



Organisation intergouvernementale pour les  
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den  
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for  
International Carriage by Rail

# **COTIF 1999**

Rapport explicatif consolidé

Règlement concernant le transport  
international ferroviaire des  
marchandises dangereuses  
(RID – Appendice C à la  
Convention)

version du 30.9.2015



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Assemblée générale  
Generalversammlung  
General Assembly**

**AG 12/13 Add.6  
30.09.2015**

Original : DE

## **RAPPORT EXPLICATIF CONSOLIDE**

---

RID

# Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)

## Rapport explicatif <sup>1</sup>

### Généralités

1. La première réglementation internationale du transport de matières et objets dangereux figurait au § 1 du décret d'application de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer et son annexe 1. Les prescriptions de cette annexe étaient uniquement des conditions du contrat de transport, imposées aux expéditeurs des matières et objets dangereux concernés. Le but était de garantir la sécurité des personnes et des biens en trafic ferroviaire. Juridiquement, les chemins de fer disposaient ainsi de la possibilité, en cas de non-respect des conditions, de refuser le transport (quoiqu'en principe, l'obligation de transport existât bel et bien). Selon la situation juridique de l'époque, il n'était cependant pas interdit aux chemins de fer de transporter de telles marchandises. Ils pouvaient par contre, lors de la conclusion d'un contrat de transport, exiger de l'expéditeur qu'il respectât ses obligations de droit civil résultant de ces conditions de transport particulières et, en cas d'éventuels dommages, en exiger réparation.
2. Au fur et à mesure de l'évolution du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), l'accent s'est déplacé (de façon plus ou moins imperceptible) : le règlement de droit privé initial s'est mué en règles de sécurité que l'on qualifierait plutôt à l'heure actuelle de prescriptions de droit public.
3. Un problème essentiel de la systématique du RID jusqu'à la première version restructurée de 2001 résidait en ce que celui-ci, en vertu de son numéro marginal 1, alinéa 1, constituait le règlement d'exécution de l'article 4, lettre d), et de l'article 5, § 1, lettre a), des CIM 1980. Le champ d'application du RID dépendait ainsi, en principe, de celui des Règles uniformes CIM (RU CIM). Il en découlait trois restrictions formelles importantes :
  - Le RID n'était applicable qu'aux transports internationaux.
  - Il n'était applicable qu'aux transports effectués sur des lignes inscrites sur la liste CIM.
  - Le transport devait être effectué sur la base d'un contrat de transport CIM, avec une lettre de voiture CIM.

Des prescriptions de sécurité visant à protéger les personnes, l'environnement et les marchandises doivent cependant être applicables indépendamment de telles restrictions formelles. Entre-temps, compte tenu de la directive 2008/68/CE <sup>2</sup> relative

---

<sup>1</sup> Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux du RID. Les renvois aux procès-verbaux de session sans indication plus précise de l'organe concernent les sessions de la Commission de révision, à moins qu'il n'en ressorte autrement du contexte.

<sup>2</sup> Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne n° L 260 du 30 septembre 2008, p. 13.

au transport intérieur des marchandises dangereuses (directive-cadre RID/ADR/ADN), les États membres de l'Union européenne (UE) doivent appliquer le RID également aux transports de marchandises dangereuses par chemins de fer en trafic national et aux transports entre les États membres, et ce indépendamment d'un contrat de transport CIM et du document de transport utilisé.

4. Des difficultés concrètes résultant de la construction juridique du RID en vigueur avant la COTIF 1999 ont surgi en rapport avec le transport de wagons-citernes, de conteneurs-citernes, de wagons et de petits conteneurs vides, non nettoyés, appartenant aux chemins de fer et ayant transporté des marchandises dangereuses. Ces transports sont effectués par les chemins de fer sans qu'un contrat de transport CIM ait été conclu et ne sont donc pas soumis au RID. Ce problème a été provisoirement résolu par une disposition supplémentaire uniforme des chemins de fer (DCU n° 2 des chemins de fer à l'art. 28 des CIM 1980) qui impose au destinataire du « transport à charge » précédant certaines obligations pour garantir la sécurité lors du « transport à vide » qui suit.
5. Le contrat de transport CIM commence par l'acceptation au transport de la marchandise avec la lettre de voiture et s'achève par la livraison de la marchandise. Les activités de chargement et de déchargement ont fréquemment lieu en dehors de ce laps de temps, notamment en cas de transport de wagons complets. Les risques spécifiques associés au transport de marchandises dangereuses ne sont donc pas limités à la durée du contrat de transport. De même, les obligations découlant du RID ne concernent pas seulement les parties au contrat de transport (expéditeur, destinataire et transporteur). Les prescriptions relatives aux retours de gaz (« conduites de récupération des vapeurs »), qui créent des obligations pour le remplisseur et le déchargeur, en sont un exemple concret, même si ceux-ci n'interviennent pas directement en tant qu'expéditeur ou destinataire dans le contrat de transport.
6. Sur le plan législatif, le RID en vigueur jusqu'au 31 décembre 2000 était insatisfaisant : en effet, il ne désignait pas, en règle générale, clairement les personnes auxquelles revenaient les différentes obligations. Or, dans l'intérêt de la sécurité, il était souhaitable de définir plus clairement dans le RID lui-même les personnes auxquelles revenaient les différentes obligations selon le RID.
7. Se fondant sur une présentation détaillée des domaines dans lesquels la conception et la systématique actuelles du RID posaient problème, l'Office central a procédé en 1992 à un sondage auprès des États membres pour savoir quelle serait leur attitude face à une éventuelle refonte du RID. Sur les vingt États ayant répondu au total, dix-sept se sont prononcés en faveur de la refonte proposée par l'Office central. Partant de ce résultat, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID) a mis sur pied, lors de sa 29<sup>e</sup> session (22 au 26 mars 1993), un groupe de travail sous la présidence de l'Autriche. Ce groupe de travail a pu achever, lors de sa 6<sup>e</sup> session (28 au 31 octobre 1996), la deuxième lecture du document de base du 10 septembre 1993 élaboré par son président en accord avec l'Office central. Le résultat de ces travaux, y compris le Rapport explicatif, a été soumis à la 4<sup>e</sup> Assemblée générale (Athènes, 8 au 11 septembre 1997) en tant que document d'information AG 4/3.3 du 1<sup>er</sup> juillet 1997 ; celle-ci en a pris note (document final, ch. 7.2).

8. Le concept de base prévoyait la création d'un appendice C à la COTIF (RID), qui devait comprendre, d'une part, une partie « juridique » et, d'autre part, une annexe « technique ». L'annexe technique devait être élaborée en fonction des résultats des travaux visant à restructurer le RID/ADR de façon à ce qu'il soit plus convivial pour l'utilisateur.
9. La restructuration des annexes techniques du RID et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) avait pour but d'uniformiser la structure à la fois des prescriptions communes à tous les modes de transport et des prescriptions spécifiques aux différents modes de transport sous une forme qui faciliterait la compréhension et l'application par les utilisateurs des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses.
10. Le groupe de travail a noté qu'il serait nécessaire de prévoir des dispositions uniformes dans le RID et dans l'ADR, concernant non seulement les annexes techniques, mais aussi la partie juridique, et en particulier la définition des obligations des intervenants. Étant donné que la reprise, dans l'ADR même, du contenu du nouvel Appendice C à la COTIF élaboré par le groupe de travail aurait entraîné une modification de l'ADR nécessitant une ratification, le président du groupe de travail a soumis à la Réunion commune RID/ADR en janvier 1997 des propositions correspondantes de l'Autriche. Celles-ci consistaient à reprendre une partie importante des dispositions juridiques restructurées du futur Appendice C, notamment les définitions et les dispositions relatives aux obligations des intervenants, dans la partie générale de l'annexe technique, non sujette à ratification, tant de l'ADR que du RID. La Réunion commune RID/ADR (17 au 21 mars 1997) a approuvé, sur le principe, cette façon de procéder. La proposition de l'Autriche a été adaptée au cadre juridique de l'ADR et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ainsi qu'à la structure des annexes de l'ADR, ce qui a entraîné une nouvelle rédaction des textes du RID élaborés par le groupe de travail. Cette façon de procéder a été également soutenue par la Commission européenne puisqu'il était possible, par ce biais, de reprendre telles quelles les nouvelles dispositions juridiques et les dispositions techniques restructurées dans les appendices à la directive-cadre RID/ADR/ADN.
11. Le problème de la modification des dispositions communes de la partie générale des annexes techniques du RID et de l'ADR par la procédure simplifiée, c'est-à-dire pour le RID, comme cela se pratiquait jusque-là, par décision de la Commission d'experts du RID et, pour les annexes techniques de l'ADR, en vertu de l'article 14, se pose, en principe, dans les mêmes termes pour les deux règlements : si, pour les États membres, une modification de ces dispositions par la procédure simplifiée est acceptable en ce qui concerne l'ADR, il devrait en être de même pour les dispositions parallèles du RID.
12. Les dispositions juridiques à caractère général qui restaient du projet initial de nouvel appendice C du groupe de travail (doc. AG 4/3.3 du 1<sup>er</sup> juillet 1997) ont été examinées par la Commission de révision lors de sa 17<sup>e</sup> session (4 mai 1998) et adoptées dans un premier temps à titre indicatif puisque le quorum n'était pas atteint (dix-huit des trente-neuf États membres de l'OTIF étaient représentés). Ces dispositions constituent, sur le plan du contenu, le strict minimum pour donner un fondement juridique à l'annexe « technique » à l'Appendice C.

13. Lors de sa 19<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé, dans le cadre des discussions relatives à la convention de base de la COTIF, que la Commission d'experts du RID devait être compétente non seulement en matière de décisions relatives à l'annexe « technique » de l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modification de l'Appendice C (procès-verbal, p. 77). Cela n'est pas sans importance eu égard à l'article 2 (Exemptions) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 2). Le texte adopté par la Commission de révision prévoit toutefois qu'un tiers des États représentés au sein de la Commission peut demander que des propositions de modification soient soumises pour décision à l'Assemblée générale (art. 33, § 5 de la COTIF). Voir également la remarque au chiffre 19.
14. Lors de sa 20<sup>e</sup> session (1<sup>er</sup> septembre 1998), la Commission de révision a pu clore, en deuxième lecture, les discussions concernant le nouvel Appendice C (RID – sans annexe « technique ») avec le quorum requis.
15. Malgré l'accord de principe de la Réunion commune RID/ADR en mars 1997 de fixer les définitions et les obligations des différents intervenants au transport de marchandises dangereuses dans les annexes dites techniques du RID et de l'ADR (v. ch. 10), les textes élaborés à cette fin par le groupe de travail ont maintes fois été remis en cause (v. les rapports sur les réunions suivantes : Réunion commune RID/ADR, septembre 1997, Bulletin 1997, p. 336 ; 9<sup>e</sup> session du groupe de travail, octobre 1997, Bulletin 1997, p. 338 ; 10<sup>e</sup> session du groupe de travail, janvier 1998, Bulletin 1998, p. 41 ; Réunion commune RID/ADR, mars 1998, Bulletin 1998, p. 80 ; 11<sup>e</sup> session du groupe de travail, 19 mai 1998, Bulletin 1998, p. 148). Finalement, les textes en question figurant dans la première partie des annexes du RID et de l'ADR, ont été (exception faite de quelques rares points restés en suspens) adoptés par la Réunion commune RID/ADR en septembre 1998. Les points restés en suspens, notamment la fixation définitive des obligations des différents intervenants, ont encore fait l'objet de discussions au sein de différents autres groupes de travail. L'ensemble des textes a encore dû être formellement adopté par la Commission d'experts du RID (et pour l'ADR, par l'organe compétent de la CEE-ONU).
16. La restructuration de l'annexe technique visant à la rendre plus conviviale pour l'utilisateur a entraîné une charge de travail considérable. Pour les dispositions de l'annexe « technique » dont l'adoption et la modification relevaient exclusivement de la compétence de la Commission d'experts du RID, ces travaux n'ont eu aucune incidence sur le calendrier prévu des travaux de préparation des décisions de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale. Étant donné que l'ensemble des travaux de restructuration de l'annexe de l'Appendice C n'ont été achevés définitivement qu'après la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, mais aussi en raison du volume des textes de cette annexe, on a opté pour la même solution juridique que celle retenue lors de la révision des conventions CIV et CIM en 1980.
17. On a tenté d'achever les travaux de restructuration de l'annexe « technique » à l'Appendice C pour la fin de l'année 1999 (après au total quinze sessions d'une semaine du groupe de travail chargé de la restructuration), afin que la date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2001 puisse être respectée. Cette date était également prévue par la CEE-ONU pour les modifications de l'ADR et par l'OMI pour celles du code IMDG.

18. La 5<sup>e</sup> Assemblée générale (26 mai au 3 juin 1999) a adopté, à l'unanimité, les textes approuvés par la Commission de révision sans modification (procès-verbal, p. 182/183).
19. Dans le contexte de la « compétence plénière » de la Commission d'experts du RID en matière de modification de l'Appendice C, confirmée par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, la suggestion de la Belgique, du CIT et de l'UIC soumise à la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, selon laquelle « les questions de responsabilité du futur RID doivent relever de la compétence de la Commission de révision et non de la Commission d'experts du RID », présente un certain intérêt. L'Office central avait toujours été d'avis que les questions juridiques devaient relever de la compétence de la Commission de révision, sans parvenir toutefois à convaincre la majorité des États membres (pour plus de détails, v. document AG 5/3.16 du 1<sup>er</sup> mai 1999).
20. Lors de sa 47<sup>e</sup> (Sofia, 16 au 20 novembre 2009) et de sa 48<sup>e</sup> session (Berne, 19 et 20 mai 2010), la Commission d'experts du RID a adopté des modifications des articles 1<sup>er</sup>, 3 et 5 de l'Appendice C rendues nécessaires d'une part par l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF au 1<sup>er</sup> février 2010 et d'autre part par les modifications concernant les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (voir les compléments apportés dans le Rapport explicatif relatif aux articles concernés).

### **Dans le détail**

#### **Article premier Champ d'application**

1. L'élément « international » n'a pas été défini. Il est en tout cas nécessaire que le transport se fasse sur le territoire d'au moins deux États membres. L'applicabilité du RID ne dépend par ailleurs pas du fait que le transport est soumis aux RU CIM ou pas (v. ch. 3-5 des Généralités).
2. Outre le transport proprement dit, le champ d'application englobe également toutes les activités liées au transport et donc régies par l'annexe, notamment le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses. Dans la partie 1 de l'annexe, Dispositions générales, la notion de « transport » est définie matériellement et indépendamment du contrat de transport, comme le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions du transport et le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions du trafic, pendant et après le changement de lieu. La notion de « transport » englobe également le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses pour changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).
3. Le § 1, lettre b), régit avant tout le problème des transports complémentaires sur des parcours maritimes. Dans ce contexte, le transport de wagons-citernes sur des ferries en mer Baltique, revêt une importance particulière. Dans le cas de transports complémentaires par route ou par voies de navigation intérieure, l'ADR et l'ADN s'appliquent toujours, même s'il n'y a qu'un contrat de transport, au transport effectué avec le mode de transport correspondant.

4. Le code IMDG ne contient à l'heure actuelle aucune disposition spéciale concernant les transports susmentionnés de wagons-citernes. Le « *Memorandum of understanding* » contient des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses en mer Baltique.
5. Dans la mesure où le code IMDG ne créera, à l'avenir, aucune prescription particulière pour les transports maritimes de wagons ferroviaires mentionnés ci-dessus (du moins, est-ce peu probable), il faudra une réglementation légale qui pourrait fort bien être l'annexe de l'Appendice C. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, le code IMDG est un élément constitutif contraignant de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et a par conséquent le caractère de droit international contraignant. Les dispositions particulières du RID ne doivent donc pas être en contradiction avec ces dispositions relevant du droit maritime ; en revanche, elles peuvent les compléter. Par conséquent, le texte adopté par la Commission de révision comporte, eu égard en particulier au futur droit maritime, une réserve quant aux prescriptions internationales applicables aux transports effectués avec un autre mode de transport (procès-verbal, 20<sup>e</sup> session, 1<sup>re</sup> séance, p. 2/3).
6. La possibilité accordée aux États membres par l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF 1999 de déposer des déclarations de non application de certains appendices à la Convention dans leur intégralité a nécessairement conduit à distinguer, dans les dispositions de certains appendices, les États membres qui appliquent l'appendice de ceux qui ont fait une déclaration de non application. À cette fin, un terme spécifique « État partie » a été introduit dans les appendices F (APTU) et G (ATMF). Il désigne un État membre qui n'a pas fait de déclaration de non application de l'appendice concerné. Étant donné que la Fédération de Russie a adhéré le 1<sup>er</sup> février 2010 à l'OTIF en faisant une déclaration de non application de l'Appendice C (RID) et que, par conséquent, le RID n'est pas applicable à l'ensemble des États membres de l'OTIF, il a donc fallu également faire une distinction dans le RID. Par conséquent, le terme « État partie au RID » a été défini par analogie avec les APTU et ATMF (voir les explications relatives à l'article premier *bis*) et « États membres » a été remplacé à la lettre a) par « États parties au RID ».
7. Ne sont États parties au RID que les États ayant ratifié le Protocole 1999 et étant investis de tous les droits pour les modifications de l'appendice C et son annexe. Toutefois, les États membres de la COTIF 1980 sont assimilés aux États parties au RID pour ce qui est de leurs droits et obligations en vertu de l'annexe à l'appendice C jusqu'à ce qu'ils ratifient la COTIF 1999 et deviennent eux-mêmes des États parties au RID (voir le 1.1.2.4 de la version du RID applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015).<sup>3</sup>
8. S'inspirant de formulations similaires figurant dans l'ADR et l'ADN ainsi que dans la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le § 2 contient l'interdiction de transporter en trafic ferroviaire international des marchandises dangereuses dont le RID exclut le transport. Cette constatation a pour objectif la clarté juridique.

---

<sup>3</sup> L'annexe 2 du document final de la 7<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF (Berne, 23 et 24 novembre 2005) énonce les conséquences juridiques de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 dans l'hypothèse où tous les États n'auraient pas ratifié à temps le Protocole de Vilnius ([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/AG\\_7\\_PV\\_24.11.2005\\_ad02\\_f.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/AG_7_PV_24.11.2005_ad02_f.pdf)).



## **Article premier bis**

### **Définitions**

Le présent article contient la nouvelle définition du terme « État partie au RID ». Pour la justification, voir ch. 6 des remarques relatives à l'article premier.

## **Article 2**

### **Exemptions**

1. Cette disposition précise, tout comme la disposition analogue figurant dans l'ADN, que l'annexe technique peut prévoir certaines exemptions. De telles prescriptions figurent à la section 1.1.3 du RID. Conformément à cette section, le RID ne s'applique pas, entre autres, aux transports suivants :
  - a) aux transports de marchandises dangereuses effectués par des particuliers, lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisirs et sportives ;
  - b) aux transports de machines ou de matériels non spécifiés dans le RID, qui comportent des marchandises dangereuses dans leur structure interne ou dans leur circuit de fonctionnement ;
  - c) aux transports effectués (en quantités limitées) par des entreprises en marge de leur activité principale tels que l'approvisionnement de chantiers de bâtiments et de génie civil ou tels que ceux effectués pour des travaux de mesure, de réparation et de maintenance ;
  - d) aux transports effectués par les autorités compétentes pour les interventions d'urgence (par exemple police et pompiers) ou sous leur supervision ;
  - 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.
2. La Commission de révision a renoncé, dans le texte de l'Appendice C même, à une énumération limitative des types de transports pouvant être exemptés. Elle a, en lieu et place, tenu à stipuler que les exemptions ne sont admissibles que si la sécurité du transport est assurée (procès-verbal, 20<sup>e</sup> session, 1<sup>re</sup> séance, p. 3-5).

## **Article 3**

### **Restrictions**

1. À l'instar de l'article 4, al. 1, de l'ADR et de l'article 6 de l'ADN ainsi que des dispositions analogues de la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le RID stipule également que chaque État partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire des transports internationaux ferroviaires de marchandises dangereuses pour des raisons autres que celle de la sécurité du transport, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà assurée par les dispositions de l'annexe.
2. Pour la justification de la raison pour laquelle « État membre » a été remplacé par « État partie au RID », voir ch. 6 des remarques relatives à l'article premier.

#### **Article 4** **Autres prescriptions**

En raison de la suppression du lien juridique entre le RID et les RU CIM, le groupe de travail et la Commission de révision ont considéré qu'il était nécessaire d'attirer expressément l'attention sur le fait qu'outre le RID, les prescriptions générales relatives aux transports ferroviaires devaient être également appliquées. Une disposition comparable se trouve à l'article 5 de l'ADR et à l'article 9 de l'ADN.

#### **Article 5** **Type de train admis. Transport en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules**

1. Étant donné que comme suite aux décisions de la Commission de révision et de la 5<sup>e</sup> Assemblée générale concernant les RU CIM, l'actuelle annexe IV (RIEx) aux RU CIM 1980 avait été supprimée, il s'avérait nécessaire de mentionner ce type de transport dans la partie « juridique » du RID, ce type de transport étant soumis à des prescriptions particulières dans le RID. Il s'agit de transports en petites quantités de marchandises dangereuses qui peuvent être transportées exceptionnellement dans des trains de voyageurs au lieu de trains de marchandises.
2. L'interdiction de transporter des matières et objets dangereux en tant que bagages enregistrés, qui figure à l'article 18 des CIV 1980, était étroitement liée à l'obligation de transporter conformément à l'article 4 des CIV 1980. L'interdiction de transporter des marchandises dangereuses était rédigée dans les CIV 1980 de manière nettement plus générale que les dispositions du RID.
3. Le transport des marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules (train auto accompagné), conformément à l'article 12 des CIV, dans la version adoptée par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, constitue une exception, nécessaire dans la pratique, à l'obligation de transporter des marchandises dangereuses uniquement dans des trains de marchandises.
4. L'article 12, § 4, en liaison avec l'article 14 des CIV, dans la version adoptée par la 5<sup>e</sup> Assemblée générale, oblige le voyageur à respecter les dispositions correspondantes du RID. Il est responsable envers le transporteur de tout dommage résultant du non-respect de cette obligation (v. remarques relatives aux art. 12 et 53 des CIV, doc. AG 5/3.4 du 15 février 1999). Le problème de savoir comment porter au mieux à la connaissance des voyageurs ces prescriptions relatives aux marchandises dangereuses, par exemple sous forme de panneaux dans les gares ou de brochures, est à distinguer de la question du fondement juridique. Une présentation facilement compréhensible et généralement accessible revêtira en l'occurrence une importance particulière.
5. L'article 5 énonce le principe général selon lequel de tels transports ne sont admissibles qu'aux conditions particulières du RID. Les détails concernant la quantité, les emballages, les inscriptions, etc. ainsi que les dispositions particulières relatives aux marchandises dangereuses utilisées en rapport, par exemple, avec un traitement médical (p. ex. bouteilles à gaz) doivent être réglés dans l'annexe du RID.

6. Le remplacement, dans le titre de l'article, de « dans des véhicules automobiles » par « dans ou sur des véhicules » a été effectué pour s'aligner sur la définition figurant à l'article 3, lettre d), des CIV et sur l'article 12, § 4, des CIV.
7. Les modifications du § 1, lettre b), ont été effectuées pour s'aligner sur l'article 12, § 4, des CIV et clarifient la relation avec cette disposition.
8. Le nouveau libellé du § 2 a été aligné sur l'article 12, § 4, des CIV, où le voyageur n'apparaît pas comme le destinataire.

**Article 6**  
**Annexe**

Cette disposition a pour objectif la clarté juridique et permet des simplifications rédactionnelles (procès-verbal, 20<sup>e</sup> session, 1<sup>re</sup> séance, p. 7).