



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

OTIF/RID/CE/GTP/2015-A

27 janvier 2016

Original : allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF
ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF**

**Rapport final de la 5^e session du groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID**

(Zagreb, 23-27 novembre 2015)

SOMMAIRE

	Paragrapes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 3	3
Point 3 : Harmonisation avec la 19 ^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses	4 – 17	3
Point 4 : Interprétation du RID	18 – 29	5
Point 5 : Propositions d'amendements au RID	30 – 56	7
A. Questions en suspens	30 – 42	7
B. Nouvelles propositions	43 – 56	9
Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	57 – 77	11
Point 7 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)	78 – 79	13
Point 8 : Divers	80 – 83	13
Point 9 : Élection du président et du vice-président	84	14
Annexe I : Textes adoptés par la 5 ^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
Annexe II : Liste des participants		

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Document : A 81-03/503.2015 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire joint à l'invitation A 81-03/503.2015 du 11 septembre 2015 est adopté, avec la liste des documents publiée par le Secrétariat comme document informel INF.1.

Point 2 : Présence

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 5^e session du groupe de travail permanent (voir également l'annexe II) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

La Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sont également représentées.

La Russie participe en sa qualité d'État membre n'appliquant pas le RID.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Union internationale des chemins de fer (UIC), International Union of Wagon Keepers (UIP) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

3. À la 1^{re} session du groupe de travail permanent, M. Helmut Rein (Allemagne) et M^{me} Caroline Bailleux (Belgique) ont été élus respectivement président et vice-présidente du groupe de travail permanent pour une durée indéterminée.

Point 3 : Harmonisation avec la 19^e édition des Recommandations de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses

Textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2014 et 2015 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2014

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 (Secrétariat)

4. Pour commencer, le groupe de travail adopte le document 2015/12 préparé par le Secrétariat avec les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2014 et 2015 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2014.
5. À cette occasion et sur proposition du Secrétariat, le libellé du 1.4.2.2.1 f) est harmonisé avec le texte adopté pour l'ADR (cf. annexe I). Au 2.2.9.1.14, « véhicules » est ajouté dans la nouvelle ligne avant le nota (cf. annexe I). Cette dernière modification pouvant aussi concerner l'ADR, le Secrétariat est prié d'informer la Réunion commune de cette modification.

Textes adoptés par la 99^e session du WP.15 (Genève, 9-13 novembre 2015)

Documents informels : INF.3 (Secrétariat)

INF.12 (Espagne/Royaume-Uni)

6. Le document informel INF.3 du Secrétariat comportant les textes adoptés par la 99^e session du WP.15 (Genève, 9-13 novembre 2015) est examiné puis adopté avec les commentaires suivants.
7. Les crochets dans les nouvelles définitions de « gaz naturel comprimé (GNC) » et de « gaz naturel liquéfié (GNL) » sont biffés puisque ces définitions sont également pertinentes pour le RID.
8. Certains délégués voient au 5.4.2 une incohérence puisqu'il est d'une part question du « certificat d'emportage de conteneur/véhicule », mais que de l'autre, seules des exigences pour les conteneurs sont formulées.
9. Le représentant du Royaume-Uni rappelle qu'au moment de l'introduction des prescriptions pour le certificat d'emportage dans le RID/ADR, il avait été explicitement décidé de ne pas ajouter d'exigences complémentaires pour les wagons ou véhicules. La raison en était d'une part qu'en règle générale, les prescriptions pour un autre mode de transport ne sont pas intégrées dans le RID/ADR et d'autre part que les wagons et véhicules peuvent recevoir des charges supplémentaires jusqu'à leur arrivée au port de sorte que seul le dernier chargeur peut être en mesure d'émettre un certificat d'emportage.
10. Le groupe de travail adopte sur le principe le document informel INF.12 préparé par l'Espagne et le Royaume-Uni, mais les textes modifiés, à l'exception du nota ne concernant que le RID, sont provisoirement mis entre crochets jusqu'à validation par la Réunion commune (cf. annexe I).

Autres commentaires

Document informel : INF.2 (Royaume-Uni)

11. Le groupe de travail adopte les demandes de modifications présentées par le représentant du Royaume-Uni dans le document informel INF.2, à l'exception des propositions aux paragraphes 2 et 6 (cf. annexe I).
12. Au sujet de la proposition au paragraphe 2, il constate qu'il ne peut être tout à fait exclu que des véhicules contenant des matières chauffées destinées au marquage routier doivent être transportés sur des véhicules ferroviaires et que la disposition spéciale 668 devrait donc rester associée au numéro ONU 3257, dans le RID également.
13. Étant donné qu'elle concerne également l'ADR, le représentant du Royaume-Uni est prié de soumettre sa proposition présentée au paragraphe 6 à la Réunion commune.
14. Pour ce qui est de la proposition au paragraphe 4, à savoir de remplacer « véhicule » dans la définition de « engin de transport » par « véhicule routier », terme nouvellement défini dans le RID, il est noté que cette modification en entraîne d'autres dans le même sens dans le RID, mais qu'il peut cependant être nécessaire de conserver à plusieurs endroits le terme employé jusqu'ici. Le Secrétariat est prié de présenter une proposition de modifications en conséquence à la prochaine session du groupe de travail.

15. Il n'est pour l'instant pas donné suite à la proposition orale de mentionner les « véhicules ferroviaires » en sus des « wagons » dans la définition de « engin de transport », dont le but était de couvrir également les véhicules ferroviaires de construction particulière qui servent aussi bien à la traction qu'au transport de marchandises (p. ex. CargoSprinter), . L'UIC est priée de soumettre une proposition en conséquence si elle le juge nécessaire.

Rapport hauteur/largeur des conteneurs pour vrac souples

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/6 (UIC)

16. Le rapport hauteur/largeur des conteneurs pour vrac souples adopté provisoirement pour le 7.3.2.10.4 avec le document OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 est validé par le groupe de travail, aucune objection n'ayant été soulevée à son encontre dans le document 2015/6 de l'UIC.

Distance de protection

Document informel : INF.4 (Royaume-Uni)

17. Le groupe de travail adopte la première solution du document informel INF.4 dans lequel le Royaume-Uni propose de modifier le texte du 7.5.3 adopté à la dernière session du groupe de travail permanent afin d'inclure également les véhicules routiers transportant des colis, pour lesquels aucune plaque-étiquette n'est requise par l'ADR (cf. annexe I).

Point 4 : Interprétation du RID

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/11 (Belgique)

Documents informels : INF.11 (Pays-Bas)
INF.16 (UIC)

18. En référence à des prescriptions nationales applicables aux Pays-Bas en plus du RID, la représentante de la Belgique demande dans son document 2015/11 si des mesures de composition de train peuvent être prises au niveau national (tout en s'appliquant aux trains internationaux) en vertu du 1.9.5 du RID.
19. Le Président fait remarquer que selon le chapitre 1.9, les États peuvent appliquer des prescriptions complémentaires à condition qu'elle concerne un domaine non couvert par le RID et n'ont pas de répercussions pour les autres États.
20. La Belgique est d'avis que la composition des trains relève du champ d'application du RID étant donné que le 7.5.3 comporte des exigences relatives à la distance de protection. Les règles de composition des trains peuvent avoir des répercussions pour les autres États et peuvent même entraîner une interdiction de transport si deux États prescrivent des règles contradictoires.
21. La position présentée par le représentant des Pays-Bas dans son document informel INF.11 est que la composition des trains n'appartient pas au champ d'application du RID selon le 1.1.2.1 b) et que la prescription sur la distance de protection au 7.5.3 ne prouve pas que le RID réglemente cette composition. Il souligne que la Commission européenne et le Secrétariat de l'OTIF ont été informés en bonne et due forme des mesures nationales visées, **ce que confirme le représentant de l'Agence ferroviaire européenne.**

22. Il ajoute que les prescriptions en question ne concernent que le transport de chlore et pas celui des autres marchandises dangereuses. Elles ont été promulguées à la suite d'une analyse de risques réalisée selon une méthodologie également utilisée dans d'autres États. Il constate que le RID ne prescrit pas comment procéder en cas d'interprétations différentes du droit.
23. Le Président rappelle que la question de l'extension de la règle du wagon protecteur a déjà été discutée, et rejetée, par le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (cf. rapport OTIF/RID/CE/GT/2007-A, paragraphes 20 à 27) et par la Commission d'experts du RID (cf. rapport OTIF/RID/CE/2007-A, paragraphes 80 à 83).
24. Avec son PowerPoint (document informel INF.16), le représentant de l'UIC présente ses travaux en cours sur les différentes dispositions nationales relatives au transport de marchandises dangereuses, qui doivent être appliquées en plus des prescriptions du RID. Il peut s'agir là de lois nationales, de prescriptions des autorités nationales de sécurité, d'exigences des gestionnaires d'infrastructure ou d'accords bilatéraux ou multilatéraux.
25. Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne explique que les dispositions nationales devraient dans la mesure du possible être remplacées par des procédures harmonisées. Il signale que les États membres de l'UE doivent non seulement respecter les prescriptions du RID, mais aussi les directives pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire. Or, selon la directive sur la sécurité, la composition du train relève de la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire.
26. Le représentant de la Suisse considère que les mesures nationales complémentaires sont autorisées, mais ne sauraient cependant être préjudiciables à d'autres États ou entraîner un transfert voire une augmentation des risques.
27. Plusieurs délégations sont d'avis que le chapitre 1.9 devrait être révisé afin d'éliminer d'une part les contradictions entre le 1.9.1 et le 1.9.5 et d'inclure d'autre part la législation ferroviaire européenne.
28. Le Président demande aux États parties au RID s'ils sont d'avis que le chapitre 1.9 autorise un État à exiger une composition déterminée, y compris pour des trains en provenance d'un autre pays. Deux États répondent par l'affirmative (Pays-Bas et Suisse), dix États par la négative (Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, France, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Roumanie et Royaume-Uni) et sept États s'abstiennent (Croatie, Espagne, Hongrie, Pologne, Serbie, Turquie et Ukraine).
- 28a. Commentant son vote, la représentante de la Pologne explique que selon son interprétation des prescriptions du RID, les États membres ne sont pas autorisés à promulguer des prescriptions nationales sur la composition des trains qui auraient des répercussions sur le trafic international, mais que cela ne ressort pas clairement du 1.9.5 pris isolément.
- 28b. Pour ce vote, les Pays-Bas attirent l'attention sur la compétence (exclusive) de l'Union européenne concernant l'interprétation du 1.9.5 par les États membres de l'UE.
29. Le Président invite les États à soumettre des propositions pour résoudre ces questions.

Point 5 : Propositions d'amendements au RID

A. Questions en suspens

Entité chargée de l'entretien (ECE)

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 (UIP)

Documents informels : INF.14 (ERA)
INF.15 (UIP)

30. S'appuyant sur les discussions menées à la dernière session du groupe de travail (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2014-B, paragraphes 9 à 11), le représentant de l'UIP soumet son document 2015/2 dans lequel il propose une répartition des obligations entre l'exploitant d'un wagon-citerne et l'entité chargée de l'entretien (ECE).
31. Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne explique que pour la période biennale en cours, la proposition de l'UIP ne pourra pas être adoptée dans la teneur présentée puisqu'elle contredit le règlement de l'UE sur les ECE.
32. Les délégués nationaux qui s'expriment sur ce sujet appuient la répartition des obligations proposée par l'Agence dans son document informel INF.14, qui est ensuite adopté avec quelques modifications rédactionnelles (cf. annexe I). Les propositions de l'UIP relatives à la définition des ECE au 1.2.1, à l'insertion d'un nouvel alinéa au 1.4.2.2.7 dans les obligations du transporteur et à la modification du 4.3.2.1.7 (cf. annexe I) sont également adoptées.
33. Il est recommandé à la Réunion commune d'introduire le mot « immédiatement » au deuxième tiret du 4.3.2.1.7 également pour les véhicules-citernes et conteneurs-citernes (« En cas de changement de propriétaire ou d'exploitant au cours de la durée de vie de la citerne, le dossier de citerne doit être immédiatement transféré à ce nouveau propriétaire ou exploitant. ») afin de bien préciser que le dossier de citerne doit être remis rapidement.
34. Le groupe de travail adopte la note de bas de page proposée pour le 1.4.3.5 par le représentant de l'UIP dans le document informel INF.15, qui permet à l'exploitant d'un wagon-citerne de confier à une ECE l'organisation des épreuves et contrôles prescrits au chapitre 6.8 (cf. annexe I).

Obligation du transporteur d'informer le conducteur de la position des marchandises dangereuses dans le train

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/5 (UIC)

35. En vertu du **règlement (UE) n° 2015/995 de la Commission** concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire **de l'Union européenne**, le conducteur doit être informé de la présence et de la position des marchandises dangereuses dans le train. Le document 2015/5 de l'UIC soumet une proposition quant à la manière d'intégrer également cette information du conducteur dans le RID.
36. La proposition de l'UIC est adoptée avec quelques modifications rédactionnelles dans la version anglaise (cf. annexe I) et le représentant de l'UIC est prié d'indiquer encore d'ici à la prochaine session la date de l'entrée en vigueur de la fiche UIC 472.

Définitions de « chargement complet » et « wagon complet »

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7 (UIC)

37. La proposition présentée par l'UIC dans le document 2015/7 d'harmoniser le RID et l'ADR et d'utiliser à l'avenir le terme « chargement complet » tant pour les grands conteneurs que pour les wagons est adoptée sans modification (cf. annexe I).

Consignes écrites

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/8 (Roumanie)

Document informel : INF.10 (UIC)

38. Aux fins de l'harmonisation avec l'ADR, la Roumanie propose dans le document 2015/8 diverses modifications des consignes écrites au 5.4.3.4. L'UIC rappelle dans le document informel INF.10 les discussions au sein de la Commission d'experts du RID qui avaient débouché sur les particularités du RID.
39. Eu égard aux débats menés à la 46^e session de la Commission d'experts du RID (Hambourg, 21-23 octobre 2008 ; cf. rapport OTIF/RID/CE/2008-B, paragraphes 13 à 41), la proposition de la Roumanie n'est pas soutenue par le groupe de travail.

Transbordement de conteneurs-citernes sur des wagons porteurs pour le transport de semi-remorques

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/14 (Allemagne)

40. Comme suite à un incident survenu le 3 juillet 2013 à Hambourg-Billwerder au moment du transbordement d'un conteneur-citerne sur un wagon porteur, l'Allemagne propose des modifications du 7.5.7.4 et du 1.3.2.2.
41. Tandis que la modification proposée pour le 7.5.7.4 est adoptée (cf. annexe I), plusieurs délégués soulignent que l'opérateur de la grue dans une gare de transbordement n'est pas obligatoirement un agent du transporteur ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et ne relève ainsi pas du champ d'application du 1.3.2.2. En conséquence, le représentant de l'Allemagne retire sa proposition de modification du 1.3.2.2.

Listes de vérification pour le remplissage et la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés

Document informel : INF.8 (Italie)

42. Le groupe de travail prend note du document INF.8 de l'Italie qui invite les représentants des États membres à transmettre pour le 10 décembre 2015 au représentant de l'Italie les données disponibles sur les défaillances et manquements aux prescriptions dans le cadre du remplissage et de la vidange des wagons-citernes destinés au transport de gaz.

B. Nouvelles propositions

Nouvelles prescriptions pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables aux États-Unis et au Canada

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/4 (Allemagne)

Document informel : INF.13 (UIC)

43. Dans son document 2015/4, le représentant de l'Allemagne fait état de nouvelles prescriptions pour la construction de wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables entrées en vigueur au Canada et aux États-Unis d'Amérique en conséquence de l'accident de Lac-Mégantic (Canada). Ces nouvelles prescriptions prévoient entre autres une plus grande épaisseur de paroi, une plaque de protection sur toute la hauteur des fonds de citerne, une protection thermique, de nouvelles exigences pour les robinets sur le haut des citernes (collerette de protection) et des équipements contre l'ouverture intempestive des clapets de fond.
44. Dans son document informel INF.13, le représentant de l'UIC présente la méthode de construction des wagons-citernes impliqués dans l'accident de Lac-Mégantic. La principale différence avec les wagons-citernes utilisés en Europe continentale est que les citernes sont autoportantes et doivent donc supporter des contraintes bien plus élevées.
45. **La Belgique rappelle qu'une proposition d'interdiction des citernes autoportantes a déjà été traitée par le passé.** Tandis que le représentant du Royaume-Uni signale que les wagons-citernes avec citernes autoportantes sont utilisés depuis plus de 40 ans dans son pays avec un excellent bilan en termes de sécurité, **le représentant des Pays-Bas déclare qu'il examinera** la possibilité de traiter à nouveau la question de l'interdiction des citernes autoportantes dans un document.
46. Le représentant de l'UIP rappelle qu'un **élément important dans** l'accident de Lac-Mégantic a été la mauvaise classification de pétrole brut riche en gaz extrait par fracturation hydraulique. Ce problème est déjà examiné par le Sous-comité d'experts de l'ONU.
47. Le groupe de travail convient que l'ensemble du train de mesures applicables aux wagons-citernes nord-américains devrait être examiné par le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », lequel **se réunira les 12 et 13 avril 2016 et** devrait commencer par vérifier si d'autres groupes de travail interviennent déjà en la matière (p. ex. groupe de travail « BLEVE » de la Réunion commune) et si certaines mesures ont un caractère multimodal (p. ex. construction résistante aux chocs des citernes). À cet effet, le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » pourrait préparer un projet pour le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Si plusieurs mesures concurrentes peuvent permettre d'accroître la sécurité, une solution multimodale devrait être préférée afin de ne pas handicaper le rail.

Vérification par le transporteur du marquage des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées conformément au chapitre 3.4

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/9 (UIC)

Document informel : INF.5 (Suède)

48. Dans son document 2015/9, le représentant de l'UIC signale que le transporteur doit vérifier, sur la base du document de transport, que les plaques-étiquettes et marques prescrites sont apposées sur les wagons et conteneurs. Ces vérifications sont impossibles pour les marchandises transportées en quantités limitées conformément au chapitre 3.4 puisque le RID ne comporte aucune prescription de documentation pour ce type de transport. Il propose

donc que soient au minimum indiqué dans le document de transport la présence de marchandises dangereuses en quantités limitées et leur masse brute totale, comme c'est le cas pour les quantités exceptées.

49. Dans son document informel INF.5, le représentant de la Suède donne des exemples de la manière dont pourraient être marqués les wagons contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées en fonction de la masse brute totale et de si d'autres marchandises dangereuses non transportées en quantités limitées y sont également présentes.
50. Plusieurs délégations souhaitent que la proposition de l'UIC soit traitée par la Réunion commune. D'autres n'y voient pas l'intérêt puisque la situation en trafic routier n'est pas comparable. À la différence du RID, il n'y a pas d'obligation d'information vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure et le conducteur du véhicule, qui a une idée d'ensemble de son chargement, accompagne l'envoi. Pour elles, une harmonisation du RID avec le Code IMDG serait ici plus pertinente.
51. Le Président explique que la Réunion commune pourrait résoudre la question en normalisant l'obligation, déjà présente au 3.4.12, d'informer le transporteur de la masse brute totale des marchandises dangereuses en quantités limitées, comme c'est le cas dans le chapitre 3.5, afin de faciliter les procédures électroniques. Comme au 3.5.6, un document de transport conforme au chapitre 5.4 ne devrait toutefois pas être nécessairement requis.
52. Le représentant de l'UIC annonce **qu'il sollicitera l'avis des entreprises sur les suites à donner et que le cas échéant** un nouveau document sera soumis à la Réunion commune en mars 2016, qui tiendra compte des remarques des délégations.

Transport en ferroutage de véhicules routiers chargés de marchandises dangereuses utilisés dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/10 (Autriche)

53. Le représentant de l'Autriche signale dans son document que les véhicules routiers chargés de marchandises dangereuses, qui passent en trafic ferroviaire avant ou après un parcours par ferry et sont transportés en ferroutage, sont souvent porteurs des seules plaques-étiquettes et marques requises par le chapitre 5.3 du Code IMDG, mais pas de panneaux orange. Il propose de renoncer aux panneaux orange sur les véhicules routiers en ferroutage avant ou après un parcours maritime étant donné que, du moins lorsque des colis sont transportés, les plaques-étiquettes donnent davantage d'informations que les panneaux orange.
54. Les représentants des Pays-Bas et du Royaume-Uni sont d'avis que le problème devrait être résolu au sein de la Réunion commune puisque **des panneaux oranges doivent** être **apposés** au plus tard lors du passage en ferroutage et qu'il s'agit donc d'une problématique concernant l'interface rail/route.
55. Le Président considère que le problème pointé par l'Autriche ne devrait pas être résolu en modifiant le RID, mais en faisant en sorte que les marques conformes à l'ADR soient également conservées pendant les parcours maritimes. Une proposition de modification du Code IMDG en ce sens pourrait être soumise à l'OMI.
56. Le représentant de l'Autriche retire son document, mais reviendra plus tard sur cette question avec un nouveau document.

Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGSModification de la disposition spéciale TU 16 au chapitre 4.3 du RID

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/3 (Secrétariat)

57. Le Secrétariat présente la proposition transmise au groupe de travail permanent par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune, dont l'objet est de compléter la disposition spéciale TU 16 en prescrivant la mention supplémentaire dans le document de transport de la désignation et de la masse/pression du moyen de protection utilisé en cas de transport de citernes vides non nettoyées ayant contenu du phosphore.
58. En réponse au représentant du Royaume-Uni qui demande pourquoi cette mention supplémentaire est nécessaire dans le document de transport, le représentant de la Lettonie répond que pour les wagons de gabarit 1 520 mm, il n'y a pas possibilité de changer le réglage du frein de « plein » à « vide » et que, surtout, la masse de l'eau sert au calcul des distances de freinage.
59. Le groupe de travail adopte la proposition du Secrétariat avec de légères modifications (cf. annexe I). La possibilité de combiner une couche d'eau et une couche complémentaire d'azote est ainsi prise en compte.
60. Le représentant de la Russie propose oralement de remplacer « Si une basse température ambiante est attendue au cours du trajet » au deuxième tiret de la disposition spéciale TU 16 par des dates précises, à savoir « du 1^{er} octobre au 31 mars », mais le Président répond qu'une formulation ouverte est préférable puisqu'il ne peut être exclu qu'il gèle avant le 1^{er} octobre ou après le 31 mars.

Discussions en cours au sein des commissions de l'OSJD

Document informel : INF.6 (Secrétariat)

61. Le groupe de travail prend note du document informel INF.6 du Secrétariat avec les remarques suivantes.

Mesure transitoire 1.6.3.27

62. Le Secrétariat informe le groupe de travail que le libellé actuel de la mesure transitoire au 1.6.3.27 ne tient pas compte de la valeur minimale d'absorption d'énergie de 130 kJ par côté frontal du wagon pour les wagons-citernes avec attelage automatique fixée dans la disposition spéciale TE 22.
63. Il est proposé d'exclure les wagons-citernes avec attelage automatique du champ d'application des alinéas a) et b) de la mesure transitoire et d'insérer un nouvel alinéa c) rendant la disposition spéciale TE 22 applicable aux seuls wagons-citernes avec attelage automatique construits après le 1^{er} janvier 2015.
64. Le représentant de la Lettonie déclare que les commissions de l'OSJD fixeront lors de leurs prochaines sessions une date définitive à partir de laquelle les wagons-citernes avec attelage automatique devront atteindre la valeur d'absorption d'énergie de 130 kJ.
65. Pour la prochaine session, le Secrétariat est prié de préparer en collaboration avec la délégation lettone une proposition de texte pour compléter en conséquence la mesure transitoire au 1.6.3.27.

66. La représentante de la Pologne fait état de la **possibilité de** recourir, jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle mesure transitoire dans l'édition 2017, à un accord particulier **multilatéral tant que seuls des États parties au RID sont concernés, ou aux mesures prévues dans l'annexe 2 au SMGS si des États non parties au RID mais parties au SMGS sont impliqués.**

5.4.1.2.2 – Dispositions additionnelles sur la documentation pour la classe 2

67. Le Secrétariat attire l'attention du groupe de travail sur une différence entre les prescriptions du 5.4.1.2.2 dans l'annexe 2 au SMGS et dans le RID. Une exigence supplémentaire dans l'annexe 2 au SMGS prévoit qu'en cas de transport de wagons-citernes vides ayant contenu des gaz liquéfiés relevant de certains codes de classification, la pression résiduelle dans la citerne après le déchargement doit être indiquée dans le document de transport.
68. Le représentant de la Russie explique que cette indication supplémentaire a été exigée par les autorités des États parties au SMGS afin d'éviter notamment une sous-pression à l'intérieur de la citerne, comme cela est plusieurs fois survenu en Sibérie.
69. Le Président rappelle que des incidents impliquant la déformation de citernes par suite d'une sous-pression interne avaient par le passé conduit à introduire les 4.3.3.3.4 et 6.8.2.1.7 dans le règlement, qui comportent des mesures visant à empêcher l'apparition d'une telle sous-pression.
70. Le groupe de travail est d'avis que cette question devrait être soumise au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour examen.

Différences rédactionnelles entre l'annexe 2 au SMGS et le RID

71. Le Secrétariat informe le groupe de travail de ses travaux en cours sur la version russe de l'édition 2015 du RID, qui devrait être disponible à compter d'avril 2016. Il ajoute que la traduction du RID en russe est basée sur la version russe de l'ADR et donc du Règlement type de l'ONU.
72. Le groupe de travail salue cette initiative du Secrétariat.
73. Le représentant de la Russie préférerait que la version russe du RID s'appuie sur l'annexe 2 au SMGS puisqu'à la différence des textes de la CEE-ONU, celle-ci utilise une langue et une terminologie correctes.
74. Le Secrétariat confirme que les textes russes devront être améliorés, mais qu'il faut commencer par réviser le Règlement type de l'ONU avant de modifier les règlements pour les différents modes de transport.
75. Le Président propose de suggérer au secrétariat de la CEE-ONU de comparer les textes russes du Règlement type de l'ONU et de l'ADR avec l'annexe 2 au SMGS, afin de les adapter.

Futurs travaux

76. La représentante de la Finlande souligne que les travaux d'harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS sont particulièrement appréciés par les États situés à la frontière entre les deux régimes, notamment la Finlande, et prie le Secrétariat de continuer à contribuer à cette évolution positive en participant aux réunions de l'OSJD. De son côté, le Secrétariat remercie les représentants des États parties au SMGS de leur collaboration.

Tableau des différences fondamentales entre l'annexe 2 au SMGS et le RID*Document informel* : INF.7 (Lettonie)

77. Au nom du groupe de travail, le Président remercie la délégation lettone d'avoir établi et mis à jour comme suite aux prescriptions 2015 le tableau synoptique en anglais des différences fondamentales entre l'annexe 2 au SMGS et le RID, qui servira de base aux futurs travaux d'harmonisation.

Point 7 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)*Document informel* : INF.9 (ERA)

78. Le groupe de travail prend note du document informel INF.9 présenté par le représentant de l'Agence ferroviaire européenne.
79. À la demande du représentant du Royaume-Uni, le représentant de l'Agence assurent que les prochaines informations communiquées comporteront le nombre d'entités chargées de l'entretien (ECE) dont le domaine d'activité inclut l'entretien des citernes pour les marchandises dangereuses.

Point 8 : DiversMeilleure harmonisation des prescriptions concernant la technique des véhicules du RID avec les autres prescriptions pour les véhicules*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2015/1 (Secrétariat)

80. Le document 2015/1 du Secrétariat comporte une proposition pour la mise en place d'un groupe de travail commun de la Commission européenne et du Secrétariat de l'OTIF afin d'améliorer la concordance des prescriptions concernant la technique des véhicules du RID avec les autres prescriptions pour les véhicules. Les caractéristiques de cette proposition ont déjà été présentées à la 4^e session du groupe de travail permanent (Madrid, 17-20 novembre 2014 ; cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2014-B, paragraphes 64 à 71).
81. Le Secrétariat explique que quatre sessions de ce groupe de travail sont prévues pour l'instant et que la première aura lieu les 3 et 4 février 2016. Aucune objection n'est soulevée contre les experts des marchandises dangereuses proposés par le Secrétariat pour ce groupe de travail.
82. Le Secrétariat ajoute qu'il enverra sous peu l'invitation à la première session et le mandat provisoire de ce groupe de travail, dont les conclusions seront présentées à la Commission d'experts du RID et à la Commission d'experts techniques.

Groupe de travail « Détection de déraillements »*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2015/13 (Suisse)

83. Le groupe de travail prend note du document 2015/13 de la Suisse qui résume les discussions survenues dans le cadre du groupe de travail « Détection de déraillements ».

Point 9 : Élection du président et des vice-présidents

84. Le Secrétariat annonce qu'il a eu plusieurs entretiens avec des candidats à la future présidence, mais que le processus n'a pu être mené à son terme en raison des vérifications internes nécessaires. Il prie le président de bien vouloir assumer la présidence de la 6^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Berne, 23 et 24 mai 2016) et de clore ainsi avec succès le cycle biennal. Le Président accède à cette requête et ce point de l'ordre du jour est reporté à la prochaine session.

Vœux de rétablissement pour M. Klaas Tiemersma

85. Le groupe de travail transmet à la délégation néerlandaise ses meilleurs vœux de rétablissement pour M. Klaas Tiemersma, représentant de longue date des Pays-Bas, et espère qu'il pourra bientôt partager de nouveau son expertise et son humour avec le groupe de travail.

Remerciements

86. Le Président présente ses remerciements à la délégation croate pour la très bonne organisation de la session et de la soirée commune.
87. Le Président remercie le Secrétariat pour la bonne préparation des documents qui a grandement simplifié la conduite de la session. Il remercie également les interprètes pour leur travail de qualité qui a permis une bonne compréhension. Enfin, il adresse ses remerciements à l'assemblée pour sa participation active et les discussions agréables même sur les questions les plus difficiles.
88. Au nom de toutes les délégations, le représentant du Luxembourg et la représentante de la Belgique remercient le Président pour sa conduite des débats et sa volonté de continuer à présider jusqu'au terme de la période biennale.

Prochaine session

89. La 6^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu les 23 et 24 mai 2016 à Berne. La 54^e session de la Commission d'experts du RID, à laquelle toutes les modifications prévues pour l'édition 2017 seront adoptées, aura ensuite lieu le 25 mai 2016. Le délai de soumission des documents pour les deux sessions court jusqu'au **8 avril 2016**.

**Textes adoptés par la 5^e session du groupe de travail permanent
de la Commission d'experts du RID**

Amendements au document OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 :

Chapitre 1.1

1.1.3.3 À l'alinéa c), supprimer la note de bas page 1).

Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition d'« **engin de transport** », remplacer « *véhicule* » par :
« *véhicule routier* ».

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.2]

Chapitre 1.4

1.4.2.2.1 L'amendement à l'alinéa f) reçoit la teneur suivante :

« Modifier l'alinéa f) comme suit :

« f) s'assurer que les plaques-étiquettes, les marques et les panneaux orange prescrits pour les wagons au chapitre 5.3 soient apposés ; ».

Chapitre 2.2

2.2.41.2.3 Modifier l'amendement comme suit :

À la fin du dernier tiret, remplacer « . » par :

« ; ».

Après le dernier tiret, ajouter :

« – Les matières qui polymérisent nécessitant une régulation de température :

No ONU 3533 MATIÈRE SOLIDE QUI POLYMÉRISE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE, N.S.A. ;

No ONU 3534 MATIÈRE LIQUIDE QUI POLYMÉRISE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE, N.S.A. ».

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.2]

2.2.9.1.14 Modifier le premier amendement comme suit :

Dans les matières énumérées avant le nota, après « Condensateurs électriques à double couche (avec une capacité de stockage d'énergie supérieure à 0,3 Wh) », ajouter une nouvelle ligne :

« Véhicules, moteurs et machines à combustion interne ».

Chapitre 3.2

Tableau A Supprimer l'amendement relatif au No ONU 3258.

[Document de référence : document informel WP.15/99/INF.20]

Pour les nouveaux Nos ONU 3531 et 3532, dans la colonne (13), supprimer les crochets autour de « TE11 ».

[Document de référence : document informel WP.15/99/INF.20]

Chapitre 3.3

DS 666 [Les amendements aux alinéas a) et b) dans les versions allemande et anglaise ne s'appliquent pas au texte français.]

Chapitre 4.1

4.1.1.19.1 Supprimer les crochets.

4.1.4.1

P 200 [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 4.3

4.3.5

TU 16 À la fin, ajouter le nouveau paragraphe suivant :

« Lorsque les citernes vides, non nettoyées, sont remises au transport, la mention supplémentaire suivante doit être inscrite dans le document de transport :

« La citerne est remplie de _____^{*)}, conformément à la disposition spéciale TU 16. »

^{*)} Dénomination(s) du ou des agents de protection. Si la citerne est remplie d'eau, il faut en donner la masse en kg ; s'il s'agit d'azote, il faut indiquer la pression en MPa ou en bar. »

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/3 tel qu'amendé]

Chapitre 5.3

5.3.1.1.4 Au début, supprimer :

« les marchandises dangereuses de ».

[Document de référence : document informel WP.15/99/INF.20]

Chapitre 5.4

5.4.1.2.3 Supprimer l'amendement.

Chapitre 6.2

6.2.4.1 Supprimer les crochets dans toute la sous-section.

Chapitre 6.8

6.8.2.6.1 Dans l'amendement concernant la norme « EN 13094:2008 + AC:2008 », dans la colonne (4), remplacer « 1^{er} janvier 2011 » par :

« 1^{er} janvier 2010 ».

Dans la nouvelle norme « EN 13094:2014 », dans la colonne (1), remplacer « 2014 » par :

« 2015 ».

6.8.3.4.17 [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 7.5

7.5.3 Modifier le premier paragraphe comme suit :

« Chaque wagon, grand conteneur, citerne mobile ou véhicule routier contenant des matières ou objets de la classe 1 et portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles n^{os} 1, 1.5 ou 1.6, doit être séparé dans le même convoi des wagons, grands conteneurs, citernes mobiles, conteneurs-citernes, CGEM ou véhicules routiers portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles n^{os} 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2 ou des véhicules routiers transportant, selon les indications du document de transport, des colis portant une étiquette conforme aux modèles n^{os} 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2, par une distance de protection. ».

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.4]

7.5.7.4 Modifier comme suit :

« **7.5.7.4** Les dispositions du 7.5.7.1 s'appliquent également au chargement et à l'arrimage des conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM sur les wagons ainsi qu'à leur enlèvement. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/14]

7.5.11 CW 36

Après « Code IMDG », ajouter une référence à la note de bas de page ^{*)}. La note de bas de page est libellée comme suit :

« ^{*)} Marque de mise en garde comportant l'inscription « ATTENTION – PEUT CONTENIR DES VAPEURS INFLAMMABLES » écrite avec des lettres mesurant au moins 25 mm de haut, placée à chaque point d'accès à un emplacement où elle sera facilement vue par les personnes ouvrant le véhicule ou conteneur ou entrant à l'intérieur. ».

Amendements supplémentaires :

Chapitre 1.1

1.1.4.2.1 Dans la première phrase, remplacer « wagons complets » par :

« chargements complets ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

À l'alinéa c), dans la première phrase, remplacer « wagons complets » par :
« chargements complets ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Chapitre 1.2

1.2.1 Modifier la définition de « **chargement complet** » comme suit :

- Remplacer « d'un *grand conteneur* » par :
« d'un *wagon* ou d'un *grand conteneur* ».
- Identifier le nota existant en tant que NOTA 1.
- ajouter un nouveau NOTA 2 comme suit :
« **2.** Cette définition couvre le terme de « wagon complet » utilisé dans les autres appendices de la COTIF et ailleurs dans la réglementation ferroviaire. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Supprimer la définition de « **wagon complet** ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Insérer les nouvelles définitions suivantes dans l'ordre alphabétique :

« **ECE**, voir *entité chargée de l'entretien*. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

« **entité chargée de l'entretien (ECE)**, toute entité aux termes des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – appendice G à la COTIF), certifiée conformément à l'annexe A de ces Règles uniformes*) et chargée de l'entretien d'un wagon ;

*) L'Appendice G est harmonisé avec la législation européenne, en particulier avec les directives n^{os} 2004/49/CE (articles 3 et 14 *bis*) et 2008/57/CE (articles 2 et 33) pour les éléments concernant les ECE. L'annexe A aux ATMF correspond au règlement (UE) n^o 445/2011 et porte sur le système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

« **gaz naturel comprimé (GNC)**, un gaz comprimé composé de gaz naturel à forte teneur en méthane auquel a été attribué le No ONU 1971 ; ».

[Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2015/16]

« **gaz naturel liquéfié (GNL)**, un gaz mis sous forme liquide par réfrigération composé de gaz naturel à forte teneur en méthane auquel a été attribué le No ONU 1972 ; ».

[Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2015/16]

Chapitre 1.4

1.4.2.2 Ajouter des nouveaux 1.4.2.2.7 et 1.4.2.2.8 libellés comme suit :

« **1.4.2.2.7** Avant le départ, le transporteur doit informer le conducteur du train des marchandises dangereuses chargées et de leur position dans le train.

Il est réputé satisfait aux dispositions du présent paragraphe si les annexes A et B de la fiche UIC 472^{*)} (« Bulletin de freinage, liste de composition pour l'agent de conduite et exigences à respecter pour l'échange des informations nécessaires à la production du fret ferroviaire ») sont appliquées.

^{*)} Édition de la fiche UIC applicable à partir du XX.XX.XXXX.

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/5]

1.4.2.2.8 Le transporteur doit veiller à ce que les informations mises à disposition de l'entité chargée de l'entretien (ECE) en vertu de l'article 15a, § 3, ATMF (appendice G à la COTIF) et de l'article 5 de l'annexe A aux ATMF concernent également la citerne et ses équipements. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

1.4.3.5 Dans la phrase d'introduction, avant les deux-points, insérer une référence à la note de bas de page ^{*)}. La note de bas de page est libellée comme suit :

« ^{*)} L'exploitant d'un wagon-citerne peut confier l'organisation des épreuves et contrôles prescrits au chapitre 6.8 à une entité chargée de l'entretien (ECE). ».

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.15]

Supprimer l'alinéa b).

L'alinéa c) existant devient l'alinéa b). À la fin du nouvel alinéa b), remplacer « . » par :

« ; ».

Ajouter les nouveaux alinéas suivants :

« c) à ce que les résultats des activités prescrites en a) et b) soient consignés dans le dossier de citerne ;

d) à ce que l'entité chargée de l'entretien (ECE) attribuée au wagon-citerne dispose d'un certificat valide également pour les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses ;

e) à ce que les informations mises à disposition de l'ECE en vertu de l'article 15a, § 3, ATMF (appendice G à la COTIF) et de l'article 5 de l'annexe A aux ATMF concernent également la citerne et ses équipements. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 tel que modifié par le document informel CE/GTP/5/INF.14]

1.4.3 Insérer le nouveau 1.4.3.8 libellé comme suit :

« 1.4.3.8 Entité chargée de l'entretien (ECE)

Dans le cadre du 1.4.1, l'entité chargée de l'entretien doit notamment veiller :

- a) à ce que l'entretien de la citerne et de ses équipements soit assuré d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation réponde aux prescriptions du RID ;
- b) à ce que les informations visées à l'article 15a, § 3, ATMF (appendice G à la COTIF) et à l'article 5 de l'annexe A aux ATMF concernent également la citerne et ses équipements ;
- c) à ce que les travaux d'entretien sur la citerne et ses équipements soient consignés dans le dossier de maintenance. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 tel que modifié par le document informel CE/GTP/5/INF.14]

Chapitre 1.8

1.8.3.11 À l'alinéa b), au cinquième tiret, supprimer :

« wagon complet, ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Chapitre 3.2

3.2.1 Dans la note explicative relative à la colonne (5), au premier tiret, remplacer « wagons complets » par :

« chargements complets ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Tableau A Pour la deuxième rubrique du No ONU 1202, dans la colonne (2), remplacer « EN 590:2009 + A1:2010 » par :

« EN 590:2013 + AC:2014 » (deux fois).

[Document de référence : document informel WP.15/99/INF.12]

Chapitre 3.3

DS 660 La note de bas de page **6) (auparavant 5))** reçoit la teneur suivante :

« ⁶⁾ Règlement ECE No 67 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation :

- I. Des équipements spéciaux pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés sur les véhicules des catégories M et N ;
- II. Des véhicules des catégories M et N munis d'un équipement spécial pour l'alimentation du moteur aux gaz de pétrole liquéfiés, en ce qui concerne l'installation de cet équipement). ».

Chapitre 4.1

- 4.1.1.21.6** Dans le tableau, pour « 1202 Carburant diesel ou Gazole » et « 1202 Huile de chauffe légère », dans la colonne (2b), remplacer « EN 590:2009 + A1:2010 » par :
« EN 590:2013 + AC:2014 ».

[Document de référence : document informel WP.15/99/INF.12]

4.1.4.1

- P 002** Dans la disposition spéciale d'emballage **PP 7**, dans la première phrase, supprimer :
« wagon complet/ ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

- P 003** Dans la disposition spéciale d'emballage spécifique au RID et à l'ADR **RR 6**, dans la première phrase, supprimer :

« wagon ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

- P 207** Dans la disposition spéciale d'emballage spécifique au RID et à l'ADR **RR 6**, dans la première phrase, supprimer :

« wagon ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Chapitre 4.3

- 4.3.2.1.7** Modifier comme suit :

- « **4.3.2.1.7** Le dossier de citerne doit être conservé par le propriétaire ou l'exploitant qui doivent être en mesure de présenter ces documents sur demande de l'autorité compétente et doivent s'assurer qu'ils sont à la disposition de l'entité chargée de l'entretien (ECE). Le dossier de citerne, avec les informations pertinentes concernant les activités de l'ECE, doit être tenu pendant toute la durée de vie de la citerne et conservé pendant 15 mois après que la citerne a été retirée du service. »

de l'autorité compétente.

Le dossier de citerne

En cas de changement de propriétaire ou d'exploitant au cours de la durée de vie de la citerne, le dossier de citerne doit être immédiatement transféré à ce nouveau propriétaire ou exploitant.

Des copies du dossier de citerne ou de tous les documents nécessaires doivent être mises à la disposition de l'expert pour les épreuves, contrôles et vérifications des citernes selon 6.8.2.4.5 ou 6.8.3.4.18, lors des contrôles périodiques ou exceptionnels. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2]

Chapitre 5.2

5.2.1.5 Dans le deuxième paragraphe, supprimer :

« par wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

5.2.2.1.8 Dans la phrase après le titre, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Chapitre 5.3

5.3.2.1.1 Dans le dernier sous-paragraphe, remplacer « wagons complets » par :

« chargements complets ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Chapitre 5.4

5.4.1.1 À l'alinéa j), dans la deuxième phrase, remplacer « wagons complets » par :

« chargements complets ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

5.4.2 [Modifier le titre comme suit :

« Certificat d'emportage de conteneur/véhicule ».]

Dans le premier paragraphe, remplacer « grand conteneur » par :

« conteneur ».

[Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2015/11 tel qu'amendé]

Dans le premier paragraphe, remplacer « certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule » par :

« certificat d'emportage de conteneur/véhicule ».

[Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2015/11 tel qu'amendé]

[À la fin du premier paragraphe, ajouter la nouvelle phrase suivante :

« Si un transport de marchandises dangereuses dans un véhicule précède un parcours maritime, un certificat d'emportage de conteneur/véhicule conforme à la section 5.4.2 du Code IMDG peut être fourni avec le document de transport. ».]

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.12]

Dans le deuxième paragraphe et dans le Nota, remplacer « certificat d'empotage du conteneur ou du véhicule » par :

« certificat d'empotage de conteneur/véhicule » (trois fois).

[Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2015/11 tel qu'amendé]

[Dans le deuxième paragraphe, après « chargement du conteneur », insérer :

« ou du véhicule ».]

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.12]

Identifier le nota existant en tant que nota 1.

Insérer le nouveau nota 2 libellé comme suit :

« **2.** Aux fins de la présente section, le terme « véhicule » inclut les wagons. ».

[Document de référence : document informel CE/GTP/5/INF.12]

5.4.3.3 Modifier comme suit :

« **5.4.3.3** Avant le départ, le conducteur du train doit consulter les consignes écrites sur les mesures à prendre en cas d'accident ou incident, eu égard aux renseignements fournis par le transporteur au sujet des marchandises dangereuses dans son train. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/5]

Chapitre 7.3

7.3.3.2.4 Dans la disposition supplémentaire **AP 7**, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

7.3.3.2.5 Dans la disposition supplémentaire **AP 7**, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

7.3.3.2.6 Dans la disposition supplémentaire **AP 7**, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Chapitre 7.5

7.5.1.4 Supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

7.5.11 Dans la prescription supplémentaire **CW 4**, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Dans la prescription supplémentaire **CW 16**, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Dans la prescription supplémentaire **CW 17**, supprimer :

« wagon complet ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

Dans la prescription supplémentaire **CW 31**, supprimer :

« wagons complets ou ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2015/7]

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States

Allemagne/Deutschland/Germany

M. Helmut **Rein**
M. Alfons **Hoffmann**
M. Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

M. Othmar **Krammer**
M. Gerhard **Mayer**

Belgique/Belgien/Belgium

M^{me} Caroline **Bailleux**

Bosnie-Herzégovine/Bosnien-Herzegowina/Bosnia-Herzegovina

M. Dragan **Zelenković**
M. Mladen **Kuravica**

Croatie/Kroatien/Croatia

M^{me} Snježana **Josipović**
M. Branko **Mikulić**
M. Damir **Lazor**
M. Josip **Kvesić**
M. Ratko **Batinić**
M^{me} Marija **Viličić**

Danmark/Dänemark/Denmark

M^{me} Bolette **Daugaard**
M. Steen Riis **Thomsen**

Espagne/Espanien/Spain

M^{me} Silvia **García Wolfrum**
M. Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

M^{me} Anu **Häkkinen**

France/Frankreich/France

M. Claude **Pfauvadel**

M. Michel **Korhel**

Hongrie/Ungarn/Hungary

M^{me} Árpádné **Hudák**

Lettonie/Lettland/Latvia

M^{me} Marianna **Heislere**

M. Dainis **Lacis**

M. Valerijs **Stuppe**

Lituanie/Litauen/Lithuania

M^{me} Liubove Meile **Vanceviciene**

M^{me} Vita **Soboliene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

M. Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Henk **Langenberg**

M^{me} Cathelleyne **Puts**

M. Benjamin **Beldman**

M. Sebe **Buitenkamp**

Pologne/Polen/Poland

M^{me} Joanna **Dolińska**

M. Henrik **Ognik**

M. Szczepan **Budzyński**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

M. Luboš **Knížek**

M. Vladimír **Hájek**

Roumanie/Rumänien/Romania

M. Gheorghe **Plavitu**
M. Mario **Rimniceanu**
M^{me} Silvica **Nica**
M^{me} Ana-Maria **Dascalu**
M. Eduard **Cobuz**
M. Mihai **Moisa Viorel**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M. Ian **Boddington**
M. Arne **Bale**

Suède/Schweden/Sweden

M. Björn **Antonsson**

Serbie/Serbien/Serbia

M^{me} Sladana **Kostić**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M. Colin **Bonnet**

Turquie/Türkei/Turkey

M. Mehmet Bülent **Özçelik**
M. Sinan **Oğuz**
M. Yavuz Sultan Selim **Kulaksiz**
M. Hasan **Özdemir**
M^{me} Hicran **Akgun**

Ukraine

M. Vadym **Trepyton**
M^{me} Liudmyla **Trygub**

II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States

Russie/Russland/Russia

M. Alexandr **Khristolyubov**

**III. Organisations internationales gouvernementales/
Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

Union européenne/Europäische Union/European Union

M. Roberto **Ferravante**

Agence ferroviaire européenne/Europäische Eisenbahn-Agentur/European Railway Agency (ERA)

M. Emmanuel **Ruffin**

M. Kyriakos **Doulis**

Committee of the Organization for Cooperation of Railways (OSJD)

M. Ehsan **Arfa**

**IV. Organisations internationales non gouvernementales
Internationale Nichtregierungsorganisationen
International non-governmental organisations**

CEFIC

M. Torsten **Klein**

UIC

M. Jean-Georges **Heintz**

UIP

M. Rainer **Kogelheide**

M. Philippe **Laluc**

UIRR

M. Ulrich **Lück**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

M. Jochen **Conrad**

M^{me} Katarina **Guricová**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

M. Werner **Küpper**
M. David **Ashman**
M^{me} Irina **Peremota**
M^{me} Helena **Gizeleza**
