

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OTIF/RID/CE/GT/2011-A

13. Dezember 2011

Original: Deutsch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Bericht der 12. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"
des RID-Fachausschusses**

(Hamburg, 6. und 7. Oktober 2011)

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail info@otif.org • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

1. Die 12. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses fand am 6. und 7. Oktober 2011 auf Einladung der GATX in Hamburg statt.
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen der Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Schweiz, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Darüber hinaus haben der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Privatwagen-Union (UIP), der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) und der Europäische Rat der chemischen Industrie (CEFIC) teilgenommen (siehe Anlage II im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2011-A/Add.1).

Vorsitz der Arbeitsgruppensitzung

3. Wie bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses beschlossen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2007-A Absatz 108), führt Herr Rainer Kogelheide (Deutschland) den Vorsitz und Herr Arne Bale (Vereinigtes Königreich) den stellvertretenden Vorsitz dieser Arbeitsgruppe.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

4. Die in der Einladung (Dokument A 81-03/501.2011) enthaltene vorläufige Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2: Genehmigung des Berichts der 11. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Bern, 18. und 19. Mai 2010)

5. Der zweite Entwurf des Berichts der 11. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Bern, 18. und 19. Mai 2010), der wegen verschiedener sich widersprechender Änderungswünsche noch nicht fertig gestellt werden konnte, wird wie folgt angenommen:

- Absatz 8: Die ursprüngliche Formulierung des Sekretariats wird beibehalten.
- Absatz 9:

Der erste Satz erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"Der Vertreter Deutschlands führt aus, dass auf Grund des leicht positiven Ergebnisses der Kosten-Nutzen-Analyse der ERA zu Entgleisungsdetektoren die ERA gebeten wird zu prüfen, ob ...".

Der zweite Satz wird wie vom Vertreter der ERA vorgeschlagen abgeändert:

"Der Vertreter der ERA erklärt, dass die ERA die Arbeitsgruppe so schnell wie möglich über verfügbare Ergebnisse aus den Entgleisungsstudien informieren werde."

- Absatz 37: Der vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene zweite Satz wird gestrichen.

TOP 3: Entgleisungsdetektion

6. Es wird daran erinnert, dass die ERA zwei Workshops zu der von Det Norske Veritas (DNV) erstellten Studie zur Entgleisungsvermeidung und -detektion in Lille durchgeführt hat (6. Mai 2011 und 29. September 2011). Die ERA hatte anlässlich des letzten Workshops darum gebeten, Kommentare zu den bisherigen DNV-Berichten spätestens innerhalb von zwei Wochen zuzusenden.
7. Im Teil B3 der Studie werden die aus Sicht von DNV zehn effizientesten Sicherheitsmaßnahmen gegenübergestellt. Präventive Maßnahmen, welche eine Entgleisung verhindern, finden sich dabei im oberen Bereich, Maßnahmen, welche die Auswirkungen von Entgleisungen minimieren, finden sich dagegen eher im Mittelfeld. Bei der vergleichenden Gegenüberstellung

der Ausrüstung mit Entgleisungsdetektoren von entweder allen Güterwagen oder allen Gefahrgutwagen oder, wie vom RID-Fachausschuss festgelegt, nur Gefahrgutwagen, die für die Beförderung der gefährlichsten Güter vorgesehen sind, ist festzustellen, dass die vom RID-Fachausschuss getroffene Auswahl das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist.

8. Der Vertreter Deutschlands weist darauf hin, dass die in der Tabelle 9 vor dem Entgleisungsdetektor für bestimmte RID-Wagen gelisteten drei Maßnahmen nur das Rollmaterial, nicht jedoch die Infrastruktur betreffen. Dies bedeute, dass eine Großzahl von Infrastrukturmaßnahmen ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Er stellt deshalb die Frage, ob es nicht sinnvoll sei, die Entscheidung des RID-Fachausschusses aufrecht zu erhalten, um die durch die Infrastruktur verursachten Entgleisungen aufzufangen. Generell sollte auch eine Kombination verschiedener Maßnahmen betrachtet werden.
9. Da die verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen jeweils den gesamten Güterverkehr betreffen, einige davon aber für den Gefahrgutverkehr nur bedingt relevant sind, stellt sich die Frage, welche Rangreihenfolge sich für den Gefahrgutverkehr ergeben würde.
10. Der Vertreter der UIC weist auf drei Punkte hin. Der erste betrifft die Wirksamkeit der verschiedenen im Teil B3 der Studie vorgeschlagenen Präventionsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Anlage B2 der Studie, in der die Liste der in der DNV-Studie berücksichtigten Entgleisungen enthalten ist. Ohne das Risikomodell in Frage stellen zu wollen, sei es wichtig festzustellen, dass die Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen von Land zu Land abweichen kann, da in der Studie von Durchschnittswerten ausgegangen werde, während die Anteile der Entgleisungsursachen in den verschiedenen Ländern unterschiedlich sein können.
11. Die zweite Bemerkung der UIC bezieht sich auf den Absatz 11.0 des Teils B3 der Studie und insbesondere auf den Punkt 11.2.2, in dem die Schutzmaßnahmen behandelt werden. Die Schlussfolgerungen und Empfehlungen von DNV betreffen nur die Maßnahme M1a – Ausrüstung aller Güterwagen mit Entgleisungsdetektoren. Die Schutzmaßnahmen M1a – Ausrüstung aller Gefahrgutwagen mit Entgleisungsdetektoren und M1a – Ausrüstung der vom RID-Fachausschuss festgelegten Wagen für sehr gefährliche Stoffe sind hingegen nicht Bestandteil einer Schlussfolgerung oder Empfehlung, ohne dass dies begründet ist. In der Kosten-Nutzen-Analyse stellen sich diese beiden Maßnahmen jedoch interessanter dar.
12. Die dritte Bemerkung bezieht sich auf die Wirksamkeit der Maßnahme P13 – WLID/WIM in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Maßnahme scheint für Kesselwagen weniger interessant als für den übrigen Güterverkehr zu sein. Dies bedeute jedoch nicht, dass die Maßnahme für Kesselwagen unnötig ist, da die Einrichtung neben der Feststellung von Ladungsfehlern auch der Feststellung anderer Fehler am Wagen ermögliche. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter sollte genauer untersucht werden.
13. Von verschiedenen Delegierten wird darauf hingewiesen, dass für einige Länder, die bereits über eine hohe Dichte von ortsfesten Anlagen, wie z.B. Heißläuferortungsanlagen, verfügten, Maßnahmen am Rollmaterial interessant sein könnten, um die Sicherheit weiter zu erhöhen. Auch wird auf den politischen Aspekt der Problematik hingewiesen, da es für die Öffentlichkeit unverständlich sei, dass Entgleisungen manchmal überhaupt nicht bemerkt werden und dass weiterhin Entgleisungen mit schwerwiegenden Folgen auftreten, obwohl die Technik der Entgleisungsdetektion zur Verfügung steht.
14. Bezüglich des unter Absatz 5.3.1.3 des Teils B3 der Studie aufgeführten Klammervermerks ("Ein zusätzlicher Nutzen könnte beispielsweise auch im Bedarf einer geringeren Dichte von Heißläuferortungsanlagen bestehen.") rät die Arbeitsgruppe zu größter Vorsicht, da diese Ortungsanlagen nicht nur der Feststellung von Lagerdefekten, sondern auch der Feststellung festliegender Bremsen dienen. In der Arbeitsgruppe wird angeregt, dass im Bericht der DNV die bereits teilweise vorgenommene Umrüstung auf Kunststofflager und andere bereits bestehende Maßnahmen deutlicher angesprochen und bewertet werden sollten.

15. Zu Absatz 11.2.2 des Teils B3 der Studie bemerkt der Vertreter der UNIFE, dass Fehlalarme nur in Verbindung mit Entgleisungsdetektoren erwähnt würden, obwohl diese auch für alle übrigen Maßnahmen von Bedeutung sein könnten. Bei den neuen Entgleisungsdetektoren mit höheren Auslöseschwellwerten seien seit 2004 keine Fehlauflösungen mehr festgestellt worden, so dass die dargestellten negativen Auswirkungen einer Fehlauflösung nicht mehr relevant seien. Auch gibt er zu bedenken, ob eine vorherige Signalisierung einer Entgleisung im Führerstand zu anderen Handlungen des Triebfahrzeugführers führen würde, da das Beförderungsunternehmen in solchen Fällen zweifelsohne das sofortige Anhalten vorschreiben würde.
16. Da bis November nicht mehr Informationen vorliegen werden, wird für die 50. Tagung des RID-Fachausschusses nur eine kurze Diskussion empfohlen. Bei der übernächsten Tagung des RID-Fachausschusses sollte dann auch über eine eventuelle Ausdehnung auf weitere gefährliche Güter und ein Einführungsdatum diskutiert werden. Da eine einzige Maßnahme nicht geeignet erscheint, die Gefahr von Entgleisungen signifikant zu reduzieren, sollte der RID-Fachausschuss nicht an einer Entscheidung zu Gunsten von Entgleisungsdetektoren gehindert werden.

TOP 4: Tropfleckagen

Checklisten

Informelles Dokument: INF.2 (CEFIC)

17. Der Vertreter des CEFIC stellt sein informelles Dokument vor, in dem Checklisten für die Oben-/Untenbefüllung und Oben-/Untenentleerung von Kesselwagen enthalten sind. Er präzisiert, dass diese Checklisten nur der Vermeidung von Tropfleckagen dienen und keine weiteren Prüfpunkte enthielten, die vor der Aufgabe zur Beförderung abzarbeiten seien. Grundsätzlich dienen die Checklisten der Sicherstellung, dass die Kesselwagen auf beiden Seiten dicht sind und zwischen der **zweiten (äußere Absperreinrichtung)** und **dritten Verschlusseinrichtung (in der Regel Schraubkappe)** kein Produkt mehr enthalten ist. Innerhalb des Europäischen Rats der chemischen Industrie würden diese Checklisten als Empfehlungen im Rahmen des "Responsible Care" angesehen.
18. Der Vertreter der Niederlande weist darauf hin, dass in der Studie der deutschen Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) weitergehende Empfehlungen enthalten seien, die sich in der Checkliste nicht wiederfinden, wie z.B. Einhaltung von Drehmomenten für das Verschließen, Art der zu verwendenden Ventile und Dichtungen. Er ergänzt, dass eine Sichtprüfung nicht ausreiche, da damit lediglich die vor Beginn einer Beförderung auftretenden Undichtheiten festgestellt werden könnten.
19. Nach der Diskussion empfiehlt die Arbeitsgruppe, bei den Pflichten des Befüllers und Entladers **einen Hinweis** aufzunehmen, **dass Mindestvorgaben für die Prüfung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen in den Checklisten des CEFIC enthalten sind.**
20. Die Staatenvertreter werden gebeten, die in den Checklisten dargestellten Arbeitsschritte zu prüfen und dem Vertreter des CEFIC gegebenenfalls Änderungsvorschläge zu übermitteln, damit dieser für die 50. Tagung des RID-Fachausschusses ein offizielles Dokument unterbreiten kann.
21. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass die vorgestellten Checklisten nicht statischer Natur sind und bei Auftreten von Problemen gegebenenfalls fortgeschrieben werden müssen.

In Italien festgestellte Undichtheiten von Kesselwagen*Informelles Dokument:* INF.1 (Italien)

22. Wegen der Nichtanwesenheit eines Vertreters Italiens wird dieses Dokument, das eine verbindliche Dokumentation der nach einem Befüllen oder Entleeren durchgeführten Dichtheitsprüfungen verlangt, nicht näher behandelt.
23. Die Vertreterin Frankreichs **antwortet auf die durch das Dokument Italiens aufgeworfenen kritischen Punkte (siehe Anlage I). Sie erklärt, dass Ende 2010 am Verladeort Lavera sowie am letzten Rangierbahnhof vor der Grenze Kontrollmaßnahmen durchgeführt worden seien und dass seit Januar 2011 kein weiterer Zwischenfall festgestellt worden sei. Sie bittet hingegen darum, dass gleiche Maßnahmen in Italien für ungereinigte leere Wagen, die nach Frankreich zurückkehren und immer wieder zu Zwischenfällen führten (fehlende oder lockere Bolzen und Flansche), durchgeführt werden.**

TOP 5: Unfallberichte

24. Der Vertreter der Niederlande erklärt, dass die Untersuchungsergebnisse des Unfalles vom 24. September 2009 in Barendrecht in **niederländischer** Sprache vorlägen. Er ergänzt, dass die Ergebnisse keine Auswirkungen auf das Gefahrgutrecht gezeigt hätten, so dass von einer Unterbreitung des Schlussberichts abgesehen worden sei.
25. Der Vertreter der Schweiz weist darauf hin, dass aus Unterabschnitt 1.8.5.2 RID nicht klar hervorgehe, in welchen Fällen ein Unfallbericht an das Sekretariat der OTIF weitergeleitet werden müsse, und kündigt einen diesbezüglichen Antrag für den RID-Fachausschuss an.

TOP 6: VerschiedenesFür die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)*Informelles Dokument:* INF.3 (UIP)

26. Zur Klarstellung der Frage, wer für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortlich ist, wurde in der Richtlinie 2008/110/EWG das Konzept der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) eingeführt, wonach für jeden Güterwagen eine ECM benannt werden muss, die in einem europäischen Fahrzeugregister registriert wird.
27. Die Zertifizierungsgrundlagen, die momentan von der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) entwickelt werden, enthalten auch Anforderungen an ECM, die Gefahrgutwagen instand halten. Diese ECM müssen ihre Kenntnisse und Verfahren in Bezug auf gefährliche Güter nachweisen, um beispielsweise Tankprüfungen sicherzustellen. Dies bedeutet, dass nach Ablauf der Übergangsperiode nur noch zertifizierte ECM die Instandhaltung von Gefahrgutwagen organisieren dürfen.
28. Da gemäß RID der Betreiber eines Kesselwagens für die Instandhaltung der Tanks und deren Ausrüstungen verantwortlich ist, möchte der Vertreter der UIP mit seinem informellen Dokument eine Diskussion darüber anstoßen, wie künftig die Pflichten zwischen dem Betreiber eines Kesselwagens einerseits und der ECM andererseits verteilt werden können, da die ECM nicht notwendigerweise mit dem Betreiber identisch sein muss.
29. Nach der Diskussion stellt die Arbeitsgruppe fest, dass die europäischen Regelungen nicht in Widerspruch zum RID stehen, jedoch genutzt werden könnten, um die im RID nicht näher beschriebenen Handlungen näher zu beschreiben. Wenn eine detaillierte Prüfung der in der Verordnung der Kommission 445/2011 enthaltenen Anforderungen an ECM ergibt, dass diese im Sinne des RID ausreichend sind, könnte im RID ein Hinweis aufgenommen werden, dass

die Vorschriften des RID bei Anwendung dieser Verordnung erfüllt sind. Einem solchen Hinweis steht der Vertreter der Niederlande jedoch skeptisch gegenüber.

30. Die Arbeitsgruppe ist mehrheitlich auch der Meinung, dass eine Verteilung von Pflichten zwischen dem Betreiber eines Kesselwagens und der ECM nicht notwendig ist, da der Betreiber mit dem Mieter vertraglich vereinbaren kann, welche Pflichten der Mieter zu übernehmen hat und dass der Mieter, wenn dieser gleichzeitig als ECM tätig wird, über die entsprechende Qualifizierung verfügen muss. Gegebenenfalls könnte bei den Pflichten des Betreibers ein zusätzlicher Absatz in Anlehnung an Absatz 1.4.3.7.2 aufgenommen werden, wonach der Betreiber bei Inanspruchnahme anderer Beteiligter geeignete Maßnahmen ergreifen muss, um sicherzustellen, dass den Vorschriften des RID entsprochen worden ist.

Ausrüstung von Neubau-Kesselwagen und anderen Gefahrgutwagen mit Handbremsen, die von der Übergangsbühne aus bedient werden können

Informelles Dokument: INF.4 (UIP)

31. Die UIC-Merkblätter 573 und 535-3 fordern für Kesselwagen und andere Wagen für die Beförderung gefährlicher Güter grundsätzlich Handbremsen, die von der Übergangsbühne aus bedient werden können. Diese Anforderung ist in der momentan geltenden TSI unter Punkt 4.2.4.1.2.8 enthalten. In der Neufassung dieser TSI ist auf Wunsch der ERA keine diesbezügliche Vorschrift mehr enthalten, weil es sich dabei um eine betriebliche und nicht um eine rollmaterialbedingte Anforderung handelt.
32. Die UIP stellt in ihrem informellen Dokument die Frage nach dem Hintergrund der in den UIC-Merkblättern enthaltenen Anforderung, die den Einsatz innovativer Bremssysteme, die zwar von der Seite, nicht jedoch von der Übergangsbühne aus bedient werden können, erschwere. Obwohl die UIC-Merkblätter nicht mehr rechtsverbindlich seien, würden sie von einigen Zulassungsbehörden als Stand der Technik betrachtet.
33. Nach Aussage der UIC sei diese Anforderung ursprünglich in die UIC-Merkblätter aufgenommen worden, um die Sicherheit verschiedener Rangierbewegungen (z.B. Ablaufen vom Ablaufberg in nicht automatisierten Rangierbahnhöfen und Abstoßen von Wagen) zu verbessern. Die insbesondere für Kesselwagen vorgeschriebene Handbremse wird weiterhin in verschiedenen Eisenbahnanlagen, aber auch zum Abstellen von Wagen oder Wagengruppen verwendet.
34. Die Arbeitsgruppe bittet die UIC, diese Frage zunächst innerhalb des Verbandes zu klären. Die UIP könnte anschließend mit einem offiziellen Dokument auf diese Frage zurückkommen. Sollte sich bei Überprüfung durch UIP ergeben, dass speziell für Gefahrgutwagen eine Handbremse auf der Übergangsbühne benötigt wird, wäre wegen des nicht mehr verbindlichen Charakters der UIC-Merkblätter und der Streichung in der Neuauflage der TSI eine Übernahme dieser Anforderung in das RID zu erwägen.

EN-Normen EN 14432 und EN 14433

35. Das Problem der zwingenden Anwendung der Normen EN 14432 und EN 14433, die Anforderungen an Armaturen für Gefahrguttanks enthält, ist in der Vergangenheit in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung behandelt worden (siehe dazu insbesondere Absätze 32 bis 37 des Berichts OTIF/RID/RC/2011-A/Add.1 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.1) und Absätze 18 bis 22 des Berichts OTIF/RID/RC/2011-B/Add.2 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124/Add.2)).
36. Während eine kleine Mehrheit der Tank-Arbeitsgruppe für die Aufnahme einer Übergangsvorschrift war, wurde diese Übergangsvorschrift, die eine weitere Nutzung der 2011 an Kesselwagen angebrachten nicht normenkonformen Armaturen ermöglicht hätte, von der Gemein-

samen Tagung (Genf, 13. bis 23. September 2011) mit einer kleinem Mehrheit abgelehnt (siehe Absätze 9 bis 13 des Berichts OTIF/RID/RC/2011-B (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124)).

37. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anzahl der Zeichnerstaaten der entsprechenden multilateralen Vereinbarungen RID 7/2011 und ADR M 241, die vermuten lässt, dass für den Eisenbahnverkehr ein größeres praktisches Problem besteht, kündigt der Vertreter der UIP an, bei der 50. Tagung des RID-Fachausschusses mit einem offiziellen Dokument auf diese Frage zurückzukommen.

Risikobewertung

38. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass er bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses (Sofia, 16. bis 20. November 2009) ein Argumentationsdokument angekündigt habe, mit dem durch verschiedene Entwicklungen im Eisenbahnbereich, wie die Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG), die Einrichtung der Europäischen Eisenbahn-Agentur sowie die Kapitel 1.9 und 1.11 RID, eine Gleichwertigkeit mit den Forderungen der Seveso-II-Richtlinie nachgewiesen werden könne (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2009-A Absätze 129 bis 132). Mittlerweile liege ein Synthese-Dokument über Äquivalenzen und Differenzen vor, das sich derzeit noch in der Analysephase befinde.
39. Die Arbeitsgruppe dankt dem Vertreter der UIC für die Ausarbeitung dieses Dokuments, das für diejenigen, die an der Schnittstelle von Störfall-, Gefahrgut- und Eisenbahnrecht arbeiten, sehr hilfreich sein kann. Auch könnte es im Bereich der allgemeinen Eisenbahnsicherheit zum Verständnis der Forderung nach Entgleisungsdetektoren beitragen. Es wird als wichtig empfunden, dass die UIC dieses Hilfsmittel zur Verfügung stellt.
-

Commentaires de la France au document informel INF.1

Le document présenté par l'Italie appelle plusieurs remarques :

1. Ce document est présenté comme faisant partie des mesures urgentes à prendre suite à l'accident de Viareggio. Les causes officielles de cet accident n'ayant pas encore été déterminées, il ne peut y avoir de lien établi, mais l'on sait de manière sûre qu'il ne s'agit pas de fuites de gouttes.
2. Les éléments présentés dans ce document, à travers l'étude des fuites de gouttes survenues entre le 1^{er} juillet 2009 et les 31 décembre 2010, nécessitent quelques commentaires :
 - Il ressort que 85% des événements se sont produits sur des transports ayant leur origine à l'étranger et 40% sont liés à des wagons entrés par le point frontière français de Vintimille.
 - Une analyse détaillée du tableau joint au document, montre que sur les 20 événements attribués à la frontière de Vintimille dans la note, 12 seulement se sont réellement produits sur ce site. Les 8 autres sont des événements qui sont survenus plusieurs heures après le passage à Vintimille et donc après la vérification faite à la frontière.
 - Sur 12 événements, 3 n'ont pas été communiqués au conseiller à la sécurité de l'entreprise ferroviaire française, ce qui pose problème pour y remédier.
 - La majorité des événements survenus sont liés à des fuites au niveau du trou d'homme (8 cas), 4 cas sont liés à des fuites sur la phase gazeuse, 3 sont liés à des brides défailtantes (fuite robinet Klinger) et 1 cas est lié à un bouchon fileté.
 - Les détenteurs de wagons sont VTG (surtout) et ERMEWA.
 - Selon le document de l'Italie, la cause des fuites serait due à :
 - Une maintenance de routine peu attentive en ce qui concerne les joints et l'étanchéité au niveau des boulons,
 - Des chargements et déchargements réalisés par du personnel pas assez formé, ni sensibilisé.
3. Ce problème a déjà été soulevé à la dernière réunion du groupe de travail, et la France, comme elle s'y était engagée a fait un travail de fond sur ce dossier qui concerne le trafic de gaz entre la France et l'Italie.

Les mesures qui ont été prises sont les suivantes :

- Des contrôles ferroviaires ont été organisés en décembre 2010 sur le site du triage de Miramas (dernier triage avant la frontière) ainsi que chez le chargeur à Lavera (site industriel). Ces contrôles n'ont rien donné et le matériel a été vérifié conforme.
- Le conseiller à la sécurité de la SNCF a établi des courriers aux chargeurs afin de les sensibiliser à ce problème récurrent.
- Une réunion a été organisée avec les principaux détenteurs de wagons (VTG et ERMEWA) pour vérifier le suivi de la maintenance effectuée sur les wagons signalés. Les détenteurs ont apporté la preuve que cette maintenance a bien été réalisée.

Le résultat de toutes ces mesures est que depuis janvier 2011 il n'y a plus d'incident de fuites de gouttes signalés par l'Italie.

4. Par contre, la France a également réalisé, avec l'aide de la SNCF, une étude approfondie sur le problème des mêmes wagons qui reviennent à vide, non dégazés, d'Italie.

Le constat est le suivant :

- En 2009 16 rapports RID ont été adressés à TRENITALIA dont 11 pour boulons et écrous de brides manquants ou desserrés, notamment en provenance de la gare de CASTEL-GUELFO (à 8 reprises).
- En 2010, 12 rapports RID ont été adressés à TRENITALIA dont 5 pour boulons et écrous de brides manquants ou desserrés. Ces envois avec défauts provenaient notamment de PORTOGRUARO (5 rapports), DOMEGLIARIA (3 rapports) et APRILIA (2 rapports). Un événement a même généré une fuite sur la phase gaz due à des boulons desserrés sur bride.
- En 2011 jusqu'à ce jour, 7 rapports RID ont été envoyés à TRENITALIA dont 3 pour problèmes sur brides défailtantes.

Ce chiffre est inquiétant puisque la campagne de gaz entre la France et l'Italie vient à peine de commencer (octobre-avril).

La France souhaite donc profiter de l'opportunité donnée par le document de l'Italie pour demander qu'un travail réciproque sur les retours à vide à destination de la France soit réalisé.

Le principal opérateur ferroviaire – la SNCF – ayant mis en place depuis plusieurs années déjà, un tableau d'enregistrement de tous les événements affectant le transport de marchandises dangereuses sur le territoire français, cette base de donnée peut, et on l'a vu dans le point précédent, donner des indications précises sur les axes de travail : relation concernée, chargeur ou destinataire concernés, détenteur de wagon concerné, voire wagon concerné puisque les n° de wagons figurent sur cette base.

Cette méthode présente l'avantage de cibler géographiquement les trafics posant problème et d'y faire apporter très rapidement des corrections, puisque les intervenants selon 1.4 du RID sont clairement identifiés.

De plus, la mise en place de contrôles ferroviaires, dont les choix sont orientés à travers la même base de données, va permettre de verrouiller un peu plus le respect des prescriptions du RID, dans la mesure où tout contrôle positif donnera lieu à l'établissement d'une contravention.

C'est la raison pour laquelle la France estime que la mise en place systématique d'une checklist telle que proposée par l'Italie n'est pas la solution la plus appropriée dans la mesure où elle ne fait qu'acter matériellement la responsabilité des intervenants – qui est déjà clairement établie au 1.4 du RID – mais qu'elle n'apporte pas de garantie sur la vérification réellement effectuée.

Un système de contrôle de la bonne application du RID – assorti de contravention en cas de manquement – réalisé par les Etats membres nous semble apporter plus de garantie sur le respect de la législation au regard de la sécurité des transports.
