

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Office central
Zentralamt
Central Office**

**A 81-03/511.2004
19 janvier 2004**

AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final de la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID pour
le transport de marchandises dangereuses
(Meiningen, 15 au 18 novembre 2004)**

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

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

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. The Central Office only has a small number of copies available.

SOMMAIRE

	Paragraphes
Adoption de l'ordre du jour	1
Election du Bureau	2
Présence et quorum	3
Technique des citernes et des véhicules	4 – 53
Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »	54 - 60
Autres propositions	61 - 101
Entrée en vigueur de la nouvelle COTIF	102 - 106
Clôture de la session	107 - 110

Annexe 1: Textes adoptés

Annexe 2 : Prise de position du service juridique du secrétariat de l'OTIF sur l'entrée en vigueur d'errata du secrétariat aux textes de notification

Annexe 3: Liste des participants

POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

1. L'ordre du jour modifié en fonction de la disponibilité et de la présence de différents experts a été adopté.

POINT 2 : ELECTION DU BUREAU

2. Messieurs Helmut Rein (Allemagne) et Wieger J. Visser (Railion Nederland) ont été réélus pour cette session en tant que Président et Vice-président.

POINT 3 : PRESENCE ET QUORUM

3. 15 des 42 Etats membres étant représentés, le quorum (1/3 des Etats membres) était atteint et la Commission d'experts du RID pouvait valablement délibérer.

POINT 4 : TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VEHICULES

Document informel : INF.2

4. Par son document informel, le représentant de la Suisse a informé que son Gouvernement n'a formulé aucune opposition aux modifications du RID conformément à l'article 21 § 2 de la COTIF et que c'est une grande préoccupation de son Gouvernement que soient fixées des exigences techniques supplémentaires pour les wagons-citernes.

Eléments d'absorption d'énergie

Documents : A 81-03/507.2004, par. 5 à 9
OCTI/RID/CE/41/4e) (UIC)

5. Le représentant de l'UIC a rectifié que ce document a été soumis par le représentant de l'Allemagne. Le représentant de l'UIP, qui a participé aux travaux de la Commission Technique et Recherche de l'UIC, a expliqué que le document représente l'état final provisoire des discussions. Avant que l'on se réfère dans le RID à la Fiche UIC 573, il faudrait attendre de connaître les expériences acquises dans la pratique avec cette fiche.

6. La Commission d'experts du RID a confirmé que provisoirement l'on peut procéder d'après cet état de la Fiche UIC, et elle a constaté que la version allemande de la fiche doit encore être alignée sur la version française. Il s'agit d'une phrase manquante au 1^{er} tiret sous 6.1 (« L'élément anti-crash doit être équipé d'un dispositif de visualisation de déclenchement de la déformation plastique (Description et texte à proposer par le Groupe de Travail 5 RIV) »). La Fiche UIC devrait dans deux ans à nouveau figurer à l'ordre du jour de la Commission d'experts du RID.
7. Le représentant de l'UIC a informé dans ce contexte sur l'intention de réunir différentes Fiches UIC et normes. Il a été décidé d'inviter une personne compétente pour la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », qui pourra renseigner sur le domaine de la normalisation. En outre, le secrétariat a été prié par la Commission d'experts du RID de s'assurer, une fois que l'Agence ferroviaire européenne (AFE) sera fonctionnelle, qu'un représentant compétent de l'AFE pour le domaine des marchandises dangereuses participera aux sessions.

Détecteurs de déraillement

Documents : A 81-03/507.2004, par. 10 à 17
OCTI/RID/CE/41/4c) (Allemagne)

8. En introduction, le Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a renvoyé à l'état des discussions résumé dans le par. 17 du rapport A 81-03/507.2004.
9. Le représentant de l'Allemagne a présenté son document qui contient une décision de principe sur l'utilisation future de détecteurs de déraillement. Il a été d'avis que deux années devraient suffire pour récolter suffisamment d'expériences pratiques en Suisse et pour développer d'autres systèmes techniques, de façon qu'une mise en vigueur puisse être envisagée pour le 1^{er} janvier 2009.
10. Le représentant de l'UIC a concédé que des détecteurs de déraillement sont judicieux en cas de déraillement d'un seul essieu, mais il a fait cependant remarquer que la casuistique présentée au groupe de travail « Analyses de risques standardisées » a démontré que dans les 10 déraillements énumérés avec de grandes fuites de produit, des

détecteurs de déraillement n'auraient pas été judicieux. Il faudrait en tenir compte lors des prochaines délibérations.

11. Le représentant des Pays-Bas a renvoyé à un accident dans son pays, au cours duquel le déraillement d'un wagon a causé de gros dégâts à l'infrastructure et qui n'a été découvert que fortuitement en raison du fait qu'il s'est remis sur les rails de lui-même. Cet accident souligne l'importance de la détection de déraillement, étant donné que la non constatation peut également avoir des conséquences graves pour le trafic des voyageurs.
12. Le représentant de la France a proposé de modifier la teneur de la décision, pour autoriser d'une part d'autres solutions techniques pour diminuer les risques de déraillement, tels que par exemple des détecteurs de boîtes chaudes (voir également rapport du groupe de travail A 81-03/509.2003, par. 13a), et de collaborer d'autre part avec les autres instances qui traitent du thème du déraillement.
13. Le représentant de la Belgique a fait observer qu'à l'exception des trains complets, l'équipement de wagons isolés avec des détecteurs de déraillement n'atteint pas son objectif, étant donné que des wagons qui ne doivent pas être équipés de détecteurs de déraillement peuvent provoquer des déraillements avec des conséquences sur l'ensemble du train de wagons. **Il est également essentiel d'avoir une compatibilité entre les différents systèmes éventuellement utilisés. Ce n'est qu'à partir du moment où les systèmes autorisés auront été déterminés qu'on pourra imposer leur montage, avec une période transitoire de 4 ans au minimum.**
14. Le Président a résumé qu'une concurrence entre des solutions techniques différentes est absolument nécessaire. La solution de principe devrait préconiser des conditions cadres pour le développement de systèmes alternatifs. Si aucune solution alternative ne devait être trouvée en pratique dans la période donnée, la décision définitive pourrait également être reportée. Les travaux doivent être effectués en collaboration avec d'autres instances européennes, afin d'assurer un élargissement aussi poussé que possible (éventuellement également pour les wagons pour marchandises non dangereuses).
15. La teneur suivante de la décision de principe modifiée par la proposition de la France est adoptée par 9 voix pour, aucune opposition et 5 abstentions :

« La Commission d'experts du RID est convaincue de la nécessité de mesures pour prévenir les déraillements lors du transport de marchandises dangereuses. Elle contactera les autres instances compétentes traitant du thème du déraillement en vue d'élaborer les mesures les plus appropriées. Dans ce contexte, il faut reprendre dans le RID une description d'objectif **général** dont l'entrée en vigueur est envisagée pour l'année 2009, en fonction de la résolution des problèmes techniques. »

Mesures de protection pour éviter les dommages par chevauchement de tampons

Documents : A 81-03/507.2004, par. 18 à 34
 OCTI/RID/CE/41/4a) (France)
 OCTI/RID/CE/41/4b) (Allemagne)
 OCTI/RID/CE/41/4d) (Suisse)

Documents informels : INF.3 (France)
 INF.4 (Belgique)

Eviter les chevauchements de tampons

16. La mesure supplémentaire proposée par la France dans le document OCTI/RID/CE/41/4a) pour éviter les chevauchements de tampons (option 1a) a été adoptée en raison de son rapport favorable coûts/utilité, même si une proposition de texte ne pourra être disponible qu'une fois les épreuves nécessaires achevées. Pour rendre claire l'équivalence de cette mesure avec les autres options, les quatre options qui en résultent nouvellement ont été renumérotées (voir Annexe 1).

Mesures équivalentes

17. Sur proposition orale des représentants des Pays-Bas et de l'Autriche les termes « ou équivalentes » (mesures) ont été supprimés (voir Annexe 1). Les expériences avec des mesures équivalentes devraient le cas échéant être reprises dans des accords particuliers multilatéraux afin d'assurer une connaissance internationale de mesures nationales.

Augmentation de l'épaisseur de paroi pour les gaz très toxiques

18. En ce qui concerne la phrase supplémentaire énumérée à l'alinéa b) dans la proposition OCTI/RID/CE/41/4a) de l'Allemagne (augmentation de l'épaisseur de paroi à 18 mm pour certains gaz très toxiques), le représentant de l'Allemagne a expliqué, en réponse à une demande, que la liaison fond de la citerne (18 mm) / enveloppe de la citerne ne présente aucun problème, étant donné que des règlements techniques prévoient déjà dans ce cas certains angles.
19. De l'avis des représentants de la République tchèque et de la Belgique, aucune épaisseur de paroi plus élevée ne devrait être prescrite pour ces gaz, mais il faudrait plutôt arriver à une limitation aux options b) et c). **Le représentant de la Belgique a craint un excès de rigidité (risque de fissure) et l'absence d'essais pour les épaisseurs de 18 mm.**
20. La Commission d'experts du RID a adopté la phrase supplémentaire par 7 voix pour, une opposition et 7 abstentions.

Couverture sandwich

21. Le représentant de la France a retiré le renvoi à la norme EN 13094 contenue dans son document OCTI/RID/CE/41/4a) pour mesurer la résilience spécifique (capacité d'absorption d'énergie). Le représentant de l'Allemagne a cependant proposé de reprendre la proposition de la France, étant donné que la valeur décrite de 22 kJ ne pourrait être atteinte que de la manière décrite dans la norme.
22. Le renvoi à la norme EN 13094 a été adopté, la teneur a cependant été légèrement adaptée pour tenir compte du fait que la norme s'applique à vrai dire aux citernes métalliques (voir Annexe 1).
23. Pour écarter les dangers de corrosion par des mesures de construction (document OCTI/RID/CE/41/4b)), le représentant de la Suisse a justifié pourquoi cette mesure devrait être à son avis administrativement admise (document OCTI/RID/CE/41/4d)). Le rembourrage avec de la mousse de polyuréthane devrait être effectué dans certaines conditions ambiantes, pour éviter d'attirer l'humidité. Lors du rembourrage, il faut se veiller à ce que les espaces vides soient absolument évités et à ce que les rac-

cords soient proprement fermés. Cela joue particulièrement un grand rôle lors du ré-équipement des wagons-citernes pour les gaz particulièrement toxiques.

24. Le représentant de l'UIC a expliqué qu'il s'agit en l'occurrence d'une adaptation mineure de l'agrément du prototype selon la sous-section 6.8.2.3, dans laquelle les autorités compétentes sont impliquées. **Cet avis a été partagé par la Commission d'experts du RID.**
25. Le représentant de la Suisse a en conséquence retiré sa proposition complémentaire. La phrase supplémentaire sous b) dans le document OCTI/RID/CE/41/4b) a été adoptée.

Plaque de protection

26. En ce qui concerne la hauteur de la plaque de protection, le représentant de la France a retiré la suppression proposée du membre de phrase « soit 2/3 du diamètre de la citerne ou » dans son document OCTI/RID/CE/41/4a).
27. Sur le complément proposé également dans le document de la France, que le dispositif d'arrêt ne doit pas être placé à plus de 650 mm au-dessus de l'axe des tampons, le Président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a exprimé la crainte que cette distance soit trop faible et que le tampon glisse à côté du dispositif d'arrêt. L'angle supérieur du plateau de tampon du tampon s'élevant se trouve, en partant d'une hauteur de 350 mm du plateau de tampon, en cas de chevauchement complet, à une hauteur de 575 mm au-dessus de l'axe des tampons, et qu'ainsi il ne reste plus qu'une distance de 125 mm entre l'angle supérieur du plateau de tampon et le dispositif d'arrêt. A son avis, il n'y a pas de danger que la plaque de protection se replie si le dispositif d'arrêt est installé plus haut, étant donné que celle-ci ne doit pas être étayée vers l'arrière.
28. Le représentant de la France a fait observer qu'un dispositif d'arrêt installé trop haut n'empêche éventuellement pas un chevauchement des tampons et qu'il faut aussi tenir compte de la réaction des éléments d'absorption d'énergie prescrits à partir de 2005. Si la plaque de protection se plie, la fonction des dispositifs d'arrêt est remise en question.

29. Le représentant de l'UIP a expliqué que la plaque de protection de 6 mm d'épaisseur représente en pratique un renforcement du fond de la citerne et doit empêcher la pénétration du fond de la citerne. L'épaisseur de 6 mm n'est cependant pas suffisante pour empêcher que la plaque de protection se plie. Il a proposé, de préciser, dans la proposition OCTI/RID/CE/41/4b) de l'Allemagne, au 2ème point du 2ème tiret, que le dispositif d'arrêt doit être installé à l'angle supérieur de la plaque de protection réduite dans la hauteur.
30. La proposition de l'Allemagne soumise au vote par le Président avec le complément proposé oralement par le représentant de l'UIP a été adoptée par 5 voix pour, 2 oppositions et 8 abstentions.
31. La précision sur la largeur respective de la plaque de protection proposée par le représentant de la France dans le document informel INF.3 a été adoptée (voir Annexe 1).

Mesures transitoires

32. Les mesures transitoires seront adaptées à la présentation figurant dans le document OCTI/RID/CE/41/6f), un rééquipement avec les dispositifs de protection nouvellement proposés par la France étant également admis. Etant donné que ces derniers ne sont pas encore définis, la teneur ainsi modifiée a été placée provisoirement entre crochets (voir Annexe 1).

Mesures pour les conteneurs-citernes

33. Dans son document informel INF.4 la représentante de la Belgique estimait nécessaire que la Commission d'experts du RID se penche également sur le rééquipement des conteneurs-citernes pour les matières très dangereuses.
34. Etant donné que les conteneurs-citernes sont des engins de transport multimodaux, la discussion a porté sur l'instance qui serait appropriée pour traiter de cette question :
- la Commission d'experts du RID, car les wagons porteurs de conteneurs peuvent également être concernés par ces mesures et les mesures purement

d'exploitation, telles que le chargement au milieu du wagon porteur ou l'utilisation de wagons de protection peuvent constituer un objectif ;

- la Réunion commune RID/ADR car une protection du fond de la citerne pour éviter des dommages lors de tamponnements arrière est également nécessaire en trafic routier ;
- le Sous-comité d'experts de l'ONU pour traiter des citernes mobiles.

35. Afin de ne pas limiter d'emblée la discussion à certaines mesures, il a été décidé de traiter ce thème dans le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sous un point particulier de l'ordre du jour.

Longerons longitudinaux/centraux / citerne autoportante

Document : A 81-03/507.2004, par. 37 à 41

36. Le représentant de l'UIC a attiré l'attention sur le fait que lors de la dernière réunion du groupe de travail, l'accident de Himberg du 23 décembre 2003, présenté par le représentant de l'Autriche, a fourni des indications selon lesquelles, pour les wagons-citernes avec longerons centraux, les dispositifs de remplissage et de vidange extérieurs sont peut-être moins protégés. Pour économiser les coûts d'un projet de recherche, il faudrait de manière ciblée examiner les accidents avec des wagons-citernes du même type de construction. Il a proposé, pour la Commission d'experts du RID, de prévoir un point de l'ordre du jour permanent « Rapports d'accident ».
37. Le représentant de l'Autriche a complété qu'une enquête pourrait également être effectuée sur la base de simulations. Etant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'un domaine qui touche tant le droit des marchandises dangereuses que celui des wagons, il a recommandé d'associer dans ces travaux la future Commission d'experts techniques.
38. La Commission d'experts du RID a confirmé la décision du groupe de travail de laisser provisoirement ce thème en sommeil jusqu'à ce que l'on dispose de faits nouveaux.

Télématique

Document : A 81.03/507.2004, par 53 à 56

39. Le président a relevé que différentes solutions sont déjà offertes sur le marché. Il est cependant problématique que, pour des raisons commerciales, il n'existe aucune solution limitée aux marchandises dangereuses. C'est pourquoi une transmission de données spécifiques aux marchandises dangereuses ne peut être assurée qu'en corrélation avec d'autres applications. Il a proposé de poursuivre ce thème et de définir les exigences dans l'optique du domaine des marchandises dangereuses, afin de trouver une solution en commun avec l'AFE. Le thème demeurera ainsi à l'ordre du jour afin de faire rapport annuellement sur l'état des choses.
40. Le représentant de la République tchèque a informé qu'il existe déjà une STI (Spécification technique pour l'interopérabilité) qui traite du thème de la télématique. Mais cette dernière ne contient que le No ONU en tant que seul point relevant des marchandises dangereuses. Le secrétariat a été prié d'examiner si cette STI peut être mise à disposition sur le site Web de l'OTIF.

Manuel wagons-citernes

Document : A 81-03/507.2004, par. 57

41. Le représentant de l'UIC a informé que sans appui il n'est pas en mesure de poursuivre ce thème. Il a été prié, pour la prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », de présenter une structure grossière du manuel, **sur la base de** laquelle des mandats de travail concrets **pourront** être attribués.
42. Aucun commentaire n'a été fait par les délégués de la Commission d'experts du RID sur les par. 42a et 42b (Liste de contrôle), 43 à 45 (Contrôle de l'air de freinage), 46 (Distance de protection fond de citerne – traverse de tête), 51 et 52 (Evaluation des documents de l'Association des chemins de fer américains), et 58 à 64 (Divers) du rapport A 81-03/507.2004.

Sécurité dans les tunnels ferroviaires

43. Le Président a rappelé qu'à la suite de la 40^{ème} session de la Commission d'experts du RID (voir par. 126 à 130 du rapport A 81-03/501.2004), cette question a été discutée au sein de la 5^{ème} réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (voir rapport A 81-03/507.2004, par. 47 à 50). Le groupe de travail a constaté que les mesures pour le domaine des marchandises dangereuses peuvent être acceptées.
44. Le Vice-président du groupe de travail multidisciplinaire (M. Bieger, Allemagne) a informé sur l'état actuel des travaux dans le cadre des STI sur la sécurité dans les tunnels ferroviaires, dans lesquelles le document TRANS/AC.9/9 de la CEE/ONU a été pris en considération. Il a relevé, en ce qui concerne les STI, qu'il s'agit d'une loi et pour le document TRANS/AC.9/9 d'une recommandation. Dans le cadre des travaux, chaque point qui n'a pas été repris du document de la CEE/ONU devra faire l'objet d'une justification. Dans ce contexte, la mesure « détection de déraillement » a été complètement éliminée, étant donné qu'elle n'est pas spécifique aux tunnels, mais concerne l'ensemble du réseau. En revanche, la mesure selon laquelle le gestionnaire de l'infrastructure devrait être informé avant le transport sur les marchandises dangereuses, de façon à pouvoir renseigner ultérieurement les forces d'intervention, a été prescrite. Il a finalement déclaré que le projet sera à nouveau discuté le 30 novembre 2004 et traité en commun avec les forces d'intervention en février **2005**.
45. Le Président a demandé s'il fallait prévoir dans les obligations du transporteur que les indications de la lettre de voiture soient mises à la disposition du gestionnaire de l'infrastructure pour s'assurer que le gestionnaire de l'infrastructure sache à tout moment quelles marchandises dangereuses se trouvent dans le train.
46. En complément Monsieur Bieger a informé qu'à l'origine la question a été posée d'interdire les tunnels pour certaines marchandises ou de construire un tunnel à deux tuyaux. La fermeture n'a pas été prescrite à dessein dans les STI, le chemin de fer étant considéré comme très sûr. C'est pourquoi il est important pour les intervenants de disposer à temps d'informations en cas d'incident. Il ne s'agit pas que toutes les marchandises dangereuses transportées soient préalablement annoncées mais que les informations puissent être obtenues le plus rapidement possible en cas d'incident

(par ex. des numéros d'urgence uniformes pour les grandes entreprises de transport; pour les petites entreprises préalablement par fax). Selon les STI, les transporteurs et les gestionnaires de l'infrastructure doivent s'entendre pour déterminer où obtenir des informations sur la marchandise chargée en cas d'incident. Il a proposé de reprendre une telle formulation dans le RID.

47. Le représentant de la France a fait remarquer que l'information sur les marchandises dangereuses est utile dans deux cas : premièrement en situation d'urgence, et deuxièmement lorsque des règles de circulation particulières s'appliquent aux transports de marchandises dangereuses. Pour le premier cas, la recommandation du rapport de la CEE/ONU se situe dans la même logique que le 1.4.1.2 du RID. Pour le deuxième cas, le transporteur en France doit signaler au gestionnaire de l'infrastructure si un train est un train complet de marchandises dangereuses. Il a souligné enfin que la fiabilité et la rapidité de l'information en cas d'accident peut être un atout du transport ferroviaire.
48. Il est en outre résultat de la discussion
- qu'une obligation du transporteur existe déjà dans différents Etats d'informer préalablement le gestionnaire de l'infrastructure (Belgique, Pays-Bas, Suisse) ;
 - que les forces d'intervention dans différents Etats n'ont pas d'intérêts à être informés préalablement sur toutes les marchandises dangereuses transportées (Autriche) ;
 - qu'il faut déterminer, pour des raisons de confidentialité, quelles données doivent être transmises (No ONU, nombre de colis, masse?).
49. La représentante de la Belgique et le représentant de la Suisse ont accepté de soumettre une proposition de texte pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, en tenant compte de la teneur dans les STI.

Travaux futurs du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

50. Le Président a déclaré que la tâche proprement dite du groupe de travail – **examiner et proposer des mesures pour une augmentation de la sécurité sur la base de**

certain accidents – est pratiquement achevée. Il a cependant proposé de maintenir le groupe de travail afin d'appuyer la Commission d'experts du RID du point de vue technique. Ce groupe de travail permanent pourrait se réunir en fonction des mandats qui lui seront confiés. Il discutera avec le secrétariat comment ce groupe de travail peut être organisé de façon optimale, afin de proposer pour la prochaine Commission d'experts du RID un nouveau mode de fonctionnement.

51. La mise sur pied d'un tel groupe de travail permanent est appuyée à l'unanimité moins une abstention.
52. La prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » aura lieu fin avril / début mai 2005, encore sur la base du mandat actuel et à l'invitation de l'Allemagne.
53. Sur proposition de la France, les points suivants figureront à l'ordre du jour de cette réunion, en plus des points déjà décidés :
 - Réparation des wagons-citernes (Document OCTI/RID/CE/41/6i)
 - Méthodes de mesure pour l'efficacité de couvertures sandwich (nouvelle proposition de la France)
 - Mesures transitoires pour les wagons-citernes existants (voir par. 32).

Comme le thème fuites de gouttes a été retourné au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » par le groupe de travail citernes de la Réunion commune (voir par. 61 du rapport TRANS/WP.15/AC.1/96 de la Réunion commune), ce thème doit également figurer à l'ordre du jour.

Lorsqu'elle a traité le rapport final du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules », la Commission d'experts du RID s'était réservée le traitement de certains thèmes (télématique, réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses, contournement des centres urbains à forte densité et gares, gestion des cas d'urgence et listes des données sur les matières dangereuses) (voir rapport A 81-03/502.2002, par. 51 à 55 et 65). Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a reçu le mandat d'élaborer une base de décision sur

ces autres propositions, base de décision qui devra être discutée lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID.

POINT 5 : GROUPE DE TRAVAIL « ANALYSES DE RISQUES STANDARDISEES »

54. Le Président du groupe de travail (M. Hundhausen, Allemagne) a rappelé que lors de la 1^{ère} réunion du groupe de travail (Bonn, 22 et 23 avril 2004), la Suisse, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la France ont présenté les analyses de risques appliquées dans leur pays. Le groupe de travail avait jugé utile de disposer d'une banque de données sur les accidents et les données de transport afin de déterminer la fréquence des accidents. Les recherches au sein du groupe de travail devront comprendre les critères pour un standard minimal et la fiabilité des analyses (voir également rapport A 81-03/504.2004)
55. Il a ensuite présenté un rapport succinct de la 2^{ème} réunion du groupe de travail (Bonn, 21 au 22 octobre 2004) dont le rapport complet figurera prochainement sur le site Internet de l'OTIF sous la cote A 81-03/510.2004 (http://www.otif.org/html/rid_CEx RID gt analyse risque rapport2004.php). Il a relevé les principaux résultats auxquels était parvenu le groupe de travail, à savoir :
- La France, les Pays-Bas et la Suisse élaboreront pour fin décembre 2004 un condensé des méthodes d'analyses de risque appliquées dans leur pays. Ces documents figureront sur le site Internet de l'OTIF (http://www.otif.org/html/rid_CEx RID gt analyse risque doc inf2004.php).
 - Un petit sous-groupe d'experts en la matière se réunira **à la mi-janvier** pour déterminer les points communs de ces différentes méthodes afin de parvenir à un standard minimal (fil conducteur, principes directeurs).
 - La 3^{ème} réunion du groupe de travail est prévue pour les 3 et 4 mai 2005 et examinera le document consolidé élaboré par ce sous-groupe. Il devra décider si un fil conducteur est suffisant ou si le fil conducteur doit être accompagné d'un projet de recherche.

56. Au titre du financement, il a informé que la Commission européenne a lancé un appel d'offre de l'ordre de 3,5 millions d'Euro pour un projet de recherche axé prioritairement sur la sûreté et qui pourrait englober un volet sur la sécurité et les analyses de risques. Le preneur d'offre devra également reprendre la coordination de ce projet de recherche.

Document : OCTI/RID/CE/41/5a) (Secrétariat)

57. Le secrétariat a présenté ce document qui reprend d'une part les par. concernés du rapport de la Réunion commune (Genève, 13 au 17 septembre 2004) et les par. y relatifs du rapport de la session du WP.15 (Genève, 25 au 28 octobre 2004) d'autre part. Il a rappelé, en ce qui concerne la Réunion commune, que celle-ci s'est prononcée dans un vote indicatif (12 voix pour, 1 opposition) en faveur de la mise en place d'un groupe de travail informel conjoint entre les modes de transport et que l'objectif de ce groupe figure au par. 74 du rapport de la Réunion commune.
58. En ce qui concerne le WP.15, son président, sans fermer la porte à la mise en place d'un tel groupe au sein de la Réunion commune, a déclaré qu'une demande officielle de l'OTIF devrait être adressée à la CEE/ONU en expliquant les objectifs, l'intérêt présumé pour l'ADR, les modalités et le calendrier de travail et les résultats escomptés (voir par. 75 du rapport du WP.15).
59. Le secrétariat a estimé, vu le manque d'intérêt manifesté par le WP.15, voir l'opposition clairement affichée par certaines délégations, que la prise de position du WP.15 constitue plutôt une fin de non recevoir, polie mais diplomatique.
60. Le Président a résumé la discussion comme suit :
- Toutes les délégations qui se sont exprimées se sont prononcées en faveur de la poursuite des travaux, si bien que le groupe de travail pourra ainsi tenir sa prochaine réunion. Au cours de la 1^{ère} étape un fil conducteur sera élaboré et contiendra les considérations essentielles pour effectuer des analyses de risques et sera basé sur des analyses de risques déjà appliquées dans différents Etats.

- Les travaux de secrétariat par le GRS seront assurés pour le 1^{er} semestre 2005 par un projet de recherche financé par le Ministère fédéral allemand des transports (BMVBW).
- L'UIC a offert son aide pour compléter les statistiques sur les accidents en trafic ferroviaire.
- Les étapes suivantes (scénarios, évaluation) sont plus complexes et ne pourront être entreprises qu'avec un financement complémentaire. Le groupe de travail est prié d'examiner d'autres possibilités de financement – les représentants de l'UIC et de la France ont annoncé qu'ils pourraient envisager, sous certaines conditions, une participation - et de s'assurer la coopération de l'UE. Il est également prié de présenter le projet d'un fil conducteur à la prochaine session de la Commission d'experts du RID et de faire rapport sur les autres démarches qu'il envisage et avec quels moyens ces travaux pourront être financés.
- Le secrétariat sera chargé de tenir au courant la Réunion commune et le WP.15 sur l'avancement des travaux et sur les autres étapes planifiées.

POINT 6 : AUTRES PROPOSITIONS

Errata pour l'édition 2005

Document : Erratum No 2 (Projet)

Documents informels : INF.5 (secrétariat
INF.6 (Secrétariat)

61. Un membre du secrétariat a présenté brièvement l'Erratum No 2 et le document informel INF.5 qui tiennent compte entre autres également des corrections présentées pour l'ADR par le document informel INF.24 (et Add.) lors de la dernière Réunion commune et par le document informel INF.8 (et Add.) lors du dernier WP.15. Les modifications supplémentaires traitées lors de cette session seront encore reprises dans l'Erratum No 2 avant d'être envoyées officiellement à tous les Etats membres.

62. Le document informel INF.6 contient des corrections typographiques pour l'édition 2005 du RID.
63. A la demande du représentant de l'Autriche, une prise de position du service juridique du secrétariat de l'OTIF est reprise dans l'Annexe 2 à ce rapport, prise de position qui répond à la question de savoir à quel moment des errata du RID entrent en vigueur.

Instruction d'emballage P620

Document : OCTI/RID/CE/41/6a) (Secrétariat)

64. **La proposition** a été adoptée sans discussion et la **modification** sera reprise dans l'Erratum No 2 à l'édition 2005 du RID (voir Annexe 1).

Disposition spéciale W6

Document : OCTI/RID/CE/41/6b) (Secrétariat)

65. **La proposition** a été adoptée et la **modification** sera reprise dans l'Erratum No 2 à l'édition 2005 du RID (voir Annexe 1).
66. En corrélation avec la justification énoncée par le secrétariat, le représentant des Pays-Bas a critiqué que pour les justifications des corrections l'on se réfère toujours encore à l'état juridique d'avant la restructuration.
67. Le représentant de l'UIC a suggéré de procéder à une analyse de technique de sécurité de toutes les dispositions similaires, à l'aide de la liste systématique qu'il a élaborée.

Fiche UIC 471-3 O, point 5

Document : OCTI/RID/CE/41/6e) (UIC)
OCTI/RID/CE/41/6e)/Add.1 (secrétariat)

68. Le représentant de l'UIC a présenté son document et souligné que la publication de la Fiche UIC modifiée pourra être engagée dès que la Commission d'experts du RID aura approuvé la teneur modifiée.
69. Le représentant de l'Allemagne a suggéré de reprendre également les citernes mobiles sous point 5.10. Etant donné que les citernes mobiles ne sont pas non plus citées dans la prescription du 5.4.1.2.2 c) qui en est à la base, le représentant de l'Allemagne a été prié de soumettre cette question au groupe de travail citernes de la Réunion commune.
70. La Commission d'experts du RID a décidé de référencier cette Fiche UIC modifiée par le biais de l'Erratum No 2 avec le nouveau libellé contenu dans le document OCTI/RID/CE/41/6e)/Add.1 (voir Annexe 1).

Mesures transitoires du 1.6.3.26 et 1.6.3.27

Document : OCTI/RID/CE/41/6f) (secrétariat)

71. La 2^{ème} variante présentée dans le document a été adoptée et sera reprise dans l'Erratum No 2, avec certes le complément qu'au 1.6.3.27 b) les wagons-batterie sont également mentionnés en plus des wagons-citernes (voir Annexe 1).
72. En corrélation avec cette mesure transitoire, il est encore une fois mis en évidence que les wagons-citernes et wagons-batterie visés au 1.6.3.27 b) ne doivent pas être rééquipés.

Mesure transitoire du 1.6.3.18

Document : OCTI/RID/CE/41/6k) (Belgique)

73. Pour justifier sa proposition, la représentante de la Belgique a précisé que, lors des contrôles dans son pays, l'on se trouve toujours encore en présence de wagons-citernes qui ne portent pas le marquage des désignations officielles de transport des matières admises au transport. Le libellé actuel de la mesure transitoire pourrait conduire à ce que des wagons-citernes ne soient marqués ni avec les désignations des matières, ni avec les dispositions spéciales applicables TC, TE et TA.

74. Le représentant de l'Autriche et de la branche économique concernée (UIP) n'ont pas considéré qu'une clarification est nécessaire, étant donné que la branche économique impliquée est au clair sur les modifications.
75. La Commission d'experts du RID a été majoritairement d'avis qu'une clarification dans le rapport, selon laquelle les wagons-citernes pour lesquels il est fait recours à la mesure transitoire, doivent **rester** marqués avec la désignation officielle des matières admises au transport, et qu'une proposition officielle pour l'édition 2007, sont suffisants. C'est pourquoi la représentante de la Belgique a été priée de présenter un document à la Réunion commune et qui vise également les conteneurs-citernes.

Interprétation du RID/ADR

Document : OCTI/RID/CE/41/61) (Secrétariat)

76. Ce document contient les prises de position du WP.15 sur certaines questions d'interprétation et qui touchent également le RID. La Commission d'experts s'est prononcée comme suit sur ces questions de transports précédant ou suivant un parcours maritime ou aérien :

Marquage des colis

77. La Commission d'experts a partagé l'avis du WP.15 en précisant qu'il n'est pas interdit d'apposer les marquages additionnels selon le RID/ADR, mais qu'il ne s'agit pas d'une obligation.

Quantités limitées

78. Le Président a relevé qu'il s'agit ici de remplacer le marquage (losange) du RID/ADR par les marquages du Code IMDG ou des Instructions de l'OACI (« LIMITED QUANTITIES »).
79. La Commission d'experts du RID a estimé que cette question d'interprétation devrait être traitée en commun au sein de la Réunion commune pour tous les modes de transports et sur la base d'une proposition écrite. Les points suivants ont été mentionnés au cours de la discussion :

- Lorsqu'une matière est transportée en quantités limitées selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI, elle peut également être transportée par route ou par chemin de fer selon les prescriptions pour les quantités limitées sur le parcours précédant ou suivant le parcours maritime ou aérien.
- Il n'est pas clair si les exemptions selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI sont des exemptions selon le chapitre 3.4 du RID/ADR et dans quelle mesure les colis doivent satisfaire aux prescriptions du chapitre 3.4 du RID/ADR.
- Lorsque selon les prescriptions du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI une exemption complète des matières des classes 1 à 8 est possible, mais qui cependant sont classées comme dangereuses selon le RID/ADR, les facilités du 1.1.4.2.1 ne s'appliquent pas et les prescriptions du RID/ADR doivent être observées.
- Il ne ressort pas du document de transport s'il s'agit de quantités limitées.

Quantités exemptées et biens de consommation

80. Le représentant de l'Autriche a relevé que le concept des biens de consommation est inconnu dans le RID/ADR, car il s'agit d'un instrument juridique inutilisable. Il a suggéré qu'une proposition soit soumise à la Réunion commune.
81. La Commission d'experts du RID a considéré que cette question nécessite un éclaircissement qui devrait être discuté dans le cadre de la Réunion commune. Il s'agit en l'occurrence de systèmes complètement différents qui ne sont couverts par le 1.1.4.2.1.

Polluants aquatiques et polluants marins

82. Le représentant de l'Allemagne a considéré que les différences entre les polluants aquatiques et les polluants marins subsisteront jusqu'à ce que les critères du SGH (Système général harmonisé de classification de d'étiquetage) seront mis en application par tous les modes de transport. Le Code IMDG introduira ces critères en 2007

avec une mesure transitoire jusqu'en 2008. En attendant l'on devra continuer de vivre avec cette situation insatisfaisante.

Protection contre le vol

83. Le représentant de l'Allemagne avait soumis au WP.15 une question relative au 1.10.3.3. Il n'était pas clair si le véhicule seulement devrait être protégé ou si cette protection visait tant le véhicule que le chargement. Le WP.15 a considéré que tant le véhicule que le chargement doit être protégé. Une correction pertinente a déjà été ajoutée dans le projet d'un corrigendum pour l'ADR 2005 afin d'aligner les textes allemand et français sur la version anglaise.
84. Etant donné que le cas d'un vol d'un train ou d'un wagon peut être exclu, l'on a convenu que la protection du chargement contre le vol doit être assurée.
85. Le Président a relevé que l'objectif consiste à empêcher l'utilisation de la marchandise à des fins abusives, afin que le vol ne doive pas être uniquement considéré comme une soustraction. Il a estimé qu'une protection systématique est également possible en ce qui concerne le chargement (par exemple il ne faut garer un wagon qu'aux endroits soumis à une surveillance ou il faut utiliser des systèmes de fermetures qui ne peuvent pas être débloquées sans une perte de temps importante (par ex. en assurant les tubulures par boulonnage)).
86. Le représentant de l'Autriche a complété que la question des mesures pour la protection contre le vol doit être abordée dans les contrats, par ex. entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur ou entre le transporteur et le titulaire d'un wagon.
87. Le représentant de la France s'est demandé si la protection contre le vol prescrite au 1.10.3.3 est suffisante lorsque l'on gare des wagons dans des gares de triage, pour lesquelles une sécurisation et un éclairage sont exigés conformément au 1.10.1.3. Le Président l'a confirmée.
88. La Commission d'experts du RID a adopté finalement cette correction (le remplacement de « **ou** » par « **et** » au 1.10.3.3) dans l'Erratum (voir Annexe 1).

Propositions pour une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2007

Section 1.10.4

Document : OCTI/RID/CE/41/6c)

89. La proposition du secrétariat d'aligner le libellé de la section 1.10.4 sur l'ADR, pour éviter une discrimination du chemin de fer, a été saluée par la majorité. Etant donné, cependant que le représentant de la Pologne a annoncé, lors de la dernière session du WP.15, son intention de préparer à l'intention de la Réunion commune RID/ADR une proposition de modification afin de régler particulièrement le problème des chargements mixtes, le texte adopté a été provisoirement placé entre crochets.

Formation complémentaire spécifique pour les conducteurs de locomotives

Document : OCTI/RID/CE/41/6d) (Suisse)

90. La Commission d'experts du RID n'a pas jugé nécessaire de procéder à une clarification à l'aide d'un NOTA, étant donné que le chapitre 1.3 contient des prescriptions de formation et non des procédures d'exploitation à appliquer. Elle a cependant décidé d'adapter légèrement le début du premier tiret du 1.3.2.2.2 a) (voir Annexe 1).

Chapitre 1.9

Document : OCTI/RID/CE/41/6g) (UIC)

91. Le problème de la délimitation entre restrictions de transport et prescriptions particulières d'exploitation dans le chapitre 1.9, présenté par le représentant de l'UIC, a été reconnu de manière générale. Etant donné cependant que le libellé de la section 1.9.5 a été repris de la Directive cadre du RID et que la Commission européenne a annoncé une directive cadre commune RID/ADR/ADN, il a été décidé de déterminer la teneur définitive et la source dans le RID sur la base de la nouvelle directive cadre. C'est pourquoi le document a provisoirement été mis en veilleuse jusqu'à la prochaine session.

Transport de gaz liquéfiés réfrigérés

Document : OCTI/RID/CE/41/6h) (UIC)

92. Le représentant de l'UIC a expliqué, sur la base d'un cas tiré de la pratique, la nécessité de la prescription du 5.4.1.2.2 d) pour les citernes mobiles également.
93. Le représentant de l'Autriche s'est référé au traitement de son document y relatif OCTI/RID/CE/40/6e) de la 40^{ème} session de la Commission d'experts du RID (voir rapport A 81-03/501.2004, par. 82 à 84) et a à nouveau proposé de traiter de ce thème dans le cadre du groupe de travail citernes de la Réunion commune.
94. La proposition de l'UIC, reprise par le représentant des Pays-Bas, a été soumise au vote et adoptée par 11 voix pour, 3 oppositions et une abstention.

Reconnaissance réciproque des experts

Document : OCTI/RID/CE/41/6i) (Suisse)

95. La poursuite des délibérations sur les problèmes relevés par la Suisse a été considérée comme nécessaire. L'établissement d'un catalogue de critères communs a été salué en principe, mais avant de le faire des formulations ouvertes dans le règlement doivent cependant encore être complétées. Il faut certes cependant observer que des interprétations différentes ne peuvent pas être éliminées par un catalogue.
96. Le Président a proposé que pour le prochain échange d'expériences sur l'accord particulier RID 4/2002, des documents soient soumis et qui confirment les exemples cités dans le document OCTI/RID/CE/41/6i).
97. Sur la réduction des intervalles abordée par le représentant de l'UIC, qui est exigée par l'industrie chimique en corrélation avec le QMS, une proposition devrait être soumise à la prochaine session de la Commission d'experts du RID et qui contient une justification technique et des preuves pertinentes pour cette exigence. Il a cependant été souligné que l'épreuve par l'expert ne représente qu'une admission momentanée de la conformité à la réglementation et un pronostic jusqu'à la prochaine épreuve. C'est la raison pour laquelle des obligations sont attribuées dans le RID aux

différents intervenants, afin d'assurer que pendant le transport un état conforme aux prescriptions existe toujours. Il faudrait en outre examiner si le texte contenu dans les sous-sections 7.5.1.2 et 7.5.1.3 de l'ADR pourrait également être repris dans le RID.

98. A l'encontre de la communication suggérée par la Suisse de l'identité des wagons qui ont passé l'épreuve avec succès à un organisme central et la transmission de ces données à d'autres experts, des problèmes de protection des données pourraient être avancés, les contraintes administratives ne devant certes pas en l'occurrence être négligées.

Indication d'une personne compétente dans la documentation

Document : OCTI/RID/CE/41/6j) (UIC)

99. Lors de la présentation de son document par lequel il est proposé la nomination d'une personne de contact pour le transport de tout type de marchandises dangereuses, le représentant de l'UIC a précisé que la définition d'obligations pour la personne responsable dans le contexte de la classe **6.2**, devrait avoir lieu au niveau du Sous-comité d'experts de l'ONU.
100. Le représentant de l'Autriche a répliqué que l'attribution d'obligations pour la personne responsable n'est pas nécessaire, car il s'agit d'une personne qui doit être en mesure de livrer des indications sur des matières de la classe 6.2 et en particulier sur les risques de ces matières.
101. La proposition de l'UIC n'a reçu aucun appui, car il s'agit en l'occurrence d'un problème de poursuite d'envoi et qui en conséquence n'est pas spécifique aux marchandises dangereuses.

POINT 7 : ENTREE EN VIGUEUR DE LA NOUVELLE COTIF

Document : OCTI/RID/CE/41/7a) (Secrétariat)

102. Un membre du secrétariat a expliqué le document dans lequel sont présentées les difficultés qui pourront surgir lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF en trafic avec les Etats qui ne sont pas membres de l'Union européenne ou de l'Espace

économique européen et qui n'ont pas encore ratifié la nouvelle COTIF et n'ont pas déclaré vis-à-vis du secrétariat son application de facto.

103. A la demande du représentant de l'UIC, un membre du secrétariat a expliqué que la Commission européenne a déjà déclaré qu'au sein de la Commission d'experts techniques **pour les appendices F et G de la nouvelle COTIF**, elle exercerait le droit de vote au nom de tous les Etats membres de l'UE, dans la mesure où le thème tombe sous la compétence exclusive de l'Union européenne. Les Etats membres de l'UE auront une majorité à la Commission d'experts techniques en raison du vote uniforme envisagé. La nouvelle agence ferroviaire développera des prescriptions techniques pour l'agrément qui, après le vote au sein de la Commission européenne, seront soumises à la Commission d'experts techniques.

Document : OCTI/RID/CE/41/7b) (Secrétariat)

104. La Commission d'experts du RID a autorisé le secrétariat à donner connaissance des adaptations nécessaires du RID, présentées dans ce document, en corrélation avec la nouvelle COTIF, sous forme d'un Erratum. Les Etats membres ont été priés de communiquer au secrétariat d'autres adaptations le cas échéant nécessaires.
105. Les modifications du chapitre 7.7 (colis à main et bagages) seront expressément exclues de cette autorisation du secrétariat. L'UIC a été priée de préparer un premier papier d'impulsion pour le développement de prescriptions y relatives. Dans cette attente, et après l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF, le texte actuel sera remplacé par la mention « (réservé) ».

Adaptation de l'Annexe 2 de la SMGS au RID 2001

106. Le représentant de la Pologne a déclaré que les travaux de l'OSJD sur l'Annexe 2 à la SMGS en vue de l'alignement sur la structure du RID sont terminés. Si aucune opposition n'est formulée d'ici fin février, la nouvelle Annexe 2 pourrait entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2005, avec une mesure transitoire d'une année.

CLOTURE DE LA SESSION

107. L'ordre du jour de la prochaine session de la Commission d'experts, qui aura lieu à Madrid sur invitation de l'Espagne, comprendra entre autres les points suivants :
- Harmonisation avec la 14^{ème} édition du Règlement type de l'ONU
 - Adoption des décisions prises par la Réunion commune dans les années 2004 et 2005
 - Rapports d'accident (en tant que point permanent de l'ordre du jour ; dès que la banque de données sera préparée, le secrétariat communiquera aux Etats membres sous quelle forme les données d'accident devront être transmises)
 - Etat de la télématique
 - OCTI/RID/CE/41/6g)
108. Le Président a pris congé de Monsieur Wieger J. Visser (UIC) qui a contribué des dizaines d'années durant à la sécurité du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Il a particulièrement mis en évidence que Monsieur Visser, malgré son remplacement en tant que président de la Réunion commune RID/ADR, s'est engagé de toutes ses forces (**rectification de M. Visser : « avec un désespoir convenable » ;-)** pour conduire à sa fin et avec succès la restructuration du RID/ADR. Il l'a remercié de sa disponibilité à fournir des informations également à l'avenir.
109. Le Président a déclaré close la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID et remercié Monsieur W. Küpper de son excellente interprétation et le secrétariat pour la préparation de la vaste documentation.
110. Il a finalement remercié le représentant de l'Allemagne et l'Atelier de maintenance des locomotives à vapeur de Meiningen de l'excellente organisation de la session.

Textes adoptésCompléments à l'Erratum No 2

1.4.2.2.1 La note de bas de page 5) reçoit la teneur suivante :

« ⁵⁾ Edition de la Fiche UIC applicable à partir du 1^{er} janvier 2005. »

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6e) et Add.1]

1.6.3.26 Reçoit la teneur suivante :

« (réservé) ».

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6f)]

1.6.3.27 a) Reçoit la teneur suivante :

« Les wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport

- de gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la/les lettre (s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- des matières de la classe 3 à 8 auxquelles sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH, dans la colonne 12 du Tableau A du chapitre 3.2,

qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2005, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4, disposition spéciale TE22, applicables à partir du 1^{er} janvier 2005, peuvent encore être utilisés. Ils doivent cependant être rééquipés pour le 1^{er} janvier 2011 au plus tard de dispositifs définis dans la disposition spéciale TE22 dont l'absorption d'énergie minimale ne doit cependant s'élever qu'à 500 kJ pour chaque côté frontal du wagon. »

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6f]

1.6.3.27 b) Reçoit la teneur suivante :

« Les wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport

- de gaz de la classe 2 avec des codes de classification qui ne contiennent que la lettre F, ainsi que
- de matières des classes 3 à 8 auxquelles sont affectés les codes-citerne L10BH, L10CH ou L10DH dans la colonne 12 du Tableau A du chapitre 3.2,

qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2007, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4, disposition spéciale TE 22, peuvent encore être utilisés.*)

*) « [la note de bas de page reste inchangée] »

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6f]

1.10.3.3 Remplacer « ou celui de leur chargement » par « et celui de leur chargement ».

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6l]

Chapitre 3.2

Tableau A Pour les Nos ONU 1442, 2427 GE II et III, **3211 GE II et III** et 3213 GE I :
Biffer « W6 » dans la colonne 16.

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6b)]

4.1.4.1

P620 La disposition supplémentaire 4 est supprimée.

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6a)]

7.2.4 La disposition spéciale W6 reçoit la teneur suivante :

« (réservé) ».

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6b)]

Modifications pour un Erratum à publier avec la mise en vigueur de la COTIF 1999

Voir document OCTI/RID/CE/41/7b) avec la modification suivante :

7.7 Reçoit la teneur suivante :

« (réservé) ».

Modifications pour une mise en vigueur au 1^{er} janvier 2007

1.3.2.2.2 a) Le 1^{er} tiret reçoit la teneur suivante au début :

« - possibilités d'accès aux informations nécessaires... »

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6d)]

Reprendre une mesure transitoire avec la teneur suivante :

[1.6.3.x « Les wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport

- de gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la/les lettre (s) T,
- TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- des matières de la classe 3 à 8 auxquelles sont affectés les codes-citernes L15CH, L15DH ou L21DH, dans la colonne 12 du Tableau A du chapitre 3.2,

qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2007, mais qui cependant ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4, disposition spéciale TExx, applicables à partir du 1^{er} janvier 2007, peuvent encore être utilisés.

Les wagons-citernes et wagons-batterie destinés au transport des gaz des numéros ONU UN 1017 chloré, UN 1749 trifluorure de chlore, UN 2189 dichlorosilane, UN 2901 chlorure de brome et UN 3057 chlorure de trifluoracétyle, dont l'épaisseur de paroi des fonds ne satisfait pas à la disposition spéciale TExx b), doivent cependant être rééquipés jusqu'au 1^{er} janvier 2015 au plus tard de dispositifs conformes à la disposition spéciale TExx a), c) ou d). »]

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/4a)]

[1.10.4 « Les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3 ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées en colis dans un wagon ou grand conteneur ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3, En outre, les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3 ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées dans un wagon ou conteneur, en citerne ou en vrac, ne sont supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3 »]

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6c)]

Chapitre 3.2

Tableau A Ajouter dans les cas suivants « TExx » dans la colonne 13 :

- Citernes pour gaz de la classe 2 des codes de classification contenant la/les lettre (s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC,
- Citernes pour matières de la classe 3 à 8 auxquelles sont affectés les codes-citerne L15CH, L15DH ou L21DH.

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/4a)]

5.4.1.2.2 d) Après « wagons-citernes » ajouter :

« , les citernes mobiles ».

[Document de référence : OCTI/RID/CE/41/6h)]

6.8.4 b) Reprendre la nouvelle disposition TExx suivante (colonne de gauche seulement) :

« Les réservoirs de wagons-citernes doivent être protégés par au moins une des mesures suivantes pour éviter le chevauchement des tampons et le déraillement ou, à défaut, limiter les dommages lors de chevauchement des tampons :

Mesures pour éviter le chevauchement

a) Dispositif anti-chevauchement

(réservé)

Mesures pour limiter les dommages lors de chevauchement des tampons

b) Augmentation de l'épaisseur de paroi des fonds de citernes ou utilisation d'autres matériaux ayant une capacité plus élevée d'absorption d'énergie.

L'épaisseur de paroi doit dans ce cas s'élever à au moins 12 mm.

Pour les citernes destinées au transport des gaz des Nos ONU UN 1017 chlore, UN 1749 trifluorure de chlore, UN 2189 dichlorosilane, UN 2901 chlorure de brome et UN 3057 chlorure de trifluoracétyle, l'épaisseur de paroi des fonds doit s'élever à au moins 18 mm.

c) Couverture sandwich pour les fonds de citerne

Lorsque la protection est constituée par une construction d'isolation (couverture sandwich), celle-ci doit couvrir la zone totale des fonds de citerne et présenter une résilience spécifique d'au moins 22 kJ (correspondant à 6 mm d'épaisseur de paroi) mesurée selon la méthode décrite à l'annexe B de la norme EN 13094 « Citernes métalliques ayant une pression de service inférieure ou égale à 0,5 bar ». Si le danger de corrosion ne peut être écarté par une mesure de construction, il doit être possible d'examiner la face extérieure du fond, par exemple par l'utilisation d'un couvercle démontable.

d) Plaque de protection à chaque côté frontal du wagon

Lorsque une plaque de protection est utilisée de chaque côté frontal du wagon, les exigences suivantes s'appliquent :

- la plaque de protection doit couvrir chaque fois la largeur totale de la citerne ;
- la plaque de protection doit couvrir chaque fois la largeur courante de la citerne à la hauteur considérée. La largeur de la plaque de protection doit en outre, sur toute la hauteur de la plaque, être au moins égale à la distance délimitée par les bords extrêmes des plateaux de tampons»
- la plaque de protection doit, en hauteur, mesurée à partir de l'angle vif supérieur de la traverse porte-tampons,

- soit couvrir les deux tiers du diamètre de la citerne,
 - soit couvrir au moins 900 mm et être en outre équipée d'un dispositif d'arrêt pour les tampons s'élevant ;
- la plaque de protection doit avoir une épaisseur de paroi d'au moins 6 mm ;
- la plaque et ses points de fixation doivent être conçus de telle manière que le risque d'une pénétration des fonds de citerne par la plaque de protection elle-même soit réduit au maximum.

Les épaisseurs de paroi indiquées aux alinéas a), b) et c) se rapportent à l'acier de référence. En cas d'utilisation d'autres matériaux, il faut déterminer l'épaisseur équivalente conformément à la formule du 6.8.2.1.18, sauf en cas d'utilisation d'acier de référence. Il y a lieu en l'occurrence d'appliquer les valeurs minimales pour R_m et A indiquées dans les normes sur les matériaux. »

[Documents de référence : OCTI/RID/CE/41/4a) et 4b), INF.3]

Prise de position du service juridique du secrétariat de l'OTIF l'entrée en vigueur d'Errata de secrétariat aux textes de notification

1. Le RID conformément à la COTIF 1980 et l'Appendice C conformément au Protocole de Vilnius constituent une partie intégrante de la Convention. Tant la COTIF 1980 que la COTIF dans la version du Protocole de Vilnius 1999 prévoient une procédure simplifiée en ce qui concerne la modification des dispositions du RID. Cette procédure diffère considérablement des procédures de droit international public usuelles concernant la création de droits et d'obligations pour les Etats partis : les modifications décidées par la Commission d'experts du RID entrent en effet en vigueur pour **tous** les Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres (COTIF 1980), respectivement d'un quart des Etats membres (COTIF 1999). Cela signifie que les modifications décidées par la Commission d'experts du RID sont, en ce qui concerne le droit international public, contraignantes même si cet Etat membre a voté contre cette modification lors de la prise de décision de la Commission d'experts techniques et qu'il a formulé une objection dans les délais contre une décision prise. De telles dispositions dans un contrat de droit international public constituent des exceptions et doivent toujours être traitées de manière restrictive.

2. La COTIF 1980 et la COTIF dans la version du Protocole de Vilnius 1999 prévoient que l'Office central (COTIF 1980), respectivement le Secrétaire général (COTIF 1999) communique les modifications décidées par la Commission d'experts techniques aux Etats membres. Cette communication est une condition pour l'entrée en vigueur des décisions. Ni la COTIF 1980 ni la COTIF 1999 comprennent des dispositions concernant des corrections d'erreurs éventuelles par l'Office central, respectivement le Secrétaire général. Il correspond toutefois à l'expérience qu'il est inévitable, dans le cas de textes longs, que des erreurs de tous genres interviennent tant lors de la prise de décision que lors de la communication aux Etats membres.

3. Pour l'essentiel, il convient de différencier entre les types d'erreurs suivants :
 - a) erreurs apparentes en ce qui concerne la manière d'écrire, l'impression, l'orthographe, la ponctuation, la numérotation etc. ;

- b) non concordance du texte notifié avec le procès-verbal des décisions de la Commission ou, le cas échéant, d'autres documents concernant le contenu des décisions;
 - c) différences entre différentes versions de textes authentiques.
4. L'Office central, respectivement le Secrétaire général, prend lui-même ou par le biais d'une proposition d'un Etat membre, l'initiative de publier des listes d'erreurs concernant les textes notifiés. Dans ce contexte, l'Office central, respectivement le Secrétaire général, doit vérifier en détail si une erreur tombe dans les catégories mentionnées ci-dessus ou pas ou si une erreur modifie le contenu matériel d'une décision ou pas. Une communication sans nouvelle procédure de normalisation entre en ligne de compte uniquement si l'erreur ne modifie pas le contenu matériel. Conformément à l'article 79, § 2 de la Convention de Vienne relative au droit des contrats qui, dans ce contexte, rend un droit coutumier international, le texte corrigé entre en vigueur, dans le cas d'une communication, **ab initio**, c'est-à-dire à la date de l'adoption initiale du texte.
5. Le Secrétaire général des Nations Unies en tant que dépositaire de contrats de droit international public applique exceptionnellement une procédure de correction simplifiée, p. ex. dans le cas des Annexes à l'Accord du 20 mars 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (« Accord de Genève relatif à l'homologation »). Ces Annexes sont, comme l'Annexe technique du RID, à caractère très technique, avec de nombreux chiffres et de nombreuses formules, à l'instar de ce qui est le cas pour l'Annexe technique du RID. Des corrections s'avèrent donc régulièrement nécessaires. A cela s'ajoute le fait qu'il n'existe pas, tout comme dans le cas du RID, de véritable texte certifié et que les textes sont tout d'abord adoptés au sein d'un groupe de travail. La procédure simplifiée correspond à peu près à la procédure appliquée par le Secrétaire général des Nations Unies en tant que dépositaire dans le cas de copies certifiées. Il convient toutefois de souligner que cette procédure simplifiée n'est appliquée que dans le cas de corrections des Annexes de l'Accord mentionné et que les modifications ne doivent **pas** représenter une **modification** (v. ch.

60 du résumé de la pratique du Secrétaire général des Nations Unies en tant que dépositaire de conventions internationales, ST/LEG/Rev.1, New York, 1999).

6. Lorsqu'une erreur ne modifie pas le contenu matériel d'une décision, la question de l'entrée en vigueur de listes d'erreurs concernant des textes notifiés du RID ne joue pas de rôle en ce qui concerne l'application, étant donné qu'une modification matérielle et ainsi des conséquences juridiques n'interviennent pas. La situation est différente dans les cas où la Commission d'experts a autorisé l'Office central, respectivement le Secrétaire général, à procéder à des corrections allant au-delà d'erreurs purement formelles, p. ex. pour des raisons systématiques (classification des matières) ou autres, comme cela est partiellement le cas pour la correction du tableau A de l'annexe technique du RID (v. rapport final de la 37^{ème} session de la Commission d'experts du RID, Nuremberg, 26 au 30 juin 2000, A 81-03/507.2000).
7. Etant donné que ni la COTIF 1980 ni la COTIF dans la version de 1999 ne contiennent des dispositions concernant la correction d'éventuelles erreurs par l'Office central, respectivement le Secrétaire général, et que, par ailleurs, - comme cela a déjà été mentionné ci-dessus -, les dispositions concernant une législation par décision majoritaire dans un accord de droit international public doivent, en tant qu'exceptions, toujours être traitées de manière restrictive, la question se pose de savoir dans quelle mesure la délégation du droit à corriger des erreurs matérielles est juridiquement admissible. Le cas échéant, il pourrait être argumenté sur la base du principe de droit international public de l'Estoppel, que tous les Etats membres ont accepté cette manière de procéder et qu'ils n'ont, par conséquent, plus la possibilité de formuler des objections.
8. Pour les cas mentionnés de corrections matérielles, c'est-à-dire des modifications, le droit international public ne connaît, en principe, pas de procédure simplifiée d'une correction par le dépositaire ou le Secrétariat d'une organisation intergouvernementale. Dans la mesure où une telle a quand même été prévue dans le cadre du RID, le principe de l'entrée en vigueur **ab initio** n'est, selon le service juridique, pas applicable pour l'entrée en vigueur de telles « corrections ». D'une part vaut le principe juridique général que des dispositions juridiques ne peuvent pas avoir d'effet rétroactif sans base juridique suffisante. D'autre part, il convient également de tenir compte des dispositions nationales applicables en matière de communication nationale en tant que condition pour la validité et l'entrée en vigueur de dispositions juridiques




qui, en règle générale, interdiront que de telles « corrections » puissent être applicables ab initio, c'est-à-dire rétroactivement.





9. Les dispositions nationales concernant la communication ne prévoient, en général, pas de période transitoire entre la communication et l'entrée en vigueur, donc l'applicabilité de telles dispositions juridiques. La question de la période transitoire est généralement réservée au législateur matériel. L'absence de dispositions concernant la période transitoire pourrait, en cas de litige éventuel, entraîner des problèmes juridiques quant au moment de la validité des dispositions juridiques pour les obligés, qui devraient être décidés par des tribunaux ou des administrations, mais ni par le RID ni par le mandat de la Commission d'experts du RID. Les conséquences juridiques ressortent dans ce cas également du droit national respectif, étant donné que le RID laisse en général à ce dernier le soin de prévoir des sanctions.

**Liste des participants
Verzeichnis der Teilnehmer
List of participants**

Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany


- | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------|--|---|-------------------|-----|-----------------------|--------|-------------------------------|
| M./Hr./Mr. | Helmut Rein | Referatsleiter
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Referat A 33 – Beförderung gefährlicher Güter
Postfach 20 01 00
Robert-Schuman-Platz 1
DE – 53175 Bonn | | | | | | |
| | | <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 10px;"></td> <td>+49 228 300 26 40</td> </tr> <tr> <td>Fax</td> <td>+49 228 300 807 26 40</td> </tr> <tr> <td>E-mail</td> <td>helmut.rein@bmvbw.bund.de</td> </tr> </table> |  | +49 228 300 26 40 | Fax | +49 228 300 807 26 40 | E-mail | helmut.rein@bmvbw.bund.de |
|  | +49 228 300 26 40 | | | | | | | |
| Fax | +49 228 300 807 26 40 | | | | | | | |
| E-mail | helmut.rein@bmvbw.bund.de | | | | | | | |
| M./Hr./Mr. | Alfons Hoffmann | Sachbearbeiter
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
Referat A 33 – Beförderung gefährlicher Güter
Postfach 20 01 00
Robert-Schuman-Platz 1
DE – 53175 Bonn | | | | | | |
| | | <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 10px;"></td> <td>+49 228 300 26 45</td> </tr> <tr> <td>Fax</td> <td>+49 228 300 807 26 45</td> </tr> <tr> <td>E-mail</td> <td>alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de</td> </tr> </table> |  | +49 228 300 26 45 | Fax | +49 228 300 807 26 45 | E-mail | alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de |
|  | +49 228 300 26 45 | | | | | | | |
| Fax | +49 228 300 807 26 45 | | | | | | | |
| E-mail | alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de | | | | | | | |
| M./Hr./Mr. | Stefan Dernbach | Referatsleiter Gefahrgut
Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstraße 49
DE – 53119 Bonn | | | | | | |
| | | <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 10px;"></td> <td>+49 228 9826 330</td> </tr> <tr> <td>Fax</td> <td>+49 228 9826 9330</td> </tr> <tr> <td>E-mail</td> <td>DernbachS@eba.bund.de</td> </tr> </table> |  | +49 228 9826 330 | Fax | +49 228 9826 9330 | E-mail | DernbachS@eba.bund.de |
|  | +49 228 9826 330 | | | | | | | |
| Fax | +49 228 9826 9330 | | | | | | | |
| E-mail | DernbachS@eba.bund.de | | | | | | | |
| M./Hr./Mr. | Franz Braun | Referent für den Bereich gefährlicher Güter (Tanktechnik)
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
Vorgebirgsstraße 49
DE – 53119 Bonn | | | | | | |
| | | <table border="0"> <tr> <td style="padding-right: 10px;"></td> <td>+49 228 9826 352</td> </tr> <tr> <td>Fax</td> <td>+49 228 9826 9352</td> </tr> <tr> <td>E-mail</td> <td>BraunF@eba.bund.de</td> </tr> </table> |  | +49 228 9826 352 | Fax | +49 228 9826 9352 | E-mail | BraunF@eba.bund.de |
|  | +49 228 9826 352 | | | | | | | |
| Fax | +49 228 9826 9352 | | | | | | | |
| E-mail | BraunF@eba.bund.de | | | | | | | |

- Mme/Fr./Ms Petra Chemnitz
- Gefahrgut-Sachbearbeiterin
Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr (TMBV)
Werner-Seelenbinder-Strasse 8
Postfach 101352
DE – 99013 Erfurt
-  +49 361 379 1432
Fax +49 361 379 7609
E-mail pchemnitz@tmbv.thueringen.de
- M./Hr./Mr. Armin Ulrich
- Dipl.-Ing.
Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung
Fachgruppe III.2
Unter den Eichen 44-46
DE – 12203 Berlin
-  +49 30 8104 1326
Fax +49 30 8104 1327
E-mail armin.ulrich@bam.de
- M./Hr./Mr. Ingo Döring
- Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung
Laboratorium II.21
Unter den Eichen 87
DE – 12205 Berlin
-  +49 30 8104 3407
Fax +49 30 8104 1227
E-mail ingo.doering@bam.de
- M./Hr./Mr. Hermann-Josef Kellerhaus
- Geschäftsführer
Infraserv Logistics GmbH
Industriepark Höchst
Gebäude G 515
DE – 65926 Frankfurt/Main
-  +49 69 305 14019
Fax +49 69 305 17372
E-mail hermann-josef.kellerhaus@infraserv.com
- M./Hr./Mr. Gerd Hundhausen
- Wissenschaftlicher Angestellter
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
DE – 51427 Bergisch Gladbach
-  +49 2204 43411
Fax +49 2204 43695
E-mail hundhausen@bast.de
- M./Hr./Mr. Klaus-Jürgen Bieger
- Leiter Notfallmanagement, Brandschutz und
Brandschutzbeauftragter der Deutschen Bahn AG
Deutsche Bahn AG
Notfallmanagement
Brandschutz (T.TUN)
Taunusstraße 45-47
DE - 60329 Frankfurt/Main**
-  +49 69 265-27740
Fax +49 69 265-27706
E-mail: klaus-juergen.bieger@bahn.de

Autriche/Österreich/Austria


M./Hr./Mr. Gustav Kafka

Abteilungsleiter Beförderung gefährlicher Güter
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
 Abteilung II/ST 8
 Stubenring 1
 AT – 1010 Wien

 +43 1 711 00 51 52
 Fax +43 1 711 00 15 72 3
 E-mail gustav.kafka@bmvit.gv.at

M./Hr./Mr. Gerhard Mayer


Gefahrgutbeauftragter ÖBB-RCA
 Österreichische Bundesbahn (ÖBB)
 Güterverkehr
 Gauermannngasse 2-4
 AT – 1010 Wien

 +43 1 93 000 33 862
 Fax +43 1 93 000 933 862
 E-mail gerhard.mayer@gv.oebb.at

Belgique/Belgien/Belgium


Mme/Fr./Ms Caroline Bailleux

Ingénieur
 Service Public Fédéral Mobilité et Transport
 Direction du Transport Terrestre
 Service Technique d'Appui Ferroviaire
 Cantersteen 12
 BE – 1000 Bruxelles

 +32 2 525 49 08
 Fax +32 2 525 49 76
 E-mail caroline.bailleux@staf-tsds.be


M./Hr./Mr. Michel Lambermont

Ingénieur Industriel Principal Adjoint
 Service Public Fédéral Mobilité et Transport
 Direction du Transport Terrestre
 Service Technique d'Appui Ferroviaire
 Service Technique d'Appui Ferroviaire
 Cantersteen 12
 BE – 1000 Bruxelles

 +32 2 525 39 94
 Fax +32 2 525 48 76
 E-mail michel.lambermont@staf-tsds.be

Mme/Fr./Ms Sylvie Deroo


Ingénieur Industriel – Conseiller à la Sécurité
 SNCB
 Sécurité d'exploitation – Coordination RID
 Rue de France 85
 BE – 1060 Bruxelles

 +32 (2) 525 40 63
 Fax +32 (2) 525 30 10
 E-mail sylvie.deroo@b-rail.be

Espagne/Spanien/Spain

Mme/Fr./Ms Maria del Carmen Sanz Nieva

Jefa de Sección
 Ministerio de Fomento
 Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías
 Peligrosas
 Paseo de la Castellana, 67
 ES – 28071 Madrid

 +34 91 597 50 69
 Fax +34 91 597 50 27
 E-mail mcsanz@mfom.es

Finlande/Finnland/Finland

Mme/Fr./Ms Liisa Virtanen

Senior Engineer
 Ministry of Transport and Communications
 Box 31
 FI - 00023 Government

 +358 9 160 28 564
 Fax +358 9 160 28 597
 E-mail liisa.virtanen@mintc.fi

M./Hr./Mr. Pentti Haapala


Senior Inspector
 Ratahallintokeskus
 PO Box 185
 FI – 00101 Helsinki

 +358 9 5840 51 51
 Fax +358 9 5840 51 08
 E-mail pentti.haapala@rhk.fi

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Romain Cailleton


Adjoint au Chef de la Mission TMD
 Ingénieur en Chef des Mines
 Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du
 Tourisme et de la Mer
 Direction des transports terrestres
 Arche de la Défense – Paroi Sud
 FR – 92055 Paris La Défense Cedex

 +33 1 40 81 14 96
 Fax +33 1 40 81 10 65
 E-mail md.dtt@equipement.gouv.fr

Hongrie/Ungarn/Hungary

Mme/Fr./Ms Maria Vajdané Imre


Hauptreferentin, Gefahrgutbeauftragte MAV-Cargo
 MAV AG – Generaldirektion
 Hauptabteilung Güterverkehr
 Abt. D (Beförderungsregelung)
 Andrassy út 73-75
 HU – 1062 Budapest

 +36 1 342 33 07
 Fax +36 1 342 84 28
 E-mail vajdaneim@mav.hu

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M./Hr./Mr. Klaas Tiemersma


Policy Advisor
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 P.O. Box 20901
 NL – 2500 EX The Hague

 +31 70 351 1581
 Fax +31 70 351 1479
 E-mail klaas.tiemersma@minvenw.nl

Pologne/ Polen/Poland


M./Hr./Mr. Jan Szkodzinski

Spécialiste principal
 PKP Cargo S.A.
 ul. Okopowa 5
 PL – 20-022 Lublin

 +48 81 531 55 01
 Fax +48 81 531 12 45
 E-mail j.szkodzinski@pkp.com.pl


M./Hr./Mr. Krzysztof Irminski

Hauptspezialist
 PKP Cargo SA
 Grdjecke 17
 PL – 02-021 Warszawa

 +48 22 544 45 98
 Fax +48 22 544 27 26
 E-mail k.irminski@pkp-cargo.pl

M./Hr./Mr. Henryk Ognik


Main Specialist
 Transportation Technical Supervision
 Transportowy Dozór Techniczny (TDT)
 ul. Chalubinskiego 4
 PL – 00 928 Warsaw

 +48 22 630 14 35
 Fax +48 22 630 14 31
 E-mail henryk.ognik@tdt.pl

Roumanie/Rumänien/Romania

Mme/Fr./Ms Cornelia Parnia


Expert
 Ministère des Transports, Constructions et Tourisme
 38, Bv. Dinicu Golescu
 RO – 77113 Bucarest Secteur1

 +40 21 224 88 04
 Fax +40 21 222 25 17
 E-mail news17@mt.ro

Royaume-Uni/ Vereinigtes Königreich/ United Kingdom


M./Hr./Mr. Andrea Pearson

Policy Adviser on Dangerous Goods
 Department for Transport
 Dangerous Goods Branch (DGB)
 Zone 2/34
 Great Minster House
 76 Marsham Street
 GB – London SW1P 4DR

 +44 207 944 27 63
 Fax +44 207 944 20 39
 E-mail andrea.pearson@dft.gsi.gov.uk


M./Hr./Mr. Arne Bale

Senior Scientific Principal Officer (Team Leader)
 Scientifics Limited
 Unit 12.2.2
 Safety, Health & Environment Group
 Traffic & Dangerous Goods Team
 Leathermarket, Weston St.
 Weston St.
 GB – London SE1 3ER

 +44 207 407 47 79
 Fax +44 207 407 47 81
 E-mail london@scientifics.com

M./Hr./Mr. Paul Abbott


Special Operations Manager
 Network Rail
 40 Melton Street
 GB – London NW1 2EE

 +44 777 183 19 50
 Fax +44 207 845 44 29
 E-mail paul.abbott@networkrail.co.uk

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

M./Hr./Mr. Marek Kalivoda


Sicherheitsberater
 Železničná spoločnosť, a.s.
 Sekcia prepravy a taríf
 Division Güterverkehr
 Divízia nákladnej prepravy
 Železničná 1
 SK – 041 79 Košice

 +421 55 613 5547
 Fax +421 55 633 1454
 E-mail kalivoda.marek@slovakrail.sk

Slovénie/Slowenien/Slovenia

M./Hr./Mr. Robert Pajk

Senior Adviser
 Ministry of Transport
 Langusova 4
 SI – 1535 Ljubljana

 +386 1 478 82 47
 Fax +386 1 478 81 46
 E-mail robert.pajk@gov.si

Suède/Schweden/Sweden

M./Hr./Mr. Jonatan Björse

Expert Dangerous Goods Transport
Swedish Rescue Services Agency
SE – 651 80 Karlstad

☎ +46 70 808 70 80
 Fax +46 54 13 56 00
 E-mail jonatan.bjorse@srv.se

Suisse/Schweiz/Switzerland

M./Hr./Mr. François Le Fort

Expert matières dangereuses
Office fédéral des transports
Division Surveillance, Section Prescriptions / Matières
dangereuses
Palais fédéral Nord
CH – 3003 Berne

☎ +41 31 324 12 09
 Fax +41 31 324 12 48
 E-mail francois.lefort@bav.admin.ch

M./Hr./Mr. Stephan Engler

Fachexperte Tanks
Eidgenössisches Gefahrgutinspektorat
Richtistraße 15
CH – 8304 Wallisellen

☎ +41 1 877 61 83
 Fax +41 1 877 62 15
 E-mail stephan.engler@svti.ch

M./Hr./Mr. Hans Schwab

Gefahrgutbeauftragter SBB
SBB – Division Infrastruktur
Geschäftsbereich Betriebsführung
Sicherheit / Betriebsprozesse
Mittelstraße 43
CH – 3000 Bern 65

☎ +41 512 20 44 29
 Fax +41 512 20 20 09
 E-mail hans.schwab@sbb.ch

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic


M./Hr./Mr. Martin Vošta

Ministerial Adviser
Ministry of Transport
Nábřeží L. Svobody 12
P.O. Box 9
CZ – 110 15 Praha 1

☎ +420 972 231 10 9
 Fax +420 972 231 35 5
 E-mail martin.vosta@mocr.cz

M./Hr./Mr. Stanislav Hájek

Sicherheitsberater der CD für RID
Ceské dráhy, a.s. / Tschechische Bahnen AG,
Odbor nákladní dopravy a prepravy / Bereich Güterverkehr
Generální ředitelství / Generaldirektion
Nábřeží L. Svobody 12
CZ – 110 15 Praha 1

	+420 9722 334 29
Fax	+420 9722 335 83
E-mail	HajekS@gr.pha.cd.cz

Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CEFIC

M./Hr./Mr. Jörg Roth
 Verband der Chemischen Industrie e.V.
 Karlstraße 21
 DE – 60329 Frankfurt/Main

☎ +49 69 255 61 52 5
 Fax +49 69 255 61 51 2
 E-mail jroth@vci.de

UIC

M./Hr./Mr. Wieger Visser
 Sicherheitsberater Beförderung gefährlicher Güter
 Railion Nederland, SKV, I 4.28
 Postbus 2060
 NL – 3500 GB Utrecht

☎ +31 30 235 42 21
 Fax +31 30 235 88 25
 E-mail wieger.visser@railion.nl

M./Hr./Mr. Michaël den Brok
 Abteilungsleiter
 Railion Nederland N.V.
 Postbus 2060
 NL – 3500 GB Utrecht

☎ +31 30 235 55 91
 Fax +31 30 235 88 25
 E-mail michael.den-brok@railion.nl

M./Hr./Mr. Jean-Georges Heintz
 Direction déléguée Environnement
 SNCF
 Direction de la Stratégie
 34, rue du Commandant Mouchotte
 FR – 75699 Paris Cedex 14

☎ +33 1 532 53 02 8
 Fax +33 1 532 53 06 7
 E-mail jean-georges.heintz@sncf.fr

M./Hr./Mr. Ulrich Solbach
 Leiter Gefahrgutmanagement
 Railion Deutschland AG
 Rheinstraße 2
 DE – 55116 Mainz

☎ +49 6131 156 21 00
 Fax +49 6131 156 21 99
 E-mail ulrich.solbach@railion.com


M./Hr./Mr. Holger Hirsch
 Sachbearbeiter Gefahrgut
 Railion Deutschland AG
 Rheinstraße 2
 DE – 55116 Mainz

☎ +49 6131 156 2138
 Fax +49 6131 156 4864
 E-mail holger.hirsch@railion.com

UIP


M./Hr./Mr. Emmanuel Cossic

Directeur technique
ERMEWA S.A.
CH – 1211 Genève 1

	+41 22 906 04 70
Fax	+41 22 906 04 94
E-mail	e.cossic@ermewa.com

M./Hr./Mr. Rainer Kogelheide

Geschäftsführer
KVG Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH
Herrengaben 74
DE – 20459 Hamburg

	+49 40 368 04 23 2
Fax	+49 40 368 04 11 4
E-mail	rainer.kogelheide@kvg-kesselwagen.de

Office central / Zentralamt / Central Office


M./Hr./Mr. Jean-Daniel Dénervaud

Premier Secrétaire

	+41 31 359 10 16
Fax	+41 31 359 10 11
E-mail	jeandaniel.denervaud@otif.org

M./Hr./Mr. Jochen Conrad


Premier Secrétaire

	+41 31 359 10 17
Fax	+41 31 359 10 11
E-mail	jochen.conrad@otif.org

Interprète/Dolmetscher/Interpreter

M./Hr./Mr. Werner Küpper

Postbus 320
BE – 2800 Mechelen

	+32 475 270054
Fax	+32 2 521 67 30
E-mail	werner.kupper@pandora.be