remplissage et de vidange et, le cas échéant, les dispositifs de décompression ou d'aération, les dispositifs de sécurité, de chauffage et d'isolation thermique ainsi qu'appareils de mesure.

équipement de structure

a) de la *citerne* d'un *wagon-citerne*, les éléments de fixation, de consolidation et de protection qui sont intérieurs ou extérieurs au *réservoir* ;

b) de la *citerne* d'un conteneur-citerne, les éléments de consolidation, de fixation, de protection ou de stabilité, qui sont intérieurs ou extérieurs au *réservoir*;

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

c) des éléments d'un *wagon-batterie* ou d'un *CGEM*, les éléments de consolidation, de fixation de protection ou de stabilité qui sont intérieurs ou extérieurs au *réservoir* ou au *récipient*;

d) d'un *GRV* (autres que les *GRV souples*), les éléments de consolidation, de fixation, de manutention, de protection ou de stabilité du *corps* (y compris la palette d'embase pour les *GRV composites* avec *récipient intérieur* en plastique).

expéditeur, l'entreprise qui expédie pour elle-même ou pour un tiers des marchandises dangereuses. Lorsque le *transport* est effectué sur la base d'un contrat de transport, l'expéditeur selon ce contrat est considéré comme l'expéditeur

exploitant d'un conteneur-citerne, d'une citerne mobile ou d'un wagon-citerne, l'entreprise au nom de laquelle le conteneur-citerne, la citerne mobile ou le wagon-citerne est immatriculé ou admis au trafic

F

fermeture, dispositif servant à fermer l'ouverture d'un *récipient*

fût, *emballage* cylindrique à fond plat ou bombé, en métal, carton, matière plastique, contre-plaqué ou autre matériau approprié. Cette définition englobe les *emballages* ayant d'autres formes, par exemple les *emballages* ronds à chapiteau conique ou les *emballages* en forme de seau. Les *tonneaux en bois* et les *jerricanes* ne sont pas concernés par cette définition

fût à pression, un *récipient à pression* transportable de construction soudée d'une contenance en eau supérieure à 150 litres mais ne dépassant pas 1 000 litres (par exemple, un *récipient* cylindrique équipé de cercles de roulage, de sphères sur patins)

G

gaz, une matière qui :

a) à 50°C exerce une pression de vapeur supérieure à 300 kPa (3 bar); ou

b) est entièrement gazeuse à 20°C à la pression normale de 101,3 kPa.

générateur d'aérosol, voir *aérosol* ou *générateur d'aérosol*

gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement ou de l'entretien de *l'infrastructure ferroviaire*, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité

grand conteneur,

- a) un *conteneur* d'un volume intérieur supérieur à 3 m³;
- b) au sens de la *CSC*, un *conteneur* de dimensions telles que la surface délimitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :
 - i) d'au moins 14 m² (150 pieds carrés); ou
 - ii) d'au moins 7 m² (75 pieds carrés) s'il est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs.

NOTA. Pour les matières radioactives, voir sous 2.2.7.2.

grand emballage, un *emballage* qui consiste en un *emballage extérieur* contenant des objets ou des *emballages intérieurs* et qui

- a) est conçu pour une manutention mécanique;
- b) a une masse nette supérieure à 400 kg ou une capacité supérieure à 450 litres, mais dont le volume ne dépasse pas 3 m³.

grand récipient pour vrac (GRV), un *emballage* transportable rigide ou souple autre que ceux qui sont spécifiés au Chapitre 6.1

- a) d'une contenance :
 - i) ne dépassant pas 3,0 m³, pour les matières *solides* et *liquides* des *groupes d'emballage* II et III;
 - ii) ne dépassant pas 1,5 m³, pour les matières *solides* du *groupe d'emballage* I emballées dans des *GRV souples, en plastique rigide, composites, en carton ou en bois*;
 - iii) ne dépassant pas 3,0 m³, pour les matières *solides* du *groupe d'emballage* I emballées dans des *GRV métalliques*;
 - iv) au plus 3,0 m³ pour les matières radioactives de la classe 7;
- b) conçu pour une manutention mécanique;
- c) pouvant résister aux sollicitations produites lors de la manutention et du *transport*, ce qui doit être confirmé par les épreuves spécifiées au chapitre 6.5.

NOTA 1. Les conteneurs-citernes qui satisfont aux prescriptions du chapitre 6.7 ou 6.8 ne sont pas considérés comme étant des grands récipients pour vrac (GRV).

2. Les grands récipients pour vrac (GRV) qui satisfont aux prescriptions du chapitre 6.5 ne sont pas considérés comme des conteneurs au sens du RID.

entretien régulier d'un GRV rigide : l'exécution d'opérations régulières sur un *GRV métallique*, un *GRV en plastique rigide* ou un *GRV composite*, telles que :

- a) nettoyage;
- b) dépose et repose ou remplacement des fermetures sur le *corps* (y compris les joints appropriés), ou de l'*équipement de service*, conformément aux spécifications d'origine du fabricant, à condition que l'étanchéité du *GRV* soit vérifiée; ou
- c) remise en état de l'*équipement de structure* n'assurant pas directement une fonction de rétention d'une marchandise dangereuse ou de maintien d'une pression de vidange, de telle manière que le *GRV* soit à nouveau conforme au modèle type éprouvé (redressement des béquilles ou des attaches de levage, par exemple), sous réserve que la fonction de rétention du *GRV* ne soit pas affectée;

entretien régulier d'un GRV souple, l'exécution d'opérations régulières sur un *GRV souple* en matière plastique ou en matière textile, telles que:

- a) nettoyage; ou
- b) remplacement d'éléments ne faisant pas partie intégrante du *GRV*, tels que *doublures* et liens de fermeture, par des éléments conformes aux spécifications d'origine du fabricant;

à condition que ces opérations n'affectent pas la fonction de rétention du *GRV souple* ni la conformité au modèle type."

GRV en bois, un *GRV* se composant d'un *corps* en bois, rigide ou pliable, avec doublure (mais pas d'*emballages intérieurs*) et de l'*équipement de service* et de l'*équipement de structure* appropriés

GRV en carton, un *GRV* se composant d'un *corps* en carton avec ou sans couvercle supérieur et inférieur indépendant, si nécessaire d'une doublure (mais pas d'*emballages intérieurs*), et de l'*équipement de service* et de l'*équipement de structure* appropriés

GRV composite avec récipient intérieur en plastique, un *GRV* se composant d'éléments d'ossature sous forme d'enveloppe extérieure rigide entourant un *récipient intérieur* en plastique, comprenant tout *équipement de service* ou *autre équipement de structure*. Il est confectionné de telle manière qu'une fois assemblé, enveloppe extérieure et *récipient intérieur* constituent un tout indissociable qui est utilisé comme tel pour les opérations de remplissage, de stockage, de *transport* ou de vidange

GRV en plastique rigide, un *GRV* se composant d'un *corps* en plastique rigide, qui peut comporter une ossature et être doté d'un *équipement de service* approprié

GRV métallique, un *GRV* se composant d'un *corps* métallique ainsi que de l'*équipement de service* et de l'*équipement de structure* appropriés

GRV protégé (pour les *GRV métalliques*), un *GRV* muni d'une protection supplémentaire contre les chocs. Cette protection peut prendre, par exemple, la forme d'une paroi multicouches (construction «sandwich») ou d'une double paroi, ou d'un bâti avec enveloppe, en treillis métallique

GRV reconstruit : un *GRV métallique*, un *GRV en plastique rigide* ou un *GRV composite* :

- a) résultant de la production d'un type ONU conforme à partir d'un type non conforme; ou
- b) résultant de la transformation d'un type ONU conforme en un autre type conforme.

Les *GRV* reconstruits sont soumis aux mêmes prescriptions du RID qu'un *GRV* neuf du même type (voir aussi la définition du modèle type au 6.5.4.1.1);

GRV réparé : un *GRV métallique*, un *GRV en plastique rigide* ou un *GRV composite* qui, parce qu'il a subi un choc ou pour toute autre raison (par exemple corrosion, fragilisation ou autre signe d'affaiblissement par rapport au modèle type éprouvé) a été remis en état de manière à être à nouveau conforme au modèle type éprouvé et à subir avec succès les épreuves du modèle type. Aux fins du RID, le remplacement du *réceptacle intérieur* rigide d'un *GRV composite* par un *réceptacle* conforme aux spécifications d'origine du fabricant est considéré comme une réparation. Ce terme n'inclut pas cependant l'*entretien régulier d'un GRV rigide*. Le *corps* d'un *GRV en plastique rigide* et le *réceptacle intérieur* d'un *GRV composite* ne sont pas réparables. Les *GRV souples* ne sont pas réparables sauf accord de l'*autorité compétente*;

GRV souple, un *GRV* se composant d'un *corps* constitué de film, de tissu ou de tout autre matériau souple ou encore de combinaisons de matériaux de ce genre, et, si nécessaire, d'un revêtement intérieur ou d'une *doublure*, assorti des *équipements de service* et des *dispositifs de manutention* appropriés

groupe d'emballage, aux fins d'emballage, un groupe auquel sont affectées certaines matières en fonction du degré de danger qu'elles présentent pour le *transport*. Les groupes d'emballage ont les significations suivantes qui sont précisées dans la Partie 2 :

groupe d'emballage I : matières très dangereuses;

groupe d'emballage II : matières moyennement dangereuses;

groupe d'emballage III : matières faiblement dangereuses.

NOTA. Certains objets contenant des matières dangereuses sont également affectés à un groupe d'emballage

H

harasse, un *emballage* extérieur à parois à claire-voie

hermétique, voir *citerne fermée hermétiquement*

I

IMDG, voir *Code IMDG*

infrastructure ferroviaire désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic

Instructions techniques de l'OACI, les Instructions techniques pour la sécurité du *transport* aérien des marchandises dangereuses, en complément à l'Annexe 18 à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal ;

ISO (Norme), une norme internationale publiée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO), (ISO - 1, rue de Varembé, CH-1204 Genève 20)».

J

jerricane, voir *bidon*

L

liquide, une matière qui, à 50 °C, a une tension de vapeur d'au plus 300 kPa (3 bar) et n'étant pas complètement gazeuse à 20 °C et 101,3 kPa et qui

- a) a un point de fusion ou un point de fusion initial égal ou inférieur à 20 °C à la pression standard de 101,3 kPa; ou

- b) est liquide selon la méthode d'épreuve ASTM D 4359-90; ou
- c) n'est pas pâteuse selon les critères applicables à l'épreuve de détermination de la fluidité (épreuve du pénétromètre) décrite au 2.3.4.

NOTA. Est considéré comme transport à l'état liquide au sens des prescriptions pour les citernes :

- le *transport* de liquides selon la définition ci-dessus; ou
- le *transport* de matières *solides* remises au transport à l'état fondu.

M

Manuel d'épreuves et de critères, la quatrième édition révisée de la publication des Nations Unies intitulée "Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères" (ST/SG/AC.10/11/Rev.4).

marchandises dangereuses, les matières et objets dont le *transport* est interdit selon le RID ou autorisé uniquement dans certaines conditions

masse d'un colis, il s'agit, sauf indication contraire, de la masse brute du colis

masse brute maximale admissible

- a) (pour toutes les catégories de GRV autres que les GRV souples), la somme de la masse du GRV et de tout équipement de service ou de structure et de la masse nette maximale;
- b) (pour les *citernes*), la tare de la *citerne* et le plus lourd chargement dont le *transport* est autorisé

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

masse nette maximale, masse nette maximale du contenu d'un *emballage* unique ou masse combinée maximale des *emballages intérieurs* et de leur contenu, exprimée en kg

matières plastiques recyclées, des matières récupérées sur des *emballages* industriels usagés qui ont été nettoyés et traités pour être soumis au recyclage

N

nom technique, un nom chimique reconnu, le cas échéant un nom biologique reconnu, ou un autre nom utilisé couramment dans les manuels, les revues et les textes scientifiques et techniques (voir 3.1.2.8.1.1)

n.s.a., voir *rubrique n.s.a.*

numéro ONU, le numéro d'identification à quatre chiffres des matières ou objets extrait du *Règlement type de l'ONU*

O

organisme de contrôle, un organisme indépendant de contrôle et d'épreuve, agréé par l'*autorité compétente*;

P

petit conteneur, un *conteneur* d'un volume intérieur d'au moins 1,0 m³ et non supérieur à 3,0 m³.

NOTA. Pour les matières radioactives, voir sous 2.2.7.2

plateau (classe 1), une feuille en métal, en plastique, en carton ou en tout autre matériau convenable, placé dans les *emballages intérieurs*, *intermédiaires* ou *extérieurs* et qui permet un rangement serré dans ces *emballages*. La surface du plateau peut être façonnée de façon que les *emballages* ou les objets puissent être insérés, maintenus en sécurité et séparés les uns des autres.

point d'éclair, la température la plus basse d'un *liquide* à laquelle ses vapeurs forment avec l'air un mélange inflammable

pression de calcul, une pression fictive au moins égale à la *pression d'épreuve*, pouvant dépasser plus ou moins la *pression de service* selon le degré de danger présenté par la matière transportée, qui sert uniquement à déterminer l'épaisseur des parois du *réservoir*, indépendamment de tout dispositif de renforcement extérieur ou intérieur

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

pression d'épreuve, la pression qui doit être appliquée lors d'une épreuve de pression de la *citerne* pour le contrôle initial ou périodique.

NOTA. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

pression maximale de service (pression manométrique), la plus haute des trois valeurs suivantes :

- a) valeur maximale de la pression effective autorisée dans la *citerne* lors d'une opération de remplissage (pression maximale autorisée de remplissage);
- b) valeur maximale de la pression effective autorisée dans la *citerne* lors d'une opération de vidange (pression maximale autorisée de vidange);
- c) pression manométrique effective à laquelle elle est soumise par son contenu (y compris les gaz étrangers qu'il peut renfermer) à la température maximale de service.

Sauf conditions particulières prescrites dans le chapitre 4.3, la valeur numérique de cette *pression de service* (pression manométrique) ne doit pas être inférieure à la tension de vapeur de la matière de remplissage à 50°C (pression absolue)

Pour les citernes munies de *soupapes de sécurité* (avec ou sans disque de rupture) à l'exception des *citernes* destinées au *transport de gaz* de la classe 2, comprimés, liquéfiés ou dissous, la pression maximale de service (pression manométrique) est cependant égale à la pression prescrite pour le fonctionnement de ces *soupapes de sécurité*

NOTA 1. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

NOTA 2. Pour les *réceptifs cryogéniques* fermés, voir le NOTA du 6.2.1.3.3.5.

pression de remplissage, la pression maximale effectivement développée dans la *citerne* lors du remplissage sous pression

pression de service, la pression stabilisée d'un gaz comprimé à la température de référence de 15 °C dans un *réceptif à pression* plein;

NOTA. Pour les *citernes*, voir *pression maximale de service*.

pression stabilisée, la pression atteinte par le contenu d'un *réceptif à pression* en équilibre thermique et de diffusion;

pression de vidange, la pression maximale effectivement développée dans la *citerne* lors de la vidange sous pression

R

réaction dangereuse,

- a) une combustion et/ou un dégagement de chaleur considérable;
- b) l'émanation de gaz inflammables, asphyxiants, comburants, et/ou toxiques;
- c) la formation de matières corrosives;
- d) la formation de matières instables;
- e) une élévation dangereuse de la pression (pour les citernes seulement).

réceptif, enceinte de rétention destinée à recevoir ou à contenir des matières ou objets, y compris les moyens de fermeture quels qu'ils soient. Cette définition ne s'applique pas aux *réservoirs*.

réceptif (pour la classe 1), une *caisse*, une *bouteille*, une boîte, un *fût*, une jarre et un *tube* ainsi que leurs moyens de fermeture quelle qu'en soit la nature, utilisé en tant qu'*emballage intérieur* ou *intermédiaire*

réceptif cryogénique, un *réceptif à pression* transportable isolé thermiquement pour le transport de gaz liquéfiés réfrigérés, d'une contenance en eau ne dépassant pas 1 000 litres

réceptif de faible capacité contenant du gaz : voir *cartouche à gaz*

réceptif intérieur, *réceptif* qui doit être muni d'un *emballage extérieur* pour remplir sa fonction de rétention

réceptif intérieur rigide (pour les *GRV composites*): un *réceptif* qui conserve sa forme générale lorsqu'il est vide sans que les fermetures soient en place et sans le soutien de l'enveloppe extérieure. Tout réceptif intérieur qui n'est pas 'rigide' est considéré comme 'souple'

réceptif à pression, un terme générique pour une *bouteille*, un *tube*, un *fût à pression*, un *réceptif cryogénique* fermé et un *cadre de bouteilles*;

Règlement type de l'ONU, le Règlement type annexé à la treizième édition révisée des Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses publiées par l'Organisation des Nations Unies (ST/SG/AC.10/1/Rev.13)

remplisseur, l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans une *citerne* (*wagon-citerne*, wagon avec *citernes* amovibles, *citerne mobile*, *conteneur-citerne* ou dans un *wagon-batterie* ou *CGEM*, et/ou dans un *wagon*, *grand conteneur* ou *petit conteneur* pour vrac

réservoir, l'enveloppe qui contient la matière (y compris les ouvertures et leurs moyens d'obturation)

NOTA 1. Cette définition ne s'applique pas aux *réceptifs*

2. Pour les *citernes mobiles*, voir chapitre 6.7.

rubrique collective, un groupe défini de matières ou d'objets (voir 2.1.1.2, B, C et D)

rubrique n.s.a. (non spécifié par ailleurs), une *rubrique collective* dans laquelle peuvent être affectées des matières, mélanges, solutions ou objets, qui

- a) ne sont pas nommément mentionnés dans le Tableau A du Chapitre 3.2; et
- b) présentent des propriétés chimiques, physiques et/ou dangereuses qui correspondent à la classe, au code de classification, au *groupe d'emballage* et à la dénomination de la rubrique n.s.a.

S

sac, *emballage* flexible en papier, film de matière plastique, textile, matériau tissé ou autre matériau approprié

SGH, le Système Général Harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques publié par les Nations Unies sous la cote ST/SG/AC.10/30 ;

solide,

- a) une matière dont le point de fusion ou le point de fusion initial est supérieur à 20°C à une pression de 101,3 kPa, ou
- b) une matière qui n'est pas *liquide* selon la méthode d'épreuve ASTM D 4359-90 ou qui est pâteuse selon les critères applicables à l'épreuve de détermination de la fluidité (épreuve du pénétromètre) décrite sous 2.3.4.

soupape de dépression, un dispositif à ressort sensible à la pression fonctionnant automatiquement, pour protéger la *citerne* contre une dépression intérieure inadmissible

soupape de sécurité, un dispositif à ressort sensible à la pression fonctionnant automatiquement, pour protéger la *citerne* contre une surpression intérieure inadmissible

suremballage, une enveloppe utilisée par un même *expéditeur* pour contenir un ou plusieurs *colis* et en faire une unité plus facile à manutentionner et à arrimer au cours du *transport*. Exemples de suremballages:

- a) un plateau de chargement, tel qu'une palette sur laquelle plusieurs *colis* sont placés ou gerbés et assujettis par une bande de plastique, une housse de film rétractable ou étirable ou par d'autres moyens adéquats; ou
- b) un *emballage extérieur* de protection tel qu'une *caisse* ou une *harasse*.

T

taux de remplissage, le rapport entre la masse de gaz et la masse d'eau à 15 °C qui remplirait complètement un *réceptif à pression* prêt à l'emploi

TDAA (température de décomposition auto-accélérée), la température la plus basse à laquelle une décomposition auto-accélérée peut se produire pour une matière dans l'*emballage* tel qu'utilisé pendant le *transport*. Les prescriptions pour déterminer la TDAA et les effets de chauffage sous confinement se trouvent dans le *Manuel d'épreuves et de critères*, II^{ème} Partie.

température critique,

- a) la température à laquelle des procédures doivent être mises en œuvre lorsqu'il y a défaillance du système de régulation de température

NOTA. Cette définition ne s'applique pas aux *gaz* de la classe 2.

- b) au sens des dispositions relatives aux *gaz*, la température au-dessus de laquelle une matière ne peut pas exister à l'état liquide;

température de décomposition auto-accélérée, voir *TDAA*

température de régulation, température maximale à laquelle le peroxyde organique ou la matière autoréactive peut être transporté en sécurité

tissu de plastique (pour les *GRV souples*), matériau confectionné à partir de bandes ou de monofilaments d'un plastique approprié, étirés par traction

tonneau en bois, *emballage* en bois naturel, de section circulaire, à paroi bombée, constitué de douves et de fonds et muni de cercles

trafic ferroutage, le *transport* de véhicules routiers chargés sur des *wagons*

transport, le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions de transport et y compris le séjour des marchandises dangereuses dans les *wagons*, *citernes* et *conteneurs* nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu. La présente définition englobe également le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement). Cela s'applique à condition que les documents de transport desquels ressortent le lieu d'envoi et le lieu de réception soient présentés sur demande et à condition que les *colis* et les *citernes* ne soient pas ouverts pendant le séjour intermédiaire, excepté aux fins de contrôle par les *autorités compétentes*.

transport en vrac, le transport de matière *solides* ou d'objets non emballés dans des *wagons* ou *conteneurs*; ce terme ne s'applique ni aux marchandises qui sont transportées comme *colis*, ni aux matières qui sont transportées en *citernes*

transporteur, l'entreprise qui effectue le *transport* avec ou sans contrat de transport

tube un *réceptif à pression* transportable sans soudure d'une contenance en eau supérieure à 150 litres mais ne dépassant pas 3 000 litres.

W

wagon, un véhicule ferroviaire non pourvu de moyens de traction, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées et destiné à transporter des marchandises

wagon bâché, un *wagon découvert* muni d'une bâche pour protéger la marchandise chargée

wagon-batterie, un *wagon* comprenant des éléments qui sont reliés entre eux par un tuyau collecteur et fixés à demeure à un *wagon*. Les éléments suivants sont considérés comme des éléments d'un wagon-batterie: les *bouteilles*, les *tubes*, les *fûts à pression* et les *cadres de bouteilles* ainsi que les *citernes* d'une capacité supérieure à 450 litres pour les gaz de la classe 2

wagon-citerne, un *wagon* utilisé pour le *transport* de matières *liquides*, gazeuses, pulvérulentes ou granulaires et comprenant une superstructure, qui comporte une ou plusieurs *citernes* et leurs équipements, et un châssis muni de ses propres équipements (roulement, suspension, choc, traction, frein et inscriptions)

NOTA. Les wagons avec citernes amovibles sont considérés également comme des *wagons-citernes*.

wagon complet, usage exclusif d'un *wagon*, que la capacité de charge du *wagon* soit utilisée ou non en totalité

NOTA. Le terme correspondant pour la classe 7 est "utilisation exclusive", voir sous 2.2.7.2.

wagon couvert, un *wagon* à parois et toit fixes ou amovibles

wagon découvert, un *wagon* avec ou sans parois frontales ou latérales dont la surface de chargement est ouverte

1.2.2 Unités de mesure

1.2.2.1 Les unités de mesure²⁾ suivantes sont applicables dans le RID :

Grandeur	Unité SI ³⁾	Unité supplémentaire admise	Relation entre les unités
Longueur	m (mètre)	-	-
Superficie	m ² (mètre carré)	-	-
Volume	m ³ (mètre cube)	l ⁴⁾ (litre)	1 l = 10 ⁻³ m ³
Temps	s (seconde)	min (minute)	1 min = 60 s
		h (heure)	1 h = 3600 s
		d (jour)	1 d = 86 400 s
Masse	kg (kilogramme)	g (gramme)	1 g = 10 ⁻³ kg
		t (tonne)	1 t = 10 ³ kg
Masse volumique	kg/m ³	kg/l	1 kg/l = 10 ³ kg/m ³
Température	K (kelvin)	°C (degré Celsius)	0°C = 273,15 K
Différence de température	K (kelvin)	°C (degré Celsius)	1°C = 1 K
Force	N (newton)	-	1 N = 1 kg · m/s ²
Pression	Pa (pascal)	bar (bar)	1 Pa = 1 N/m ²
			1 bar = 10 ⁵ Pa
			1 N/mm ² = 1 MPa
Contrainte	N/m ²	N/mm ²	
Travail		kWh (kilowattheure)	1 kWh = 3,6 MJ
Energie	J (joule)		1 J = 1 N · m = 1 W · s
Quantité de chaleur		eV (électronvolt)	1 eV = 0,1602 · 10 ⁻¹⁸ J
Puissance	W (watt)	-	1 W = 1 J/s = 1 N · m/s
Viscosité cinématique	m ² /s	mm ² /s	1 mm ² /s = 10 ⁻⁶ m ² /s
Viscosité dynamique	Pa · s	MPa · s	1 mPa · s = 10 ⁻³ Pa · s
Activité	Bq (Becquerel)		
Equivalent de dose	Sv (Sievert)		

2) Les valeurs arrondies suivantes sont applicables pour la conversion des unités utilisées jusqu'à maintenant en unités SI:

Force

1 kg	= 9,807 N
1 N	= 0,102 kg

Contrainte

1 kg/mm ²	= 9,807 N/mm ²
1 N/mm ²	= 0,102 kg/mm ²

Pression

1 Pa	= 1 N/m ²	= 10 ⁻⁵ bar	= 1,02 · 10 ⁻⁵ kg/cm ²	= 0,75 · 10 ⁻² torr
1 bar	= 10 ⁵ Pa	= 1,02 kg/cm ²	= 750 torr	
1 kg/cm ²	= 9,807 · 10 ⁴ Pa	= 0,9807 bar	= 736 torr	
1 torr	= 1,33 · 10 ² Pa	= 1,33 · 10 ⁻³ bar	= 1,33 · 10 ⁻³ kg/cm ²	

Travail, énergie, quantité de chaleur

1 J	= 1 N · m	= 0,278 · 10 ⁻⁶ kWh	= 0,102 kg · m	= 0,239 · 10 ⁻³ kcal
1 kWh	= 3,6 · 10 ⁶ J	= 367 · 10 ³ kg · m	= 860 kcal	
1 kg · m	= 9,807 J	= 2,72 · 10 ⁻⁶ kWh	= 2,34 · 10 ⁻³ kcal	
1 kcal	= 4,19 · 10 ³ J	= 1,16 · 10 ⁻³ kWh	= 427 kg · m	

Puissance

1 W	= 0,102 kg · m/s	= 0,86 kcal/h
1 kg · m/s	= 9,807 W	= 8,43 kcal/h
1 kcal/h	= 1,16 W	= 0,119 kg · m/s

Viscosité cinématique

1 m ² /s	= 10 ⁴ St (stokes)
1 St	= 10 ⁻⁴ m ² /s

Viscosité dynamique

1 Pa · s	= 1 N · s/m ²	= 10 P (Poise)	= 0,102 kg · s/m ²
1 P	= 0,1 Pa · s	= 0,1 N · s/m ²	= 1,02 · 10 ⁻² kg · s/m ²
1 kg · s/m ²	= 9,807 Pa · s	= 9,807 N · s/m ²	= 98,07 P

3) Le Système international d'unités (SI) est le résultat des décisions de la Conférence générale des poids et mesures (adresse : Pavillon de Breteuil, Parc de St-Cloud, F-92 310 Sèvres).

4) L'abréviation «L» pour litre est également autorisée, à la place de l'abréviation «l», en cas d'utilisation de la machine à écrire.

Les multiples et sous-multiples décimaux d'une unité peuvent être formés au moyen des préfixes ou des symboles suivants, placés devant le nom ou devant le symbole de l'unité:

Facteur			Préfixe	Symbole
1 000 000 000 000 000 000 =	10^{18}	trillion	exa	E
1 000 000 000 000 000 =	10^{15}	billiard	péta	P
1 000 000 000 000 =	10^{12}	billion	téra	T
1 000 000 000 =	10^9	milliard	giga	G
1 000 000 =	10^6	million	méga	M
1 000 =	10^3	mille	kilo	k
100 =	10^2	cent	hecto	h
10 =	10^1	dix	déca	da
0,1 =	10^{-1}	dixième	déci	d
0,01 =	10^{-2}	centième	centi	c
0,001 =	10^{-3}	millième	milli	m
0,000 001 =	10^{-6}	millionième	micro	μ
0,000 000 001 =	10^{-9}	milliardième	nano	n
0,000 000 000 001 =	10^{-12}	billionième	pico	p
0,000 000 000 000 001 =	10^{-15}	billiardième	femto	f
0,000 000 000 000 000 001 =	10^{-18}	trillionième	atto	a

1.2.2.2 Sauf indication explicite contraire, le signe «%» représente dans le RID :

- pour les mélanges de matières solides ou de matières liquides, ainsi que pour les solutions et pour les matières solides mouillées par un liquide : la partie de masse indiquée en pourcentage rapporté à la masse totale du mélange, de la solution ou de la matière mouillée;
- pour les mélanges de gaz comprimés, dans le cas d'un remplissage à la pression, la partie de volume indiquée en pourcentage rapporté au volume total du mélange gazeux, ou, dans le cas d'un remplissage à la masse, la partie de masse indiquée en pourcentage rapporté à la masse totale du mélange;
- pour les mélanges de gaz liquéfiés ainsi que de gaz dissous : la partie de masse indiquée en pourcentage rapporté à la masse totale du mélange.

1.2.2.3 Les pressions de tout genre concernant les récipients (par exemple pression d'épreuve, pression intérieure, pression d'ouverture des soupapes de sûreté) sont toujours indiquées comme pression manométrique (excès de pression par rapport à la pression atmosphérique); par contre, la tension de vapeur est toujours exprimée comme pression absolue.

1.2.2.4 Lorsque le RID prévoit un degré de remplissage pour les récipients, celui-ci se rapporte toujours à une température des matières de 15°C, pour autant qu'une autre température ne soit pas indiquée.

Chapitre 1.3 Formation des personnes intervenant dans le transport des marchandises dangereuses

1.3.1 Champ d'application

Les personnes employées par les intervenants cités au chapitre 1.4, dont le domaine d'activité comprend le transport de marchandises dangereuses, doivent recevoir une formation répondant aux exigences que leur domaine d'activité et de responsabilité impose lors du transport de marchandises dangereuses.

La formation doit aussi traiter des dispositions spécifiques s'appliquant à la sûreté du transport des marchandises dangereuses telles qu'elles sont énoncées dans le chapitre 1.10.

NOTA. En ce qui concerne la formation du conseiller à la sécurité, voir sous 1.8.3

1.3.2 Nature de la formation

La formation doit revêtir la forme suivante, selon la responsabilité et les fonctions de la personne concernée.

1.3.2.1 Initiation

Le personnel doit se familiariser avec les prescriptions générales des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses.

1.3.2.2 Formation spécifique

Le personnel doit recevoir une formation détaillée, proportionnelle à ses tâches et à ses responsabilités, aux prescriptions des règlements relatifs au transport de marchandises dangereuses.

Dans les cas où le transport de marchandises dangereuses fait intervenir une opération de transport multimodal, le personnel doit être mis au courant des prescriptions relatives aux autres modes de transport.

Le personnel du transporteur et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit, en sus, être formé en ce qui concerne les particularités du trafic ferroviaire. Cette formation doit se faire sous forme d'une formation de base et d'une formation complémentaire spécifique.

a) Formation de base pour l'ensemble du personnel :

L'ensemble du personnel reçoit une formation sur la signification de l'étiquette de danger et de la signalisation orange. Le personnel doit, en outre, connaître les procédures de signalement en cas d'anomalies.

b) Formation complémentaire spécifique pour le personnel d'exploitation participant directement au transport de marchandises dangereuses :

En sus de la formation de base définie sous a), le personnel doit recevoir une formation spécifique à son domaine d'activités.

Les thèmes de la formation complémentaire, qui sont classés en trois groupes définis au 1.3.2.2.2, sont enseignés au personnel conformément à son attribution selon le 1.3.2.2.1.

1.3.2.2.1 Le personnel est attribué aux différents groupes conformément au tableau ci-dessous :

Groupe	Description du groupe	Affectation du personnel
1	Personnel d'exploitation participant directement au transport de marchandises dangereuses	Conducteurs, agents de manoeuvre ou personnel à fonction équivalente
2	Personnel chargé du contrôle technique des wagons utilisés pour le transport de marchandises dangereuses	Visiteurs ou personnel à fonction équivalente
3	Personnel chargé de la commande du service de circulation et de manoeuvre et personnel de gestion du gestionnaire d'infrastructure	Préposés à la circulation, agents des postes d'aiguillage, agents des centres de circulation ou personnel à fonction équivalente

1.3.2.2.2 La formation complémentaire spécifique doit comprendre au moins les thèmes suivants :

- a) Conducteurs ou personnel à fonction équivalente du groupe 1 :
- informations nécessaires concernant la composition du train, la présence de marchandises dangereuses et l'endroit où se trouvent ces marchandises dans le train;
 - types d'anomalies;

- manière d'agir en situations critiques en cas d'anomalies, prise de mesures aux fins de protection du propre train et du trafic sur les voies avoisinantes.

Agents de manoeuvre ou personnel à fonction équivalente du groupe 1 :

- signification des étiquettes de manoeuvre selon les modèles 13 et 15 du RID (v. sous-section 5.3.4.2);
- distances de protection en présence de marchandises de la classe 1 conformément à la section 7.5.3 du RID;
- types d'anomalies.

b) Visiteurs ou personnel à fonction équivalente du groupe 2 :

- réalisation d'examens selon l'Annexe XII (Conditions pour la visite technique d'échange des wagons) à l'Accord sur l'échange et l'utilisation des wagons entre entreprises ferroviaires (RIV);
- mise en oeuvre des exigences de la fiche UIC 471-3 (uniquement pour les collaborateurs devant procéder à des contrôles décrits au 1.4.2.2.1 du RID);
- décellement d'anomalies.

c) Préposés à la circulation, agents des postes d'aiguillage, agents des centres de circulation ou personnel à fonction équivalente du groupe 3 :

- manière de surmonter des situations critiques en cas d'anomalies;
- plans d'urgence internes pour les gares de triage conformément au chapitre 1.11.

1.3.2.3 Formation en matière de sécurité

Proportionnelle aux risques de blessure ou d'expositions encourus en cas d'incident lors du transport de matières dangereuses, y compris de leur chargement et déchargement, cette formation doit couvrir les risques et les dangers que présentent les matières dangereuses.

La formation dispensée doit avoir pour objet de sensibiliser le personnel à la manipulation dans des conditions de sécurité et aux procédures d'urgence.

1.3.2.4 Formation pour la classe 7

Aux fins de la classe 7, le personnel doit recevoir une formation appropriée portant sur les risques radiologiques encourus et les précautions à prendre pour restreindre leur exposition et celles des autres personnes qui pourraient subir les effets de leurs actions.

1.3.3 Documentation

Une description détaillée de toute la formation reçue doit être conservée par l'employeur et par l'employé et vérifiée lors du recrutement pour un nouvel emploi. Cette formation doit être complétée périodiquement par des cours de recyclage pour tenir compte des changements intervenus dans la réglementation.

Chapitre 1.4 Obligations de sécurité des intervenants

1.4.1 Mesures générales de sécurité

1.4.1.1 Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses doivent prendre les mesures appropriées selon la nature et l'ampleur des dangers prévisibles, afin d'éviter des dommages et, le cas échéant, d'en minimiser leurs effets. Ils doivent, en tout cas, respecter les prescriptions du RID en ce qui les concerne.

1.4.1.2 Lorsque la sécurité publique risque d'être directement mise en danger, les intervenants doivent aviser immédiatement les forces d'intervention et de sécurité et doivent mettre à leur disposition les informations nécessaires à leur action.

1.4.1.3 Le RID peut préciser certaines des obligations incombant aux différents intervenants.

Si un Etat membre estime que cela n'entraîne aucune diminution de sécurité, il peut dans sa législation nationale transférer les obligations incombant à un intervenant nommé à un ou plusieurs autres intervenants, à condition que les obligations du 1.4.2 et 1.4.3 soient respectées. Ces dérogations doivent être communiquées par l'Etat membre à l'Office central qui les portera à la connaissance des Etats membres.

Les prescriptions des 1.2.1, 1.4.2 et 1.4.3 relatives aux définitions des intervenants et de leurs obligations respectives ne touchent pas les dispositions du droit national concernant les conséquences juridiques (pénalité, responsabilité, etc.) découlant du fait que l'intervenant respectif est p. ex. une personne morale, une personne physique, une personne travaillant pour son propre compte, un employeur ou un employé.

1.4.2 Obligations des principaux intervenants

NOTA. Pour les matières radioactives, voir aussi 1.7.6.

1.4.2.1 Expéditeur

1.4.2.1.1 L'expéditeur de marchandises dangereuses a l'obligation de remettre au transport un envoi conforme aux prescriptions du RID. Dans le cadre du 1.4.1, il doit notamment :

- a) s'assurer que les marchandises dangereuses soient classées et autorisées au transport conformément au RID;
- b) fournir au transporteur les renseignements et informations et, le cas échéant, les lettres de voiture et les documents d'accompagnement (autorisations, agréments, notifications, certificats, etc.) exigés, tenant notamment compte des dispositions du chapitre 5.4 et du Tableau A du chapitre 3.2 ;
- c) n'utiliser que des emballages, grands emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et citernes (wagons-citernes, wagons-batterie, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM) agréés et aptes au transport des marchandises concernées et portant les marques prescrites par le RID;
- d) observer les prescriptions sur le mode d'envoi et sur les restrictions d'expédition;
- e) veiller à ce que même les citernes vides non nettoyées et non dégazées (wagons-citernes, wagons-batterie, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM), ou les wagons, grands conteneurs et petits conteneurs pour vrac vides, non nettoyés, soient marqués et étiquetés de manière conforme et que les citernes vides, non nettoyées, soient fermées et présentent les mêmes garanties d'étanchéité que s'ils/si elles étaient pleins/pleines.

1.4.2.1.2 Au cas où l'expéditeur fait appel aux services d'autres intervenants (emballeur, chargeur, remplisseur etc.), il doit prendre des mesures appropriées pour qu'il soit garanti que l'envoi répond aux prescriptions du RID. Il peut toutefois, dans les cas du 1.4.2.1.1 a), b), c) et e), se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants.

1.4.2.1.3 Lorsque l'expéditeur agit pour un tiers, celui-ci doit signaler par écrit à l'expéditeur qu'il s'agit de marchandises dangereuses et mettre à sa disposition tous les renseignements et documents nécessaires à l'exécution de ses obligations.

1.4.2.2 Transporteur

1.4.2.2.1 Dans le cadre du 1.4.1, le transporteur qui accepte au lieu de départ les marchandises au transport, doit notamment, par sondages représentatifs :

- a) vérifier que les marchandises dangereuses à transporter sont autorisées au transport conformément au RID;
- b) s'assurer que la documentation prescrite soit jointe au document de transport et acheminée;
- c) s'assurer visuellement que le wagon et le chargement ne présentent pas de défauts manifestes, de fuites ou de fissures, de manquement de dispositifs d'équipement, etc.;

- d) s'assurer que la date de la prochaine épreuve pour les wagons-citernes, wagons-batterie, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM n'est pas dépassée;
- e) vérifier que les wagons ne sont pas surchargés;
- f) s'assurer que les plaques-étiquettes et les signalisations prescrites pour les wagons soient apposées;

Ceci doit être fait sur la base des lettres de voiture et des documents d'accompagnement, par un examen visuel du wagon ou des conteneurs et, le cas échéant, du chargement,

Il est réputé satisfait aux dispositions de ce paragraphe si le point 5 de la Fiche UIC 471-3 O ⁵⁾ (Vérification à effectuer pour les envois de marchandises en trafic international) est appliquée.

1.4.2.2.2 Le transporteur peut toutefois, dans les cas du 1.4.2.2.1 a), b), e) et f) , se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants.

1.4.2.2.3 Si le transporteur constate selon 1.4.2.2.1 une infraction aux prescriptions du RID il ne doit pas acheminer l'envoi jusqu'à la mise en conformité.

1.4.2.2.4 Si en cours de route une infraction qui pourrait compromettre la sécurité du transport est constatée, l'envoi doit être arrêté le plus tôt possible compte tenu des impératifs de sécurité liés à la circulation et à l'immobilisation de l'envoi, ainsi qu'à la sécurité publique.

Le transport ne pourra être repris qu'après mise en conformité de l'envoi. La (les) autorité(s) compétente(s) concernée(s) par le reste du parcours peuvent octroyer une autorisation pour la poursuite du transport.

Si la conformité requise ne peut être établie et si une autorisation pour le reste du parcours n'est pas octroyée, l'(les) autorité(s) compétente(s) assurera(ont) au transporteur l'assistance administrative nécessaire. Il en est de même, dans le cas où le transporteur fait connaître à cette(ces) autorité(s) que le caractère dangereux des marchandises remises au transport ne lui a pas été signalé par l'expéditeur et qu'il souhaiterait, en vertu du droit applicable notamment au contrat de transport les décharger, les détruire ou les rendre inoffensives.

1.4.2.3 Destinataire

1.4.2.3.1 Le destinataire a l'obligation de ne pas différer sans motif impératif l'acceptation de la marchandise et de vérifier après le déchargement, que les prescriptions le concernant du RID sont respectées.

Dans le cadre du 1.4.1, il doit notamment :

- a) effectuer dans les cas prévus par le RID le nettoyage et la décontamination prescrits des wagons et conteneurs;
- b) veiller à ce que les wagons et conteneurs entièrement déchargés et nettoyés, dégazés et décontaminés, ne portent plus les plaques-étiquettes et la signalisation orange.

Un wagon ou un conteneur ne doit être rendu ou réutilisé que si les prescriptions mentionnées ci-dessus sont respectées.

1.4.2.3.2 Au cas où le destinataire fait appel aux services d'autres intervenants (déchargeur, nettoyeur, station de décontamination, etc.) il doit prendre des mesures appropriées pour qu'il soit garanti que les prescriptions du 1.4.2.3.1 sont respectées.

1.4.3 Obligations des autres intervenants

Les autres intervenants et leurs obligations respectives sont listés ci-après de manière non exhaustive. Les obligations de ces autres intervenants découlent de la section 1.4.1 ci-dessus pour autant qu'ils sachent ou auraient du savoir que leurs missions s'exercent dans le cadre d'un transport soumis au RID.

1.4.3.1 Chargeur

1.4.3.1.1 Dans le cadre du 1.4.1, le chargeur a notamment les obligations suivantes : il

- a) ne doit remettre des marchandises dangereuses au transporteur que si celles-ci sont autorisées au transport conformément au RID;
- b) doit vérifier, lors de la remise au transport de marchandises dangereuses emballées ou d'emballages vides non nettoyés, si l'emballage est endommagé. Il ne peut remettre au transport un colis dont l'emballage est endommagé, notamment non étanche, et qu'il y a ainsi fuite ou possibilité de fuite de la marchandise dangereuse, que lorsque le dommage a été réparé; cette même obligation est valable pour les emballages vides non nettoyés;
- c) doit, lorsqu'il charge des marchandises dangereuses dans un wagon, un grand conteneur ou un petit conteneur, observer les conditions relatives au chargement et à la manutention;

5) Edition du 1^{er} janvier 2003 publiée par l'Union internationale des chemins de fer, Service Publications, 16, rue Jean Rey, F-75015 Paris.

- d) doit, lorsqu'il remet directement les marchandises dangereuses au transporteur, observer les prescriptions relatives au placardage et à la signalisation orange du wagon ou du grand conteneur;
- e) doit, lorsqu'il charge des colis, observer les interdictions de chargement en commun en tenant également compte des marchandises dangereuses déjà présentes dans le wagon ou le grand conteneur, ainsi que les prescriptions concernant la séparation des denrées alimentaires, autres objets de consommation ou aliments pour animaux.

1.4.3.1.2 Le chargeur peut toutefois, dans le cas du 1.4.3.1.1 a), d) et e), se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants.

1.4.3.2 Emballeur

Dans le cadre du 1.4.1, l'emballeur doit notamment observer :

- a) les prescriptions relatives aux conditions d'emballage, aux conditions d'emballage en commun et,
- b) lorsqu'il prépare les colis aux fins de transport, les prescriptions concernant les marques et étiquettes de danger sur les colis.

1.4.3.3 Remplisseur

Dans le cadre de la section 1.4.1, le remplisseur a notamment les obligations suivantes : il

- a) doit s'assurer avant le remplissage des citernes que celles-ci et leurs équipements se trouvent en bon état technique;
- b) doit s'assurer que la date de la prochaine épreuve pour les wagons-citernes, wagons-batterie, wagons avec citernes amovibles, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM n'est pas dépassée;
- c) n'a le droit de remplir les citernes qu'avec les marchandises dangereuses autorisées au transport dans ces citernes;
- d) doit, lors du remplissage de la citerne, respecter les dispositions relatives aux marchandises dangereuses dans des compartiments contigus;
- e) doit, lors du remplissage de la citerne, respecter le taux de remplissage maximal admissible ou la masse maximale admissible du contenu par litre de capacité pour la marchandise de remplissage;
- f) doit, après le remplissage de la citerne, vérifier l'étanchéité des dispositifs de fermeture;
- g) doit veiller à ce qu'aucun résidu dangereux de la marchandise de remplissage n'adhère à l'extérieur des citernes qui ont été remplies par lui;
- h) doit, lorsqu'il prépare les marchandises dangereuses aux fins de transport, veiller à ce que la signalisation orange et les étiquettes ou plaques-étiquettes prescrites soient apposées conformément aux prescriptions, sur les citernes, sur les wagons et sur les grands et petits conteneurs pour vrac ;
- i) doit, avant et après le remplissage des gaz liquéfiés dans des wagons-citernes, respecter les prescriptions de contrôle spécifiques y relatives.

1.4.3.4 Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile

Dans le cadre du 1.4.1, l'exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile doit notamment veiller :

- a) à l'observation des prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux épreuves et au marquage;
- b) à ce que l'entretien des citernes et de leurs équipements soit effectué d'une manière qui garantisse que le conteneur-citerne ou la citerne mobile soumis aux sollicitations normales d'exploitation, réponde aux prescriptions du RID, jusqu'à la prochaine épreuve;
- c) à faire effectuer un contrôle exceptionnel lorsque la sécurité du réservoir ou de ses équipements peut être compromise par une réparation, une modification ou un accident.

1.4.3.5 Exploitant d'un wagon-citerne

Dans le cadre du 1.4.1, l'exploitant d'un wagon-citerne doit notamment veiller:

- a) à l'observation des prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux épreuves et au marquage;
- b) à ce que l'entretien des citernes et de leurs équipements soit effectué d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation, réponde aux prescriptions du RID, jusqu'à la prochaine épreuve;
- c) à faire effectuer un contrôle exceptionnel lorsque la sécurité du réservoir ou de ses équipements peut être compromise par une réparation, une modification ou un accident.

1.4.3.6 Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Dans le cadre du 1.4.1, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit veiller à ce que des plans d'urgence internes pour les gares de triage soient établis conformément au chapitre 1.11

Chapitre 1.5 Dérogations

1.5.1 Dérogations temporaires

1.5.1.1 Afin d'adapter les dispositions du RID au développement technique et industriel, les autorités compétentes des Etats membres peuvent convenir directement entre elles d'autoriser certains transports sur leur territoire en dérogation temporaire aux prescriptions du RID, à condition toutefois que la sécurité n'en soit pas compromise. Ces dérogations doivent être communiquées par l'autorité qui a pris l'initiative de la dérogation temporaire à l'Office central qui les portera à la connaissance des Etats membres⁶⁾.

NOTA. L'arrangement spécial selon 1.7.4 n'est pas considéré comme une dérogation temporaire selon la présente section.

1.5.1.2 La durée de la dérogation temporaire ne doit pas dépasser cinq ans à compter de la date de son entrée en vigueur. La dérogation temporaire expire automatiquement au moment de l'entrée en vigueur d'une modification pertinente du RID.

1.5.1.3 Les dérogations temporaires sont des accords selon l'article 5 § 2 des Règles uniformes CIM. Le transport sur la base de dérogations temporaires sont des transports selon le RID.

NOTA. L'article 5, § 2 des Règles uniformes CIM est ainsi conçu:

«§ 2. - Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID pour être néanmoins admis.

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.»

1.5.2 Envois militaires

Pour les envois militaires, à savoir les envois de matières ou d'objets de la classe 1 qui appartiennent aux forces armées ou pour lesquels les forces armées sont responsables, des prescriptions dérogatoires sont applicables [voir 5.2.1.5, 5.2.2.1.8, 5.3.1.1.2, 5.4.1.2.1 f) et 7.2.4 disposition spéciale W2].

6) Les dérogations temporaires conclues en vertu de la présente section peuvent être consultées sur le site Internet de l'OTIF (www.otif.ch)

Chapitre 1.6 Mesures transitoires

1.6.1 Généralités

1.6.1.1 Sauf prescriptions contraires, les matières et objets du RID peuvent être transportés jusqu'au 30 juin 2005 selon les prescriptions du RID⁷⁾ qui leur sont applicables jusqu'au 31 décembre 2004.

NOTA. En ce qui concerne la mention dans la lettre de voiture, voir sous 5.4.1.1.12.

1.6.1.2 Les étiquettes de danger, qui jusqu'au 31 décembre 2004 étaient conformes aux modèles prescrits à cette date pourront être utilisées jusqu'à épuisement des stocks.

1.6.1.3 Les matières et objets de la classe 1, appartenant aux forces armées d'un Etat membre, emballés avant le 1^{er} janvier 1990 conformément aux prescriptions du RID⁸⁾ en vigueur à l'époque, pourront être transportés après le 31 décembre 1989, à condition que les emballages soient intacts et qu'ils soient déclarés dans la lettre de voiture comme marchandises militaires emballées avant le 1^{er} janvier 1990. Les autres dispositions applicables à partir du 1^{er} janvier 1990 pour cette classe doivent être respectées.

1.6.1.4 Les matières et objets de la classe 1 emballés entre le 1^{er} janvier 1990 et le 31 décembre 1996 conformément aux prescriptions du RID⁹⁾ en vigueur à l'époque, pourront être transportés après le 31 décembre 1996, à condition que les emballages soient intacts et qu'ils soient déclarés dans la lettre de voiture comme marchandises de la classe 1 emballées entre le 1^{er} janvier 1990 et le 31 décembre 1996.

1.6.1.5 Les grands récipients pour vrac (GRV) qui ont été construits selon les prescriptions du marg. 405 (5)/555 (3) applicables avant le 1^{er} janvier 1999, mais qui ne sont pas cependant conformes aux prescriptions du marg. 405 (5)/555 (3) applicables à partir du 1^{er} janvier 1999, pourront encore être utilisés.

1.6.1.6 Les grands récipients pour vrac (GRV) qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003 conformément aux prescriptions du marginal 1612 (1) applicables jusqu'au 30 juin 2001, mais qui ne satisfont pas aux prescriptions du 6.5.2.1.1 applicables à partir du 1^{er} juillet 2001, en ce qui concerne la hauteur des marques des lettres, chiffres et symboles, pourront encore être utilisés.

1.6.1.7 Les agréments de type des fûts, bidons (jerricanes) et emballages composites en polyéthylène à masse moléculaire élevée ou moyenne, délivrés avant le 1^{er} juillet 2005, conformément aux prescriptions du 6.1.5.2.6 applicables avant le 31 décembre 2004 mais qui ne satisfont pas aux prescriptions du 4.1.1.19, continuent à être valables jusqu'au 31 décembre 2009. Tous les emballages construits et marqués sur la base de ces agréments de type pourront encore être utilisés jusqu'à l'expiration de leur durée d'utilisation déterminée au 4.1.1.15.

1.6.1.8 Les panneaux orange encore existants, qui satisfont aux prescriptions de la sous-section 5.3.2.2 applicables jusqu'au 31 décembre 2004, pourront encore être utilisés.

1.6.1.9 (réservé)

1.6.1.10 Les piles et batteries au lithium fabriquées avant le 1^{er} juillet 2003 qui ont été éprouvées conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 et qui n'ont pas été éprouvées conformément aux prescriptions applicables depuis le 1^{er} janvier 2003, ainsi que les appareils qui contiennent de telles piles ou batteries au lithium, pourront encore être transportés jusqu'au 30 juin 2013, si toutes les autres prescriptions applicables sont satisfaites.

1.6.2 Récipients pour la classe 2

1.6.2.1 Les récipients construits avant le 1^{er} janvier 1997 et qui ne sont pas conformes aux prescriptions du RID applicables à partir du 1^{er} janvier 1997 mais dont le transport était autorisé selon les prescriptions du RID applicables jusqu'au 31 décembre 1996 pourront encore être utilisés après cette date à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions d'examens périodiques de l'instruction d'emballage P200 et P203.

1.6.2.2 Les bouteilles selon la définition au 1.2.1 qui ont subi un examen initial ou un examen périodique avant le 1^{er} janvier 1997 pourront être transportées vides non nettoyées sans étiquette jusqu'à la date de leur prochain remplissage ou de leur prochain examen périodique.

1.6.2.3 Les récipients destinés au transport des matières de la classe 2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003, pourront continuer de porter, après le 1^{er} janvier 2003, le marquage conforme aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002.

1.6.3 Wagons-citernes et wagons-batterie

7) Version du RID du 1^{er} janvier 2003

8) Version du RID du 1.5.1985

9) Versions du RID du 1.1.1990, 1.1.1993 et 1.1.1995

- 1.6.3.1** Les wagons-citernes construits avant l'entrée en vigueur des prescriptions applicables à partir du 1er octobre 1978, pourront être maintenus en service si les équipements du réservoir satisfont aux prescriptions du Chapitre 6.8. L'épaisseur de la paroi des réservoirs, à l'exclusion des réservoirs destinés au transport des gaz liquéfiés réfrigérés de la classe 2, doit correspondre au moins à une pression de calcul de 0,4 MPa (4 bar) (pression manométrique) pour l'acier doux ou de 200 kPa (2 bar) (pression manométrique) pour l'aluminium et les alliages d'aluminium.
- 1.6.3.2** Les épreuves périodiques pour les wagons-citernes maintenus en service conformément aux dispositions transitoires devront être exécutées selon les dispositions des 6.8.2.4 et 6.8.3.4 et des dispositions particulières correspondantes des différentes classes. Si les dispositions antérieures ne prescrivaient pas une pression d'épreuve plus élevée, une pression d'épreuve de 200 kPa (2 bar) (pression manométrique) est suffisante pour les réservoirs en aluminium et en alliages d'aluminium.
- 1.6.3.3** Les wagons-citernes qui satisfont aux dispositions transitoires du 1.6.3.1 et 1.6.3.2 pourront être utilisés jusqu'au 30 septembre 1998 pour le transport des marchandises dangereuses pour lequel ils ont été agréés. Cette période transitoire ne s'applique ni aux wagons-citernes destinés au transport de matières de la classe 2, ni aux wagons-citernes dont l'épaisseur de paroi et les équipements satisfont aux prescriptions du Chapitre 6.8.
- 1.6.3.4** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1988 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1987 mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1988, pourront encore être utilisés. Cette disposition s'applique également aux wagons-citernes qui ne portent pas l'indication du matériau du réservoir prescrite au marg. 1.6.1 de l'Appendice XI à partir du 1^{er} janvier 1988.
- 1.6.3.5** Les wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 1993 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1992 mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1993, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.6** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1995, selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1994, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1er janvier 1995, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.7** Les wagons-citernes destinés au transport de matières liquides inflammables ayant un point d'éclair supérieur à 55°C sans dépasser 61°C, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1997 selon les prescriptions des marg. 1.2.7, 1.3.8 et 3.3.3 de l'Appendice XI applicables jusqu'au 31 décembre 1996 mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions de ces marginaux applicables à partir du 1^{er} janvier 1997, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.8** Les wagons-citernes, les wagons-batterie et les wagons avec citernes amovibles destinés au transport des matières de la classe 2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1997, pourront porter le marquage conforme aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1996, jusqu'à la prochaine épreuve périodique.
- Lorsque en raison de modifications du RID certaines désignations officielles de transport des gaz ont été modifiées, il n'est pas nécessaire de modifier les désignations sur la plaque ou sur le réservoir lui-même (voir 6.8.3.5.2 ou 6.8.3.5.3), à condition que les désignations des gaz sur les wagons-citernes, wagons-batteries et wagons avec citernes amovibles ou sur les panneaux [voir 6.8.3.5.6 b) ou c)] seront adaptées lors de la première épreuve périodique qui suit.
- 1.6.3.9** (réservé)
- 1.6.3.10** (réservé)
- 1.6.3.11** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1997 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1996, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions des marg. 3.3.3 et 3.3.4 de l'Appendice XI applicables à partir du 1^{er} janvier 1997, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.12** Les wagons-citernes destinés au transport du N° ONU 2401 pipéridine, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1999 selon les prescriptions du marg 3.2.3 de l'Appendice XI applicables jusqu'au 31 décembre 1998, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1er janvier 1999, pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2009.
- 1.6.3.13** Les wagons-citernes, construits avant le 1^{er} janvier 1997, qui étaient prévus pour le transport de matières du N° ONU 3257, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1997, pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2006.
- 1.6.3.14** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1999 selon les prescriptions du marg. 5.3.6.3 de l'Appendice XI applicables jusqu'au 31 décembre 1998, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions du marg. 5.3.6.3 de l'Appendice XI applicables à partir du 1^{er} janvier 1999, pourront encore être utilisés.

- 1.6.3.15** (réservé)
- 1.6.3.16** (réservé)
- 1.6.3.17** (réservé)
- 1.6.3.18** Les wagons-citernes et wagons-batterie qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001, mais qui ne satisfont cependant pas aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} juillet 2001, pourront encore être utilisés.
- L'affectation aux codes-citerne dans les agréments du prototype et les marquages pertinents devront être effectués avant le 1^{er} juillet 2011.
- Le marquage des codes alphanumériques des dispositions spéciales TC, TE et TA conformément au 6.8.4 doit être effectué lors de l'affectation des codes-citerne ou lors d'une des épreuves selon 6.8.2.4 ayant lieu après cette affectation, mais au plus tard le 31 décembre 2010.
- 1.6.3.19** (réservé)
- 1.6.3.20** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} juillet 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 mais qui ne satisfont cependant pas aux prescriptions du 6.8.2.1.7 et de la disposition spéciale TE15 du 6.8.4 b) applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.21** Les wagons-citernes construits avant le 1^{er} janvier 2003 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001, qui satisfont aux prescriptions du 6.8.2.2.10 à l'exception de l'exigence d'un manomètre ou d'un autre indicateur approprié, pourront toutefois être considérés comme fermées hermétiquement jusqu'au prochain contrôle périodique selon 6.8.2.4.2 mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2010.
- 1.6.3.22** les wagons-citernes dont les réservoirs sont en alliages d'aluminium, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.23** Les wagons-citernes destinés au transport des gaz des Nos ONU 2073 et 3318, qui ne satisfont pas aux prescriptions des sections 5.3.5 et 6.8.4 e), disposition spéciale TM6, applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, peuvent encore être utilisés jusqu'à la prochaine épreuve, mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2006.
- 1.6.3.24** Les wagons-citernes destinés au transport des gaz des Nos ONU 1052, 1790 et 2073, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.5.1.1 b) applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisés.
- 1.6.3.25** Il n'est pas nécessaire d'indiquer la date de l'épreuve d'étanchéité prescrite au 6.8.2.4.3 sur le panneau prescrit au 6.8.2.5.1 avant que la première épreuve d'étanchéité devant avoir lieu après le 1^{er} janvier 2005 ne soit effectuée.
- 1.6.3.26** Les wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport de gaz de la classe 2, des codes de classification contenant la/les lettre(s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi qu'aux matières des classes 3 à 8 auxquelles sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou, L21DH, dans la colonne 12 du Tableau A du chapitre 3.2, doivent être rééquipés pour le 1^{er} janvier 2011 au plus tard de dispositifs selon la section 6.8.4 b), disposition spéciale TE 22, dont l'absorption d'énergie s'élève cependant à au moins 500 kJ pour chaque côté frontal du wagon.
- 1.6.3.27** a) Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2005, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4, disposition spéciale TE 22 applicables à partir du 1^{er} janvier 2005, peuvent encore être utilisés."
- b) Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2007, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4, disposition spéciale TE22, applicables à partir du 1^{er} janvier 2007, peuvent être utilisés¹⁰⁾.
- 1.6.3.28** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2005 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2004, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.1, 2^{ème} alinéa, doivent être rééquipés au plus tard lors de la prochaine transformation ou lors de la prochaine réparation, pour autant que cela soit possible en pratique et que les travaux effectués nécessitent le démontage des organes concernées.

10) Cette mesure transitoire entre en vigueur au 1^{er} janvier 2007.

- 1.6.3.29** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2005, mais qui ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions du 6.8.2.2.4 applicables à partir du 1^{er} janvier 2005, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4 Conteneurs-citernes et CGEM**
- 1.6.4.1** Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant 1^{er} janvier 1988 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1987, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1988, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.2** Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant 1^{er} janvier 1993 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1992, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1993, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.3** Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1995 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1994, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1995, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.4** Les conteneurs-citernes destinés au transport de matières liquides inflammables ayant un point d'éclair supérieur à 55°C sans dépasser 61°C, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1997 selon les prescriptions des marg. 1.2.7, 1.3.8 et 3.3.3 de l'Appendice X applicables jusqu'au 31 décembre 1996, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions de ces marginaux applicables à partir du 1^{er} janvier 1997, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.5** Lorsque en raison de modifications du RID certaines désignations officielles de transport des gaz ont été modifiées, il n'est pas nécessaire de modifier les désignations sur la plaque ou sur le réservoir lui-même (voir 6.8.3.5.2 ou 6.8.3.5.3), à condition que les désignations des gaz sur les conteneurs-citernes et CGEM ou sur les panneaux [voir 6.8.3.5.6 b) ou c'')] seront adaptées lors de la première épreuve périodique qui suit.
- 1.6.4.6** (réservé)
- 1.6.4.7** Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1997 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1996, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions des marg. 3.3.3 et 3.3.4 de l'Appendice X applicables à partir du 1^{er} janvier 1997, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.8** Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1999 selon les prescriptions du marg. 5.3.6.3 de l'Appendice X applicables jusqu'au 31 décembre 1998, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions du marg. 5.3.6.3 de l'Appendice X applicables à partir du 1^{er} janvier 1999, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.9** (réservé)
- 1.6.4.10** Les conteneurs-citernes, construits avant le 1^{er} janvier 1997, qui étaient prévus pour le transport de matières du N° ONU 3257, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} janvier 1997, pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2004.
- 1.6.4.11** (réservé)
- 1.6.4.12** Les conteneurs-citernes et CGEM qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001, mais qui ne satisfont cependant pas aux prescriptions applicables à partir du 1^{er} juillet 2001, pourront encore être utilisés.
- L'affectation aux codes-citerne dans les agréments du prototype et les marquages pertinents devront être effectués avant le 1^{er} janvier 2008.
- Le marquage des codes alphanumériques des dispositions spéciales TC, TE et TA conformément au 6.8.4 doit être effectué lors de l'affectation des codes-citerne ou lors d'une des épreuves selon 6.8.2.4 ayant lieu après cette affectation, mais au plus tard le 31 décembre 2008.
- 1.6.4.13** Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} juillet 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 mais qui ne satisfont cependant pas aux prescriptions du 6.8.2.1.7 et de la disposition spéciale TE15 du 6.8.4 b) applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.14** Les conteneurs-citernes destinés au transport des gaz du Nos ONU 1052, 1790 et 2073, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.5.1.1 b) applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisés.
- 1.6.4.15** Il n'est pas nécessaire d'indiquer la date de l'épreuve d'étanchéité prescrite au 6.8.2.4.3 sur le panneau prescrit au 6.8.2.5.1 avant que la première épreuve d'étanchéité devant avoir lieu après le 1^{er} janvier 2005 ne soit effectuée.

- 1.6.4.16** Les conteneurs-citernes construits avant le 1er janvier 2003 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001, qui satisfont aux prescriptions du 6.8.2.2.10 à l'exception de l'exigence d'un manomètre ou d'un autre indicateur approprié, pourront toutefois être considérés comme fermées hermétiquement jusqu'au prochain contrôle périodique selon 6.8.2.4.2 mais au plus tard jusqu'au 31 décembre 2007.
- 1.6.4.17** (réservé)
- 1.6.4.18** (réservé)
- 1.6.4.19** (réservé)
- 1.6.4.20** Les conteneurs-citernes à déchets opérant sous vide, construits avant le 1^{er} juillet 2005 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2004, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.10.3.9 applicables à partir du 1^{er} janvier 2005, pourront encore être utilisés.
- 1.6.5** (réservé)
- 1.6.6** **Classe 7**
- 1.6.6.1** **Colis dont le modèle n'avait pas à être agréé par l'autorité compétente en vertu des éditions de 1985 et de 1985 (revue en 1990) du No 6 de la Collection Sécurité de l'AIEA**
- Les colis exceptés, les colis industriels du type 1, du type 2 et du type 3 et les colis du type A dont le modèle n'avait pas à être agréé par l'autorité compétente et qui satisfont aux prescriptions des éditions de 1985 ou de 1985 (revue en 1990) du Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA (Collection Sécurité No 6) peuvent continuer d'être utilisés à condition d'être soumis au programme obligatoire d'assurance de la qualité conformément aux prescriptions énoncées au 1.7.3 et aux limites d'activité et aux restrictions concernant les matières énoncées au 2.2.7.7.
- Tout emballage modifié, à moins que ce ne soit pour améliorer la sûreté, ou fabriqué après le 31 décembre 2003 doit satisfaire aux dispositions du RID. Les colis préparés pour le transport le 31 décembre 2003 au plus tard en vertu des éditions de 1985 ou de 1985 (revue en 1990) du No 6 de la Collection Sécurité peuvent continuer d'être transportés. Les colis préparés pour le transport après cette date doivent satisfaire aux prescriptions du RID.
- 1.6.6.2** **Agréments en vertu des éditions de 1973, 1973 (version amendée), 1985 et 1985 (revue en 1990) du No 6 de la Collection Sécurité de l'AIEA**
- 1.6.6.2.1** Les emballages fabriqués suivant un modèle agréé par l'autorité compétente en vertu des dispositions des éditions de 1973 ou de 1973 (version amendée) du No 6 de la Collection Sécurité de l'AIEA peuvent continuer d'être utilisés sous réserve d'un agrément multilatéral du modèle de colis, de l'exécution du programme obligatoire d'assurance de la qualité conformément aux prescriptions énoncées au 1.7.3, des limites d'activité et des restrictions concernant les matières énoncées au 2.2.7.7. Il n'est pas permis de commencer une nouvelle fabrication d'emballages de ce genre. Les modifications du modèle d'emballage ou de la nature ou de la quantité du contenu radioactif autorisé qui, selon ce que déterminera l'autorité compétente, auraient une influence significative sur la sûreté doivent satisfaire aux prescriptions du RID. Conformément au 5.2.1.7.5, un numéro de série doit être attribué à chaque emballage et apposé à l'extérieur de l'emballage.
- 1.6.6.2.2** Les emballages fabriqués suivant un modèle agréé par l'autorité compétente en vertu des dispositions des éditions de 1985 ou de 1985 (revue en 1990) du No 6 de la Collection Sécurité de l'AIEA peuvent continuer d'être utilisés jusqu'au 31 décembre 2003 sous réserve de l'exécution du programme obligatoire d'assurance de la qualité conformément aux prescriptions énoncées au 1.7.3, des limites d'activité et des restrictions concernant les matières énoncées au 2.2.7.7. Après cette date, ils peuvent continuer d'être utilisés sous réserve, en outre, d'un agrément multilatéral du modèle de colis. Les modifications du modèle d'emballage ou de la nature ou de la quantité du contenu radioactif autorisé qui, selon ce que déterminera l'autorité compétente, auraient une influence significative sur la sûreté doivent satisfaire aux dispositions du RID. Tous les emballages dont la fabrication commencera après le 31 décembre 2006 devront satisfaire aux prescriptions du RID.
- 1.6.6.3** **Matières radioactives sous forme spéciale agréées en vertu des éditions de 1973, 1973 (version amendée), 1985 et 1985 (revue en 1990) du No 6 de la Collection Sécurité de l'AIEA**
- Les matières radioactives sous forme spéciale fabriquées suivant un modèle qui a reçu l'agrément unilatéral d'une autorité compétente en vertu des éditions de 1973, 1973 (version amendée), 1985 ou 1985 (revue en 1990) du No 6 de la Collection Sécurité de l'AIEA peuvent continuer d'être utilisées si elles satisfont au programme obligatoire d'assurance de la qualité conformément aux prescriptions énoncées au 1.7.3. Les matières radioactives sous forme spéciale fabriquées après le 31 décembre 2003 doivent satisfaire aux prescriptions du RID.

Chapitre 1.7 Prescriptions générales concernant la classe 7

1.7.1 Généralités

1.7.1.1 Le RID fixe des normes de sécurité permettant une maîtrise, à un niveau acceptable, des risques radiologiques, des risques de criticité et des risques thermiques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement du fait du transport de matières radioactives. Il est fondé sur le Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA (Edition 1996, révisée) [TS-R-1 (ST-1 révisée)], AIEA, Vienne, (2000) avec les modifications apportées par l'AIEA jusqu'en 2002. Les notes d'information sur le document TS-R-1 (ST-1, révisée) figurent dans le document « Advisory Material for the IAEA Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material », Safety Guide No. TS-G-1.1 (ST-2) AIEA, Vienne, (2002).

1.7.1.2 Le RID a pour objectif de protéger les personnes, les biens et l'environnement contre les effets des rayonnements pendant le transport de matières radioactives. Cette protection est assurée par :

- a) le confinement du contenu radioactif;
- b) la maîtrise de l'intensité de rayonnement externe;
- c) la prévention de la criticité;
- d) la prévention des dommages causés par la chaleur.

Il est satisfait à ces exigences : premièrement, en modulant les limites de contenu pour les colis et les wagons ainsi que les normes de performance appliquées aux modèles de colis suivant le risque que présente le contenu radioactif; deuxièmement, en imposant des prescriptions pour la conception et l'exploitation des colis et pour l'entretien des emballages, en tenant compte de la nature du contenu radioactif; enfin, en prescrivant des contrôles administratifs, y compris, le cas échéant, une approbation par les autorités compétentes.

1.7.1.3 Le RID s'applique au transport de matières radioactives par chemin de fer, y compris le transport accessoire à l'utilisation des matières radioactives. Le transport comprend toutes les opérations et conditions associées au mouvement des matières radioactives, telles que la conception des emballages, leur fabrication, leur entretien et leur réparation, et la préparation, l'envoi, le chargement, l'acheminement, y compris l'entreposage en transit, le déchargement et la réception au lieu de destination final des chargements de matières radioactives et de colis. On applique aux normes de performance dans le RID une approche qui se caractérise par trois degrés généraux de sévérité :

- a) conditions de transport de routine (pas d'incident);
- b) conditions normales de transport (incidents mineurs);
- c) conditions accidentelles de transport.

1.7.2 Programme de protection radiologique

1.7.2.1 Le transport des matières radioactives doit être régi par un Programme de protection radiologique, qui est un ensemble de dispositions systématiques dont le but est de faire en sorte que les mesures de protection radiologique soient dûment prises en considération.

1.7.2.2 La nature et l'ampleur des mesures à mettre en œuvre dans ce programme doivent être en rapport avec la valeur et la probabilité des expositions aux rayonnements. Le programme doit englober les dispositions des 1.7.2.3 et 1.7.2.4, disposition spéciale CW33 (1.1) et (1.4) du 7.5.11, ainsi que les procédures d'intervention en cas d'urgence pertinentes. La documentation relative au programme doit être mise à disposition, sur demande, pour inspection par l'autorité compétente.

1.7.2.3 En matière de transport, la protection et la sécurité doivent être optimisées de façon que la valeur des doses individuelles, le nombre de personnes exposées et la probabilité de subir une exposition soient maintenus aussi bas qu'il est raisonnablement possible, compte tenu des facteurs économiques et sociaux, et les doses individuelles effectives doivent être inférieures aux limites de doses pertinentes. Il faut adopter une démarche rigoureuse et systématique prenant en compte les interactions entre le transport et d'autres activités.

1.7.2.4 Dans le cas des expositions professionnelles résultant des activités de transport, lorsque l'on estime que la dose effective :

- a) ne dépassera pas, selon toute probabilité, 1 mSv en un an, il n'est pas nécessaire d'appliquer des procédures de travail spéciales, de procéder à une surveillance poussée, de mettre en œuvre des programmes d'évaluation des doses ou de tenir des dossiers individuels;
- b) se situera probablement entre 1 mSv et 6 mSv en un an, il faut appliquer un programme d'évaluation des doses par le biais d'une surveillance des lieux de travail ou d'une surveillance individuelle;
- c) dépassera probablement 6 mSv en un an, il faut procéder à une surveillance individuelle.

Lorsqu'il est procédé à une surveillance individuelle ou à une surveillance des lieux de travail, il faut tenir des dossiers appropriés.

1.7.3 Assurances de la qualité

Des programmes d'assurance de la qualité fondés sur des normes internationales, nationales ou autres qui sont acceptables pour l'autorité compétente doivent être établis et appliqués pour la conception, la fabrication, les épreuves, l'établissement des documents, l'utilisation, l'entretien et l'inspection concernant toutes les matières radioactives sous forme spéciale, toutes les matières radioactives faiblement dispensables et tous les colis et les opérations de transport et d'entreposage en transit pour en garantir la conformité avec les dispositions applicables du RID. Une attestation indiquant que les spécifications du modèle ont été pleinement respectées doit être tenue à la disposition de l'autorité compétente. Le fabricant, l'expéditeur ou l'utilisateur doit être prêt à fournir à l'autorité compétente les moyens de faire des inspections pendant la fabrication et l'utilisation, et à lui prouver que :

- a) les méthodes de fabrication et les matériaux utilisés sont conformes aux spécifications du modèle agréé;
- b) tous les emballages sont inspectés périodiquement et, le cas échéant, réparés et maintenus en bon état de sorte qu'ils continuent à satisfaire à toutes les prescriptions et spécifications pertinentes, même après usage répété.

Lorsque l'agrément ou l'approbation de l'autorité compétente est requis, cet agrément ou approbation doit tenir compte et dépendre de l'adéquation du programme d'assurance de la qualité.

1.7.4 Arrangement spécial

1.7.4.1 Par arrangement spécial, on entend les dispositions approuvées par l'autorité compétente, en vertu desquelles peuvent être transportés les envois qui ne satisfont pas à toutes les prescriptions du RID applicables aux matières radioactives.

NOTA. L'arrangement spécial n'est pas considéré comme une dérogation temporaire selon 1.5.1.

1.7.4.2 Les envois pour lesquels il n'est pas possible de se conformer à l'une quelconque des dispositions applicables à la classe 7 ne peuvent être transportés que sous arrangement spécial. Après s'être assurée qu'il n'est pas possible de se conformer aux dispositions relatives à la classe 7 du RID et que le respect des normes de sécurité requises fixées par le RID a été démontré par d'autres moyens, l'autorité compétente peut approuver des opérations de transport en vertu d'un arrangement spécial pour un envoi unique ou une série d'envois multiples prévus. Le niveau général de sécurité pendant le transport doit être au moins équivalent à celui qui serait assuré si toutes les prescriptions applicables étaient respectées. Pour les envois internationaux de ce type, une approbation multilatérale est nécessaire.

1.7.5 Matières radioactives ayant d'autres propriétés dangereuses

Outre les propriétés radioactives et fissiles, il faudra aussi tenir compte de tout risque subsidiaire présenté par le contenu du colis tel qu'explosibilité, inflammabilité, pyrophoricité, toxicité chimique et corrosivité dans la documentation, l'emballage, l'étiquetage, le marquage, le placardage, l'entreposage, la ségrégation et le transport, afin de respecter toutes les dispositions pertinentes du RID applicables aux marchandises dangereuses.

1.7.6 Non-respect

1.7.6.1 En cas de non-respect de l'une quelconque des limites du RID qui est applicable à l'intensité de rayonnement ou à la contamination,

- a) l'expéditeur doit être informé de ce non-respect par
 - i) le transporteur si le non-respect est constaté au cours du transport ; ou
 - ii) le destinataire si le non-respect est constaté à la réception ;
- b) le transporteur, l'expéditeur ou le destinataire, selon le cas, doit :
 - i) prendre des mesures immédiates pour atténuer les conséquences du non-respect ;
 - ii) enquêter sur le non-respect et sur ses causes, ses circonstances et ses conséquences ;
 - iii) prendre des mesures appropriées pour remédier aux causes et aux circonstances à l'origine du non-respect et pour empêcher la réapparition de circonstances analogues à celles qui sont à l'origine du non-respect ; et
 - iv) faire connaître à l'autorité (aux autorités) compétente(s) les causes du non-respect et les mesures correctives ou préventives qui ont été prises ou qui doivent l'être ; et
- c) le non-respect doit être porté dès que possible à la connaissance de l'expéditeur et de l'autorité (des autorités) compétente(s), respectivement, et il doit l'être immédiatement quand une situation d'exposition d'urgence s'est produite ou est en train de se produire.

Chapitre 1.8 Mesures de contrôle et autres mesures de soutien visant à l'observation des prescriptions de sécurité

1.8.1 Contrôles administratifs des marchandises dangereuses

1.8.1.1 Les autorités compétentes des Etats membres peuvent à tout moment et sur place, sur leur territoire national, contrôler si les prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses sont respectées, y compris, conformément au 1.10.1.5, celles relatives aux mesures de sûreté.

Ces contrôles doivent cependant être effectués sans mettre en danger des personnes, des biens et l'environnement et sans perturbation considérable du service ferroviaire.

1.8.1.2 Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses (chapitre 1.4) doivent, dans le cadre de leurs obligations respectives, donner sans délais aux autorités compétentes et à leurs mandataires les renseignements nécessaires pour effectuer les contrôles.

1.8.1.3 Les autorités compétentes peuvent également, dans les installations des entreprises intervenant dans le transport de marchandises dangereuses (chapitre 1.4), aux fins de contrôle, procéder à des inspections, consulter les documents nécessaires et faire tout prélèvement d'échantillons de marchandises dangereuses ou d'emballages aux fins d'examen, à condition que cela ne constitue pas un danger pour la sécurité. Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses (chapitre 1.4) doivent rendre accessibles, aux fins de contrôle, les wagons, les éléments de wagons, ainsi que les dispositifs d'équipement et d'installation, dans la mesure où cela est possible et raisonnable. Ils peuvent, s'ils l'estiment nécessaire, désigner une personne de l'entreprise pour accompagner le représentant de l'autorité compétente.

1.8.1.4 Si les autorités compétentes constatent que les prescriptions du RID ne sont pas respectées, elles peuvent interdire l'envoi ou interrompre le transport jusqu'à ce qu'il soit remédié aux défauts constatés, ou bien prescrire d'autres mesures appropriées. L'immobilisation peut se faire sur place ou à un autre endroit choisi par l'autorité pour des raisons de sécurité. Ces mesures ne doivent pas perturber de manière démesurée le service ferroviaire.

1.8.2 Entraide administrative

1.8.2.1 Les Etats membres s'accordent mutuellement une entraide administrative pour la mise en application du RID.

1.8.2.2 Lorsqu'un Etat membre est amené à constater sur son territoire que la sécurité du transport de marchandises dangereuses est compromise par suite d'infractions très graves ou répétées commises par une entreprise ayant son siège sur le territoire d'un autre Etat membre, il doit signaler ces infractions aux autorités compétentes de cet autre Etat membre. Les autorités compétentes de l'Etat membre sur le territoire duquel des infractions très graves ou répétées ont été constatées, peuvent prier les autorités compétentes de l'Etat membre sur le territoire duquel l'entreprise a son siège, de prendre des mesures appropriées à l'encontre du ou des contrevenants. La transmission de données à caractère personnel n'est admise que pour autant qu'elle soit nécessaire à la poursuite des infractions très graves ou répétées.

1.8.2.3 Les autorités qui ont été saisies communiquent aux autorités compétentes de l'Etat membre sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, les mesures prises le cas échéant à l'encontre de l'entreprise.

1.8.3 Conseiller à la sécurité

1.8.3.1 Chaque entreprise dont l'activité comporte le transport de marchandises dangereuses par rail, ou les opérations de chargement ou de déchargement, de remplissage ou d'emballage liées à ces transports, désigne un ou plusieurs conseillers à la sécurité, nommés ci-après "conseillers", pour le transport de marchandises dangereuses, chargés d'aider à la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, inhérents à ces activités.

1.8.3.2 Les autorités compétentes des Etats membres peuvent prévoir que les prescriptions ne s'appliquent pas aux entreprises :

- a) dont les activités concernées portent sur les transports de marchandises dangereuses effectués par des moyens de transport appartenant aux forces armées ou se trouvant sous la responsabilité de ces dernières; ou
- b) dont les activités concernées portent sur des quantités limitées, pour chaque wagon, situées en deçà des seuils mentionnés au 1.1.3.6 et 2.2.7.1.2 ainsi que dans les chapitres 3.3 et 3.4; ou
- c) qui n'effectuent pas, à titre d'activité principale ou accessoire, des transports de marchandises dangereuses ou des opérations de chargement ou de déchargement liées à ces transports, mais qui effectuent occasionnellement des transports nationaux de marchandises dangereuses ou des

opérations de chargement ou de déchargement liées à ces transports, présentant un degré de danger ou de pollution minimal.

1.8.3.3 Sous la responsabilité du chef d'entreprise, le conseiller a pour mission essentielle de rechercher tout moyen et de promouvoir toute action, dans les limites des activités concernées de l'entreprise, afin de faciliter l'exécution de ces activités dans le respect des dispositions applicables et dans des conditions optimales de sécurité. Ses tâches, adaptées aux activités de l'entreprise, sont en particulier les suivantes :

- examiner le respect des prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses;
- conseiller l'entreprise dans les opérations concernant le transport de marchandises dangereuses;
- assurer la rédaction d'un rapport annuel destiné à la direction de l'entreprise ou, le cas échéant, à une autorité publique locale, sur les activités de cette entreprise relatives au transport de marchandises dangereuses. Le rapport est conservé pendant 5 ans et mis à la disposition des autorités nationales, à leur demande.
- l'introduction ou la mise en oeuvre du plan de sûreté prévu au 1.10.3.2.

Les tâches du conseiller comprennent en outre, notamment, l'examen des pratiques et procédures suivantes relatives aux activités concernées :

- les procédés visant au respect des prescriptions relatives à l'identification des marchandises dangereuses transportées;
- la pratique de l'entreprise concernant la prise en compte dans l'achat des moyens de transport de tout besoin particulier relatif aux marchandises dangereuses transportées;
- les procédés permettant de vérifier le matériel utilisé pour le transport des marchandises dangereuses ou pour les opérations de chargement ou de déchargement;
- le fait que les employés concernés de l'entreprise ont reçu une formation appropriée et que cette formation est inscrite sur leur dossier;
- la mise en œuvre de procédures d'urgence appropriées aux accidents ou incidents éventuels pouvant porter atteinte à la sécurité pendant le transport de marchandises dangereuses ou pendant les opérations de chargement ou de déchargement;
- le recours à des analyses et, si nécessaire, la rédaction de rapports concernant les accidents, les incidents ou les infractions graves constatées au cours du transport de marchandises dangereuses, ou pendant les opérations de chargement ou de déchargement;
- la mise en place de mesures appropriées pour éviter la répétition d'accidents, d'incidents ou d'infractions graves;
- la prise en compte des prescriptions législatives et des besoins particuliers relatifs au transport de marchandises dangereuses concernant le choix et l'utilisation de sous-traitants ou autres intervenants;
- la vérification que le personnel affecté au transport des marchandises dangereuses ou au chargement ou au déchargement de ces marchandises dispose de procédures d'exécution et de consignes détaillées;
- la mise en place d'actions pour la sensibilisation aux risques liés au transport des marchandises dangereuses ou au chargement ou au déchargement de ces marchandises;
- la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer la présence, à bord des moyens de transport, des documents et des équipements de sécurité devant accompagner les transports, et la conformité de ces documents et de ces équipements avec la réglementation;
- la mise en place de procédés de vérification afin d'assurer le respect des prescriptions relatives aux opérations de chargement et de déchargement ;
- l'introduction ou la mise en œuvre du plan de sûreté prévu au 1.10.3.2.

1.8.3.4 La fonction de conseiller peut être assurée par le chef d'entreprise, par une personne qui exerce d'autres tâches dans l'entreprise ou par une personne n'appartenant pas à cette dernière, à condition que l'intéressé soit effectivement en mesure de remplir ses tâches de conseiller.

1.8.3.5 Toute entreprise concernée communique, si la demande lui en est faite, l'identité de son conseiller à l'autorité compétente ou à l'instance désignée à cet effet par chaque Etat membre.

1.8.3.6 Lorsqu'un accident ayant porté atteinte aux personnes, aux biens ou à l'environnement est survenu au cours d'un transport ou d'une opération de chargement ou de déchargement effectués par l'entreprise concernée, le conseiller assure la rédaction d'un rapport d'accident destiné à la direction de l'entreprise, ou, le cas échéant, à une autorité publique locale, après avoir recueilli tous les renseignements utiles à cette fin. Ce rapport ne saurait remplacer les rapports rédigés par la direction de l'entreprise qui seraient exigés par toute autre législation internationale ou nationale.

1.8.3.7 Le conseiller doit être titulaire d'un certificat de formation professionnelle valable pour le transport par rail. Ce certificat est délivré par l'autorité compétente ou par l'instance désignée à cet effet par chaque Etat membre.

- 1.8.3.8** Pour l'obtention du certificat, le candidat doit recevoir une formation sanctionnée par la réussite d'un examen agréé par l'autorité compétente de l'Etat membre.
- 1.8.3.9** La formation a pour objectif essentiel de fournir au candidat une connaissance suffisante des risques inhérents aux transports de marchandises dangereuses, une connaissance suffisante des dispositions législatives, réglementaires et administratives, ainsi qu'une connaissance suffisante des tâches définies au 1.8.3.3.
- 1.8.3.10** L'examen est organisé par l'autorité compétente ou par un organisme examinateur désigné par elle.
- La désignation de l'organisme examinateur se fait sous forme écrite. Cet agrément peut avoir une durée limitée et est fondée sur les critères suivants :
- compétence de l'organisme examinateur;
 - spécifications des modalités de l'examen proposées par l'organisme examinateur ;
 - mesures destinées à assurer l'impartialité des examens;
 - indépendance de l'organisme par rapport à toute personne physique ou morale employant des conseillers.
- 1.8.3.11** L'examen a pour but de vérifier si les candidats possèdent le niveau de connaissances nécessaire pour exercer les tâches de conseiller à la sécurité prévues au 1.8.3.3, afin d'obtenir le certificat prévu au 1.8.3.7 et doit porter au moins sur les matières suivantes :
- a) la connaissance des types de conséquences pouvant être engendrées par un accident impliquant des marchandises dangereuses et la connaissance des principales causes d'accident;
 - b) les dispositions découlant de la législation nationale, de conventions et d'accords internationaux, concernant notamment :
 - la classification des marchandises dangereuses (procédure de classification des solutions et mélanges, structure de la liste des matières, classes de marchandises dangereuses et principes de leur classification, nature des marchandises dangereuses transportées, propriétés physico-chimiques et toxicologiques des marchandises dangereuses);
 - les dispositions générales pour les emballages, pour les citernes et les conteneurs-citernes (type, codification, marquage, construction, épreuves et contrôles initiaux et périodiques);
 - le marquage, l'étiquetage, le placardage, la signalisation orange (marquage et étiquetage des colis, apposition et élimination des plaques-étiquettes et de la signalisation orange);
 - les inscriptions dans la lettre de voiture (renseignements exigés);
 - le mode d'envoi, les restrictions d'expédition (wagon complet, chargement complet, transport en vrac, transport en grands récipients pour vrac, transport en conteneurs, transport en citernes fixes ou amovibles);
 - le transport de passagers;
 - les interdictions et précautions de chargement en commun;
 - la séparation des marchandises;
 - la limitation des quantités transportées et les quantités exemptées;
 - la manutention et l'arrimage (chargement et déchargement - taux de remplissage, arrimage et séparation);
 - le nettoyage et/ou le dégazage avant chargement et après déchargement;
 - l'équipage et la formation professionnelle;
 - les documents de bord, (lettres de voiture, copie de toute dérogation, autres documents);
 - les rejets opérationnels ou les fuites accidentelles de matières polluantes;
 - les prescriptions relatives au matériel de transport.
- 1.8.3.12** L'examen consiste en une épreuve écrite qui peut être complétée par un examen oral.
- L'épreuve écrite consiste en deux parties :
- a) Un questionnaire est soumis au candidat. Il est composé, au minimum, de 20 questions ouvertes portant au moins sur les matières visées dans la liste figurant au 1.8.3.11. Toutefois, il est possible d'utiliser des questions à choix multiples. Dans ce cas, deux questions à choix multiples comptent pour une question ouverte. Parmi ces matières, une attention particulière doit être accordée aux matières suivantes :
 - mesures générales de prévention et de sécurité;
 - classification des marchandises dangereuses;
 - dispositions générales pour les emballages, citernes, conteneurs-citernes, wagons-citernes, etc.;
 - les marques et étiquettes de danger;
 - les mentions dans la lettre de voiture;
 - la manutention et l'arrimage;

- la formation professionnelle de l'équipage;
- les documents de bord et lettres de voiture;
- les prescriptions relatives au matériel de transport.

b) Les candidats réalisent une étude de cas en rapport avec les tâches du conseiller visées au 1.8.3.3 afin de démontrer qu'ils disposent des qualifications requises pour remplir la tâche de conseiller.

1.8.3.13 Les Etats membres peuvent disposer que les candidats qui entendent travailler pour des entreprises, spécialisées dans le transport de certains types de marchandises dangereuses ne soient questionnés que sur les matières liées à leur activité. Ces types de marchandises sont :

- classe 1;
- classe 2;
- classe 7;
- classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 et 9;
- numéros ONU 1202, 1203 et 1223.

Le certificat prévu au 1.8.3.7 doit clairement indiquer qu'il n'est valable que pour des types de marchandises dangereuses visés dans la présente sous-section et sur lesquels le conseiller a été questionné, dans les conditions définies au 1.8.3.12.

1.8.3.14 L'autorité compétente ou l'organisme examinateur établit au fur et à mesure un recueil des questions qui ont été incluses dans l'examen.

1.8.3.15 Le certificat prévu au 1.8.3.7 est établi conformément au modèle figurant au 1.8.3.18 et est reconnu par tous les Etats membres.

1.8.3.16 Durée de validité et renouvellement du certificat

1.8.3.16.1 Le certificat a une durée de validité de cinq ans.

La validité du certificat est renouvelée pour des périodes de cinq ans si son titulaire a réussi un examen durant l'année précédant l'échéance de son certificat. L'examen doit être agréé par l'autorité compétente.

1.8.3.16.2 L'examen a pour but de vérifier si le titulaire possède les connaissances nécessaires pour exercer les tâches visées au 1.8.3.3. Les connaissances nécessaires sont définies au 1.8.3.11 b) et doivent inclure les modifications qui ont été apportées à la législation depuis l'obtention du dernier certificat. L'examen doit être organisé et supervisé selon les critères énoncés aux 1.8.3.10 et 1.8.3.12 à 1.8.3.14. Cependant, il n'est pas nécessaire que le titulaire réalise l'étude de cas mentionnée au 1.8.3.12 b).

1.8.3.17 Il est réputé satisfait aux prescriptions des 1.8.3.1 à 1.8.3.16 si les conditions appropriées de la directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses¹¹⁾ et de la directive 2000/18/CE du Conseil du 17 avril 2000 relative aux exigences minimales applicables à l'examen concernant les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses¹²⁾ sont appliquées.

11) Journal officiel des Communautés européennes, N° L 145 du 19 juin 1996, p. 10.

12) Journal officiel des Communautés européennes, N° L 118 du 19 mai 2000, p. 41.

1.8.3.18 Certificat de formation pour les conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses

Certificat N° : _____

Signe distinctif de l'Etat délivrant le certificat : _____

Nom : _____

Prénom(s) : _____

Date et lieu de naissance : _____

Nationalité : _____

Signature du titulaire : _____

Valable jusqu'au _____ (date) pour les entreprises de transport de marchandises dangereuses ainsi que pour les entreprises effectuant des opérations de chargement ou de déchargement liées à ce transport :

par route

par chemin de fer

par voie navigable

Délivré par : _____

Date : _____

Signature : _____

Renouvelé jusqu'au : _____

Par : _____

Date : _____

Signature : _____

1.8.4 Liste des autorités compétentes et organismes mandatés par elles

Les Etats membres communiquent à l'Office central les adresses des autorités et des organismes mandatés par elles qui sont compétents selon le droit national pour l'application du RID, en mentionnant pour chaque cas la disposition du RID concernée, ainsi que les adresses auxquelles il y a lieu de soumettre les demandes y relatives.

L'Office central établit à partir des informations reçues une liste et la tient à jour. Il communique cette liste et ses modifications aux Etats membres.

1.8.5 Déclarations des événements impliquant des marchandises dangereuses

1.8.5.1 Si un accident ou un incident grave se produit, lors du transport de marchandises dangereuses sur le territoire d'un Etat membre, le transporteur et éventuellement, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit s'assurer qu'un rapport établi selon le modèle prescrit sous 1.8.5.4 soit soumis à l'autorité compétente de l'Etat membre concerné.

1.8.5.2 Cet Etat membre doit de son côté, si nécessaire, transmettre un rapport à l'Office central aux fins d'information des autres Etats membres.

1.8.5.3 Il y a événement entraînant une obligation de rapport conformément au 1.8.5.1 si des marchandises dangereuses se sont répandues ou s'il y a eu un risque imminent de perte de produit, dommage corporel, matériel ou à l'environnement ou si les autorités sont intervenues, et que un ou plusieurs des critères ci-après sont satisfaits :

Un événement ayant entraîné un dommage corporel est un événement dans le cadre duquel un décès ou des blessures sont directement liés aux marchandises dangereuses transportées et où les blessures

a) nécessitent un traitement médical intensif,

b) nécessitent un séjour à l'hôpital d'au moins une journée, ou

c) entraînent une incapacité de travailler pendant au moins trois jours consécutifs.

Il y a "perte de produit", lorsque se sont répandues des marchandises dangereuses

- a) des catégories de transport 0 ou 1 dans des quantités égales ou supérieures à 50 kg ou 50 litres,
- b) de la catégorie de transport 2 dans des quantités égales ou supérieures à 333 kg ou 333 litres, ou
- c) des catégories de transport 3 ou 4 dans des quantités égales ou supérieures à 1 000 kg ou 1000 litres.

Le critère de perte de produit s'applique aussi s'il y a eu un risque imminent de perte de produit dans les quantités susmentionnées. En règle générale, cette condition est réputée satisfaite si, en raison de dommages structurels, l'enceinte de rétention ne convient plus pour poursuivre le transport ou si, pour toute autre raison, un niveau de sécurité suffisant n'est plus assuré (par exemple du fait de la déformation des citernes ou conteneurs, du retournement d'une citerne ou de la présence d'un incendie dans le voisinage immédiat).

Si des marchandises dangereuses de la classe 6.2 sont impliquées, l'obligation de faire rapport s'applique indépendamment des quantités.

Dans un événement impliquant des matières de la classe 7, les critères de perte de produit sont les suivants:

- a) toute libération de matières radioactives à l'extérieur des colis;
- b) exposition conduisant à un dépassement des limites fixées dans les règlements touchant la protection des travailleurs et du public contre les rayonnements ionisants (Tableau II de la Collection Sécurité n° 115 de l'AIEA – "Normes fondamentales internationales de protection contre les rayonnements ionisants et de sûreté des sources de rayonnement"); ou
- c) lorsqu'il y a lieu de penser qu'il y a eu une dégradation sensible d'une quelconque fonction assurée par un colis sur le plan de la sécurité (rétention, protection, protection thermique ou criticité) qui a rendu le colis impropre à la poursuite du transport sans mesures de sécurité complémentaires.

NOTA. Voir les prescriptions du 7.5.11 CW33 (6) pour les envois non livrables.

Il y a "dommage matériel ou dommage à l'environnement", lorsque des marchandises dangereuses, indépendamment de la quantité, se sont répandues et que le montant estimé des dommages dépasse 50 000 EUROS. Il n'est pas tenu compte à cette fin des dommages subis par tout moyen de transport directement impliqué contenant des marchandises dangereuses ou par l'infrastructure modale.

Il y a "intervention des autorités" lorsque, dans le cadre de l'événement impliquant des marchandises dangereuses, il y a intervention directe des autorités ou services d'urgence et que l'on a procédé à l'évacuation de personnes ou à la fermeture de voies destinées à la circulation publique (routes/voies ferrées) pendant au moins trois heures en raison du danger présenté par les marchandises dangereuses.

En cas de besoin, l'autorité compétente peut demander des informations supplémentaires.

1.8.5.4 Modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses

**Rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses
conformément à la section 1.8.5 du RID/ADR**

Transporteur/Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire : Adresse: Nom de la personne à contacter: N° de téléphone: N° de télécopie:.....

(L'autorité compétente enlèvera cette page de couverture avant de transmettre le rapport)

1. Mode	
<input type="checkbox"/> Rail Numéro du wagon (facultatif)	<input type="checkbox"/> Route Numéro d'immatriculation du véhicule (facultatif)
2. Date et lieu de l'événement	
Année :	Mois :
Jour :	Heures :
<u>Rail</u> <input type="checkbox"/> Gare <input type="checkbox"/> Gare de triage/gare de formation des trains <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement Lieu / Pays : ou <input type="checkbox"/> Pleine voie <input type="checkbox"/> Désignation de la ligne: <input type="checkbox"/> Kilomètres:	<u>Route</u> <input type="checkbox"/> Agglomération <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/ transbordement <input type="checkbox"/> Route Lieu / Pays :
3. Topographie	
<input type="checkbox"/> Pente/inclinaison <input type="checkbox"/> Tunnel <input type="checkbox"/> Pont/passage inférieur/ sous-terrain <input type="checkbox"/> Carrefour	
4. Conditions météorologiques particulières	
<input type="checkbox"/> Pluie <input type="checkbox"/> Neige <input type="checkbox"/> Glace <input type="checkbox"/> Brouillard <input type="checkbox"/> Orage <input type="checkbox"/> Tempête Température: ... °C	
5. Description de l'événement	
<input type="checkbox"/> Déraillement/sortie de route <input type="checkbox"/> Collision <input type="checkbox"/> Renversement/Retournement <input type="checkbox"/> Feu <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Perte <input type="checkbox"/> Défectuosité technique Autres détails de l'événement :	

Chapitre 1.9 Restrictions de transport par les autorités compétentes

- 1.9.1** Un Etat membre peut appliquer, pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sur son territoire, certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas contenues dans le RID, sous réserve que ces dispositions supplémentaires
- sont celles selon la section 1.9.2,
 - ne contredisent pas celles de la section 1.1.2 b),
 - figurent dans sa législation nationale et sont également applicables au transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer sur le territoire dudit Etat membre,
 - n'ont pas pour conséquence l'interdiction du transport par rail sur le territoire de l'Etat membre des marchandises dangereuses visées par ces dispositions.
- 1.9.2** Les dispositions supplémentaires visées au 1.9.1 sont :
- a) des conditions supplémentaires ou des restrictions servant à la sécurité pour des transports,
 - empruntant certains ouvrages d'art tels que ponts et tunnels¹³⁾,
 - utilisant des installations du trafic combiné telles que p. ex. transbordeurs ou
 - arrivant dans des ports, gares ou autres terminaux de transport ou les quittant.
 - b) des conditions sous lesquelles le transport de certaines marchandises dangereuses est interdit ou est soumis à des conditions particulières d'exploitation (par ex. vitesse réduite, durée du trajet déterminée, interdiction de croisement, etc....), sur des lignes présentant des risques particuliers ou locaux, telles que des lignes traversant des zones résidentielles, des régions écologiquement sensibles, des centres commerciaux ou des zones industrielles où se trouvent des installations dangereuses. Les autorités compétentes devront fixer, dans la mesure du possible, des itinéraires de remplacement à utiliser pour les lignes fermées ou soumises à des conditions particulières.
 - c) des conditions exceptionnelles précisant l'itinéraire exclu ou à suivre ou les dispositions à respecter pour les séjours temporaires en cas de conditions atmosphériques extrêmes, de tremblements de terre, d'accidents, de manifestations syndicales, de troubles civils ou de soulèvements armés.
- 1.9.3** L'application des dispositions supplémentaires selon 1.9.2 a) et b) présuppose que l'autorité compétente apporte la preuve de la nécessité des mesures.
- 1.9.4** L'autorité compétente de l'Etat membre appliquant sur son territoire des dispositions supplémentaires visées au 1.9.2, alinéas a) et b), informera en général au préalable desdites dispositions l'Office central, qui les portera à la connaissance des Etats membres.
- 1.9.5** Nonobstant les prescriptions des précédentes sections 1.9.1 et le 1.9.2., les États membres peuvent fixer des exigences spécifiques en matière de sécurité pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses, dans la mesure où le RID ne couvre pas ce domaine, notamment en ce qui concerne :
- la circulation des trains,
 - les règles d'exploitation relatives aux opérations annexes au transport telles que le triage ou le stationnement,
 - la gestion des informations relatives aux marchandises dangereuses transportées,
- sous réserve qu'elles figurent dans sa législation nationale et soient applicables également au transport national ferroviaire de marchandises dangereuses sur le territoire dudit Etat membre.
- Ces exigences spécifiques ne peuvent pas concerner les domaines couverts par le RID, notamment ceux listés aux 1.1.2 a) et 1.1.2 b).

13) Pour les transports empruntant le tunnel sous la Manche ou d'autres tunnels ayant des caractéristiques similaires, voir également art. 5, § 2 a) et b) de la Directive 94/49/CE du Conseil relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, publiée dans le Journal officiel des Communautés européennes No L 235 du 17 septembre 1996, p. 25.

Chapitre 1.10 Dispositions concernant la sûreté

NOTA. Aux fins du présent chapitre, on entend par "sûreté" les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

1.10.1 Dispositions générales

1.10.1.1 Toutes les personnes participant au transport de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté énoncées dans ce chapitre relevant de leur compétence.

1.10.1.2 Les marchandises dangereuses ne doivent être remises au transport qu'à des transporteurs dûment identifiés.

1.10.1.3 Dans l'enceinte des terminaux de séjour temporaire, des sites de séjour temporaire, des dépôts de véhicules, des lieux de mouillage et des gares de triages, les zones utilisées pour le séjour temporaire lors du transport de marchandises dangereuses doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible lorsque cela est approprié, non accessibles au public.

1.10.1.4 Chaque membre de l'équipage d'un train transportant des marchandises dangereuses doit, pendant le transport, avoir sur lui un document d'identification portant sa photographie.

1.10.1.5 Les contrôles de sécurité suivant le 1.8.1 doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.

1.10.2 Formation en matière de sûreté

1.10.2.1 La formation initiale et le recyclage visés au chapitre 1.3 doivent aussi comprendre des éléments de sensibilisation à la sûreté. Les cours de recyclage sur la sûreté ne doivent pas nécessairement être uniquement liés aux modifications réglementaires.

1.10.2.2 La formation de sensibilisation à la sûreté doit porter sur la nature des risques pour la sûreté, la façon de les reconnaître et les méthodes à utiliser pour les réduire ainsi que les mesures à prendre en cas d'infraction à la sûreté. Elle doit inclure la sensibilisation aux plans de sûreté éventuels compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun dans l'application des ces plans.

1.10.3 Dispositions concernant les marchandises dangereuses à haut risque

1.10.3.1 Par "marchandises dangereuses à haut risque", on entend celles qui, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives. La liste des marchandises dangereuses à haut risque est présentée dans le tableau 1.10.5.

1.10.3.2 Plans de sûreté

1.10.3.2.1 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants mentionnés au 1.4.2. et 1.4.3. intervenant dans le transport des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) doivent adopter et appliquer effectivement des plans de sûreté comprenant au moins les éléments définis au 1.10.3.2.2.

1.10.3.2.2 Tout plan de sûreté doit inclure au moins les éléments suivants :

- a) Attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requises;
- b) Relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses concernés;
- c) Évaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié;
- d) Énoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques relevant de la sûreté compte tenu des responsabilités et fonctions de l'intervenant, y compris en ce qui concerne les points suivants :
 - Formation;
 - Politiques de sûreté (par exemple concernant les mesures en cas de menace aggravée, le contrôle en cas de recrutement d'employés ou d'affectation d'employés à certains postes, etc.);
 - Pratiques d'exploitation (par exemple choix et utilisation des itinéraires lorsqu'ils sont déjà connus, accès aux marchandises dangereuses en séjour temporaire intermédiaire (tel que défini à l'alinéa c)), proximité d'ouvrages d'infrastructure vulnérables, etc.);
 - Équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques relevant de la sûreté;

- e) Procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face;
- f) Procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans;
- g) Mesures en vue d'assurer la sûreté physique des informations relatives au transport contenues dans le plan de sûreté; et
- h) Mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant les opérations de transport contenues dans le plan de sûreté est limitée à ceux qui ont besoin de l'avoir. Ces mesures ne doivent pas faire obstacle cependant à la communication des informations prescrites par ailleurs dans le RID.

NOTA. Les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires devraient collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et réagir aux incidents mettant en danger la sûreté.

1.10.3.3 Des dispositifs, des équipements ou des systèmes de protection doivent être installés sur les trains ou wagons transportant des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) afin d'empêcher leur vol ou celui de leur chargement, et des mesures doivent être prises pour assurer qu'ils soient opérationnels et efficaces à tout moment. L'application de ces mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions de secours d'urgence.

NOTA. Lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place, des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes ou dispositifs permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.5) devraient être utilisés.

1.10.4 Les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3 ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées dans chaque wagon ou grand conteneur ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.

1.10.5. Les marchandises dangereuses à haut risque sont celles qui sont mentionnées dans le tableau ci-dessous et qui sont transportées en quantités supérieures à celles qui y sont indiquées.

Tableau 1.10.5 : Liste des marchandises dangereuses à haut risque

Classe	Division	Matière ou objets	Quantité		
			Citerne (l)	Vrac (kg)	Colis (kg)
1	1.1	Matières et objets explosibles	a	a	0
	1.2	Matières et objets explosibles	a	a	0
	1.3	Matières et objets explosibles du groupe de compatibilité C	a	a	0
	1.5	Matières et objets explosibles	0	a	0
2		Gaz inflammables (codes de classification comprenant uniquement la lettre F)	3000	a	b
		Gaz toxiques (codes de classification comprenant la/les lettres T, TF, TC, TO, TFC ou TOC) à l'exclusion des aérosols	0	a	0
3		Liquides inflammables des groupes d'emballage I et II	3000	a	b
		Liquides explosibles désensibilisés	a	a	0
4.1		Matières explosibles désensibilisées	a	a	0
4.2		Matières du groupe d'emballage I	3000	a	b
4.3		Matières du groupe d'emballage I	3000	a	b
5.1		Liquides comburants du groupe d'emballage I	3000	a	b
		Perchlorates, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium	3000	3000	b
6.1		Matières toxiques du groupe d'emballage I	0	a	0
6.2		Matières infectieuses de la catégorie A	a	a	0
7		Matières radioactives	3000 A ₁ (sous forme spéciale) ou 3000 A ₂ , comme il convient, en colis du type B(U) ou de type B(M)		
8		Matières corrosives du groupe d'emballage I	3000	a	b

^a Sans objet.

^b Les dispositions du 1.10.3 ne sont pas applicables, quelle que soit la quantité.

NOTA. Aux fins de la non-prolifération des matières nucléaires, la Convention sur la protection physique des matières nucléaires, telle que complétée par les recommandations de la circulaire d'information INFCIRC/225(Rev.4) de l'AIEA, s'applique au transport international.

Chapitre 1.11 Plans d'urgence internes pour les gares de triage

Des plans d'urgence internes doivent être établis pour le transport de marchandises dangereuses dans les gares de triage.

Les plans d'urgence doivent avoir pour effet, qu'en cas d'accidents ou d'incidents dans les gares de triage, tous les intervenants coopèrent de manière coordonnée et que les conséquences de l'accident ou de l'incident sur la vie humaine ou sur l'environnement demeurent le plus possibles minimales.

Il est réputé satisfait aux dispositions de ce chapitre si la Fiche UIC 201¹⁴⁾ ("Transport de marchandises dangereuses – Gares ferroviaires de triage – Guide pour la réalisation des plans d'urgence") est appliquée.

14) Edition du 1.3.2003 publiée par l'Union internationale des chemins de fer, Service des Publications, 16, rue Jean Rey, F-75015 Paris.