

**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 81-03/501.2006  
20 janvier 2006**

Original : DE

**AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF**

**Rapport final de la 42<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID  
(Madrid, 21 au 25 novembre 2005)**

---

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
Harmonisation avec la 14 <sup>ème</sup> édition des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'approbation des textes adoptés par la Réunion commune en 2004 et 2005-12-07	4 – 21
Autres propositions	22 – 62
Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	63 – 87
Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »	88 - 93
Adaptation du Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID	95 – 102
Clôture de la session	103 - 106

**Annexe 1 :** Textes adoptés Document A 81-03/501.2006/Add.1

**Annexe 2 :** Fil conducteur général pour le calcul de risques lors du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer Document A 81-03/501.2006/Add.2

**Annexe 3 :** Nouveau Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID Document A 81-03/501.2006/Add.3

**Annexe 4 :** Liste des participants Document A 81-03/501.2006/Add.4

### 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. Monsieur Helmut Rein (Allemagne) a été réélu Président. Sur proposition de l'Allemagne, Madame Caroline Bailleux (Belgique) a été élue Vice-présidente.

### POINT 3 : PRESENCE ET QUORUM

3. Etant donné que 17 des 42 Etats membres étaient représentés, le quorum était atteint (1/3 des Etats membres) et la Commission d'experts pouvait délibérer valablement.

### POINT 4 : HARMONISATION AVEC LA 14<sup>ème</sup> EDITION DES RECOMMANDATIONS DE L'ONU RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES AINSI QU'APPROBATION DES TEXTES ADOPTES PAR LA REUNION COMMUNE EN 2004 ET 2005

Documents :

- OCTI/RID/CE/42/4a) (Secrétariat)
- OCTI/RID/CE/42/4d) (EIGA)
- OCTI/RID/CE/42/4e) (Secrétariat)
- OCTI/RID/CE/42/4f) (CIT)
- OCTI/RID/CE/42/4g) (Belgique)

Documents informels : INF.4b) (Secrétariat)  
INF.4a) (Secrétariat de la CEE-ONU)

4. Les documents OCTI/RID/CE/42/4d), .../4e) et .../4g), ainsi que le document informel INF.4a), avaient également été soumis par leurs auteurs à la 79<sup>ème</sup> session du WP.15 (Genève, 7 au 11 novembre 2005). Les décisions du WP.15 sur ces documents et d'autres modifications et compléments adoptés sur le document de base OCTI/RID/CE/42/4a), qui sont reproduits dans le document informel INF.4b), ont été adoptés par la Commission d'experts du RID avec les exceptions suivantes (voir Annexe 1) :
  - a) Le 5.4.1.1.6.2.3 demeure réservé dans le RID, étant donné que l'utilisation du document de transport du parcours à plein pour le parcours à vide conduirait à de gros problèmes en trafic ferroviaire (voir document OCTI/RID/CE/42/4f)). **En tant qu'auteur, le représentant de l'Autriche a reconnu lors de la formulation du texte du 5.4.1.1.6 nouvellement remanié la problématique de l'utilisation physique du document de transport original en trafic ferroviaire. Son objectif consistait à ne pas devoir supprimer, pour le retour des moyens de confinement vides non nettoyés, des informations qui étaient déjà disponibles.**
  - b) 5.4.1.2.1 et 5.4.1.2.3.3 : Comme au 5.4.1.2.1 c) du RID l'utilisation de la langue italienne est également admise dans le RID, en plus de l'utilisation des langues allemandes, anglaise et française. Un renvoi à de possibles dérogations dans le cadre de tarifs internationaux des chemins de fer, tel qu'il existe au 5.4.1.2.1 c) a été rejeté (voir également document OCTI/RID/CE/42/5m), par. 29 à 32 de ce rapport).

- c) 6.8.2.3.1 : Comme au 6.8.2.5.2 l'on a ajouté « les codes alphanumériques » avant « dispositions spéciales » ; Le WP.15 sera prié de reprendre cette clarification rédactionnelle. Une mesure transitoire demandée par le représentant de l'UIP, n'a pas été considérée comme nécessaire par la Commission d'experts du RID, étant donné que pour les Etats qui ont déjà jusqu'à maintenant procédé à un marquage lié à la matière, aucune modification n'a été incorporée et un marquage pratiqué dans d'autres Etats selon les indications dans la colonne 13 du tableau A conformément aux nouvelles prescriptions représente **une indication supplémentaire** non problématique.

#### No ONU 1203 essence

Document : OCTI/RID/CE/42/5o) (Royaume-Uni)

5. Dans son document le Royaume-Uni a proposé d'exclure la disposition spéciale 534 pour le transport en grands récipients pour vrac (GRV) de l'essence du No ONU 1203. Cette proposition a été adoptée par la Commission d'experts du RID (voir Annexe 1) dans la version modifiée par le WP.15 (voir document informel INF.4b)).
6. Tandis que le représentant de la France a fait remarquer que la disposition spéciale 534 sur l'affectation d'une pression de vapeur fictive conduit à des citernes **sous**dimensionnées et devrait ainsi être complètement supprimée, le représentant de la Suisse a rappelé que lors du transport d'essence il faut tenir compte des propriétés différentes en été et en hiver.
7. La représentante du Royaume-Uni a déclaré qu'elle soumettrait à une **prochaine** Réunion commune une proposition sur cette problématique, d'entente avec le représentant de la France.

#### 4.1.3.6.7 (Inspection des récipients à pression pour les matières liquides et solides)

8. Le secrétariat a attiré l'attention sur le fait que dans la dernière phrase de ce paragraphe, comme dans la 1<sup>ère</sup> phrase, il faudrait utiliser le terme d' « emballer » au lieu d' « expédier », étant donné qu'il s'agit, lors de la vérification de l'étanchéité des fermetures et de l'équipement des récipients à pression, selon l'attribution des obligations du chapitre 1.4, plutôt d'une obligation de l'emballer.
9. Tandis que quelques délégués ont appuyé cette proposition, d'autres délégués ont préféré une formulation passive, afin de modifier le moins possible le texte repris des Recommandations de l'ONU. Etant donné que l'on ne peut pas prévoir si le WP.15 reprendrait cette modification, le texte n'a pas été amendé. La Réunion commune a été priée de réexaminer l'attribution des obligations au 4.1.3.6.7 ainsi qu'à la sous-section 4.1.6.5 du texte existant.
10. Le représentant de l'Autriche soumettra une proposition au Sous-comité d'experts de l'ONU de renoncer de manière générale, dans les Recommandations de l'ONU, à l'attribution d'obligations concrètes et de laisser aux modes de transport le soin de régler ces prescriptions spécifiques.

#### 5.3.2.2.1 (Conception des panneaux oranges)

11. Le représentant de l'UIC a confirmé que pour les chemins de fer, plus aucune réserve de technique de sécurité n'est formulée à l'encontre de l'utilisation de panneaux rétro-réfléchissants. La Commission d'experts du RID a cependant décidé de continuer à

autoriser les signalisations oranges tant non rétro réfléchissantes que rétro réfléchissantes.

12. Il est résulté d'un vote indicatif à la Réunion commune que neuf Etats approuveraient la suppression de la possibilité d'utiliser des feuilles autocollantes pour les wagons-citernes ; sept Etats ont voté pour le maintien de cette option (voir rapport TRANS/WP.15/AC.1/100 – OCTI/RID/GT-III/2005-B, par. 70).
13. Lors des délibérations sur cette question dans la Commission d'experts du RID, les délégués n'ont avancé que des arguments pour le maintien de cette possibilité d'utiliser des feuilles autocollantes :
  - Etant donné que pour les conteneurs-citernes et les citernes mobiles l'utilisation des feuilles autocollantes n'a pas été remise en question, une discrimination des wagons-citernes n'apparaît pas justifiée.
  - Les informations présentes sur les signalisations oranges peuvent en trafic ferroviaire être également obtenues d'une autre manière (voir en l'occurrence document OCTI/RID/CE/42/6a), et par. 80 à 84 de ce rapport).
  - Toutes les marchandises dangereuses ne sont pas inflammables, si bien que la signalisation orange n'est pas détruite dans chaque cas.
  - Si il est constaté qu'un panneau manque pendant le transport, une signalisation ultérieure peut être effectuée de manière rapide et relativement à peu de frais.
14. La Commission d'experts du RID a adopté le maintien de l'utilisation alternative des feuilles autocollantes par 11 voix pour et une opposition. Etant donné que l'utilisation de feuilles autocollantes en trafic ferroviaire était jusqu'à maintenant admise pour tous les moyens de transport, le texte a été modifié en conséquence (voir Annexe 1).

#### Section 6.2.2 : (Renvoi aux normes sur les récipients à pression)

15. En ce qui concerne les normes citées entre crochets à la section 6.2.2, la Commission d'experts du RID a donné mandat au secrétariat de biffer, dans les textes de notification, celles qui n'auront pas été publiées jusqu'à la prochaine session du WP.15 (Genève, 8 au 12 mai 2006). Par cette procédure, il sera garanti que dans le RID et l'ADR il sera renvoyé aux mêmes normes.

#### 6.2.4.3.2.2.3 (Méthodes alternatives pour l'épreuve des générateurs d'aérosols)

16. Bien que dans le RID/ADR le remplisseur n'est que celui qui remplit les marchandises dangereuses dans des citernes ou des marchandises dangereuses en vrac, la Commission d'experts a refusé de remplacer au 6.2.4.3.2.2.3 le terme « remplisseur » par « emballer » ou par « remplisseur de générateurs d'aérosols ». Ce problème doit également être porté à la connaissance de la Réunion commune (voir également par. 8 à 10).

#### 6.8.2.2.3 (Citernes fermées hermétiquement)

Document : OCTI/RID/CE/42/4c) (Allemagne)

17. La proposition de l'Allemagne de procéder, dans le texte du 6.8.2.2.3, à une clarification en raison de l'utilisation alternative de soupapes de dépression et de dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte, a été adoptée. **Suite à une remarque**

de la représentante de la Belgique, seuls les dispositifs de mise à l'atmosphère à ressort commandés par contrainte seront exclus pour les citernes hermétiquement fermées, à l'instar de la disposition spéciale TE 15 (voir Annexe 1).

#### 6.8.2.5.2 (Marquage de la prochaine épreuve sur les wagons-citernes)

Document : OCTI/RID/CE/42/4b) (Belgique)

18. Dans son document la représentante de la Belgique a proposé de reprendre la décision prise pour le 6.8.2.5.1 (distinction entre « P » et « L » pour l'indication de la date pour la dernière épreuve subie) également pour le 6.8.2.5.2 (marquage des citernes de wagons-citernes avec la prochaine épreuve), afin de faciliter le travail des ateliers par une planification préalable des travaux à effectuer.
19. Plusieurs délégués n'ont pas appuyé la proposition, étant donné que les indications peuvent être également tirées de la plaque de la citerne selon le 6.8.2.5.1, et en plus, du dossier de citerne. L'on a en outre exprimé la crainte que cette indication supplémentaire pourrait conduire à des incertitudes, car en plus de l'épreuve périodique et de l'épreuve d'étanchéité, d'autres épreuves sont également possibles (p. ex. le contrôle exceptionnel, l'examen intérieur, l'inspection). Il serait d'autre part plus approprié de soumettre la proposition au groupe de travail « Citernes » de la Réunion commune, afin de permettre un examen pour toutes les citernes.
20. En conséquence la représentante de la Belgique a retiré sa proposition.

#### Vote final sur le point 5

21. Lors du vote final, 16 Etats ont approuvé les modifications contenues dans le document OCTI/RID/CE/42/4a) pour une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007, avec une mesure transitoire jusqu'au 30 juin 2007, y compris les amendements et compléments cités ci-dessus.

### **POINT 5 : AUTRES PROPOSITIONS**

#### **Lettre de voiture**

#### Langues à utiliser dans la lettre de voiture

Documents : OCTI/RID/CE/42/5a) (Belgique)  
OCTI/RID/CE/42/5k) (CIT)

22. Depuis l'édition 2005 du RID, l'utilisation de la langue anglaise dans la lettre de voiture est autorisée. En outre, le renvoi aux tarifs en vigueur à la gare expéditrice a été supprimé. Vu qu'après ces modifications l'utilisation de la langue néerlandaise pour le trafic entre la Belgique et les Pays-Bas n'était plus possible, la Belgique avait initié l'accord particulier multilatéral RID 3/2005, afin de pouvoir continuer à utiliser la langue néerlandaise pour ce trafic. Avec sa proposition la représentante de la Belgique propose de prévoir la possibilité au 5.4.1.4.1 de pouvoir déroger à cette règle linguistique par les tarifs en vigueur à la gare expéditrice ou par des accords conclus entre les Etats concernés par le transport.
23. La Commission d'experts du RID a décidé de ne concéder qu'aux Etats concernés par le transport le droit de déroger à la règle linguistique et a refusé le renvoi supplémentaire aux tarifs de la gare expéditrice proposé par la Belgique et le renvoi aux conventions entre les parties au contrat de transport proposé par le CIT dans le document

OCTI/RID/CE/42/5k) (voir Annexe 1). **Les dérogations à la règle linguistique convenues entre les Etats ne sont pas considérées en l'occurrence comme des dérogations temporaires au sens de la section 1.5.1.**

Remplacement du terme lettre de voiture

Document : OCTI/RID/CE/42/5b) (CIT)

24. En plus de la lettre de voiture CIM, l'utilisation d'une lettre de wagon CUV est autorisée pour le transport de wagons vides conformément au nouvel Appendice D de la COTIF 1999 (CUV – Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire). C'est pourquoi le CIT propose dans son document repris par le représentant de l'Autriche, de ne parler que de document de transport dans le RID 2007 et d'indiquer dans un NOTA à la section 5.4.1 que le document de transport peut être soit une lettre de voiture CIM ou une lettre de wagon CUV.
25. La proposition a été adoptée. Cependant, sur suggestion du secrétariat, l'explication du terme document de transport sera repris dans les définitions de la section 1.2.1 (voir Annexe 1).

**Colis à main et bagages enregistrés**

Document : OCTI/RID/CE/42/5n) (CIT)

26. Dans son document le CIT a proposé un nouveau libellé pour le chapitre 7.7 (Transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés) qui doit être adapté en corrélation avec l'entrée en vigueur de la COTIF 1999.
27. Cette proposition a dans son principe été adoptée. Cependant, un renvoi aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) et à l'Appendice C (RID) à la COTIF, qui se réfèrent aux règles du RID, et le renvoi à des restrictions allant plus loin sur la base de conditions de transport de droit privé, n'ont été repris qu'en tant que NOTA. En outre, le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés ne sera autorisé que si les prescriptions d'exemption de la sous-section 1.1.3.1 a) ou b), 1.1.3.2 b), d) ou f) ou 1.1.3.3 sont applicables (voir Annexe 1). Le renvoi à la sous-section 1.1.3.4 proposé a été abandonné, étant donné que la Commission d'experts du RID a estimé que ces exemptions sont déjà suffisamment comprises par le renvoi à la sous-section 1.1.3.1 a).
28. En ce qui concerne la fiche pour le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main et bagages enregistrés, ainsi que dans et sur des véhicules, la Commission d'expert du RID s'est prononcée pour la deuxième variante qui devrait être révisée par le CIT sur la base du texte adopté pour le chapitre 7.7. La Commission d'experts du RID a suggéré d'utiliser l'expression « Publication » au lieu de « Fiche », car il devrait s'agir dans la plupart des cas d'une affiche. Le représentant du CIT a en outre été prié, d'entente avec un représentant d'un Etat, de préparer une proposition analogue pour le WP.15 (véhicules privés et trafic en autocars de tourisme).

## **Renvois aux chemins de fer**

### Suppression des renvois aux tarifs des chemins de fer

Document : OCTI/RID/CE/42/5m) (Secrétariat)

29. Etant donné qu'avec l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 l'obligation de tarif sera abrogée, il y aura lieu de supprimer dans le RID le renvoi aux tarifs internationaux. Dans son document le secrétariat a proposé soit de ne se référer qu'aux accords entre Etats ou en outre d'autoriser des accords dérogatoires entre les parties au contrat de transport.
30. La grande majorité des délégués s'est prononcée en faveur de l'option plus restrictive 1, étant donné que les indications sont également nécessaires aux fins de contrôle et qu'une règle linguistique dérogatoire ne devrait ainsi pas être convenue par des conventions entre les parties au contrat de transport, en particulier en raison du fait que les entreprises ferroviaires deviennent de plus en plus nombreuses.
31. Le représentant du CIT a fait remarquer que sous la CIM 1980 les Etats ne sont jamais intervenus dans les questions tarifaires et ainsi dans le choix de la langue, et il a donc plaidé pour l'option 2 qui est en conformité avec le manuel du CIT sur la lettre de voiture CIM.
32. La Commission d'experts du RID a adopté l'option 1 par 12 voix pour et une opposition (voir Annexe 1).

### Adaptation de certaines prescriptions du chapitre 6.8 aux Directives européennes sur l'interopérabilité ferroviaire

Document : OCTI/RID/CE/42/5e) (Belgique)

33. Dans ce document la Belgique a proposé au 6.8.2.1.2 de renvoyer à « l'autorité compétente » plutôt « qu'aux organismes compétents des chemins de fer » pour être en conformité avec les Directives européennes sur l'interopérabilité ferroviaire.
34. Cette modification a été adoptée sans discussion par la Commission d'experts du RID (voir Annexe 1). La deuxième proposition relative à la reprise d'une note de bas de page à la sous-section 6.8.2.6 a été retirée par le représentant de la Belgique, étant donné qu'entre-temps la sous-section 6.8.2.7 a été adaptée.

### Adaptation du 5.3.1.3.2

Document : OCTI/RID/CE/42/5g) (Belgique)

35. Dans ce document la Belgique a proposé au 5.3.1.3.2, conformément aux Directives européennes, de remplacer « chemin de fer » par « entreprise ferroviaire » ou « gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire » ou de renoncer complètement à la possibilité de « décision contraire des chemins de fer ».
36. La Commission d'experts du RID a adopté l'option a (renoncement à la possibilité de décision contraire des chemins de fer » (voir Annexe 1), car selon renseignement du représentant de l'UIC, il n'a jamais été fait recours à cette possibilité.

## Experts

Document : OCTI/RID/CE/42/5c) (UIP)

Documents informels : INF:5a) (Belgique)  
INF.5b) (Suisse)

37. Le représentant de l'UIP a proposé, pour les nouvelles exigences pour les experts reprises dans l'édition 2005 du RID, une clarification ayant pour objectif de mieux décrire la reconnaissance réciproque des experts.
38. La représentante de la Belgique a appuyé dans son principe la suggestion de l'UIP, mais elle a cependant préféré dans son document informel INF.5a) l'incorporation d'un alinéa supplémentaire tiré de l'accord particulier multilatéral RID 4/2002 qui à l'époque avec été initié par l'Allemagne pour l'application anticipée des prescriptions du 6.8.2.4.6.
39. Dans son document informel INF.5b) le représentant de la Suisse a fait remarquer que la proposition de formulation de l'UIP autorise l'interprétation que l'expert peut être reconnu par l'autorité compétente de n'importe quel Etat membre de la COTIF et n'est ainsi pas toujours soumis à la surveillance de l'autorité compétente de l'Etat membre sur le territoire où il effectue les épreuves. A son avis cela est contraire au principe de la territorialité.
40. A la demande du Président, le représentant de l'UIP a précisé que dans son document il ne s'agissait pas d'introduire une liberté de prestation de service et a suggéré la suppression des mots « d'un Etat membre de la COTIF » dans sa proposition.
41. L'exécution des épreuves par des experts à l'extérieur de l'Etat dans lequel ils sont reconnus a donné lieu à un long débat. Tandis que quelques délégués se sont prononcés en faveur d'une liberté complète des prestations de service, telle qu'elle est concédée dans la directive TPED pour les citernes à gaz, d'autres délégués ont renvoyé à la souveraineté étatique et à la problématique que l'autorité compétente qui a délivré la reconnaissance ne peut plus contrôler si un expert opérant à l'étranger remplit encore les conditions pour une reconnaissance. D'autres délégués ont estimé qu'une épreuve d'un wagon-citerne à l'étranger par un expert reconnu dans ce pays n'est possible qu'avec l'accord de l'autorité compétente du pays dans lequel le propriétaire du wagon-citerne est originaire. **D'autres délégués ont été d'avis qu'il est plus important de savoir comment les exigences harmonisées pour les experts peuvent être fixées, afin de garantir un haut niveau de qualité, que de savoir qui peut procéder aux épreuves et où les effectuer.**
42. Après cette discussion la Commission d'experts du RID a décidé de ne pas modifier le texte actuel. La Commission d'experts du RID, en fonction de la situation juridique actuelle, a pris comme point de départ la situation suivante :
  - a) Un wagon-citerne immatriculé dans un Etat membre de la COTIF peut être éprouvé par un expert reconnu dans ce pays.
  - b) Un wagon-citerne immatriculé dans un Etat membre de la COTIF peut être éprouvé dans un autre Etat membre de la COTIF par un expert reconnu dans cet autre Etat membre.

- c) Selon le droit actuel il n'est cependant pas possible qu'un wagon-citerne immatriculé dans un Etat membre de la COTIF soit éprouvé dans un autre Etat membre de la COTIF par un expert reconnu **dans un troisième Etat membre.**

La Commission d'experts du RID était convenue que la discussion sur c) doit être poursuivie en tenant compte des résultats du groupe de travail pour la révision du chapitre 6.2 en ce qui concerne l'activité transfrontalière des organismes cités, et qui auront également des conséquences pour les chapitres 6.7 et 6.8.

43. Le représentant de la République tchèque a formulé une réserve à l'encontre de cette interprétation.

#### Echange d'expériences pour assurer un niveau de contrôle uniforme

Document : OCTI/RID/CE/42/5d) (Allemagne)

44. Conformément au 6.8.2.4.6 sur la reconnaissance réciproque des experts, un échange d'expérience annuel est prévu afin d'assurer un niveau de contrôle uniforme. Dans le cadre de l'accord particulier multilatéral RID 4/2002, l'Allemagne s'était chargée de l'organisation d'un tel échange d'expériences et qui a dû par deux fois être annulé en raison du manque de participation. Afin d'améliorer la participation, le représentant de l'Allemagne a proposé dans son document une modification de texte au 6.8.2.4.6.
45. La représentante de la Belgique a exprimé sa crainte que la proposition de texte soumise par l'Allemagne ne conduira pas à une amélioration de la participation et elle a suggéré de prescrire de manière contraignante la participation des experts reconnus. Dans le cadre d'un vote indicatif, 7 délégations se sont prononcées favorablement pour prescrire une participation obligatoire des experts reconnus. La représentante de la Belgique soumettra le cas échéant une proposition pertinente. **Les experts de l'autorité compétente devraient en outre avoir toute latitude de participer à l'échange d'expérience.**
46. La Commission d'experts du RID a adopté la modification de texte proposée par l'Allemagne (voir Annexe 1). Le représentant de l'Allemagne fixera une date pour le prochain échange d'expériences, d'entente avec le secrétariat.

#### Remplacement de la norme EN 45004 par la norme EN ISO/IEC 17020:2004

Document : OCTI/RID/CE/42/5j) (Belgique)

47. La proposition de la Belgique de remplacer au 6.8.2.4.6 le renvoi à la norme EN 45004 par la norme EN ISO/IEC 17020:2004, qui selon la communication de la Commission européenne à la même teneur, a été adoptée par la Commission d'experts du RID (voir Annexe 1).

#### **Plaques-étiquettes et signalisations oranges sur les wagons porteurs**

##### Apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs

Document : OCTI/RID/CE/42/5h) (Belgique)

Document informel : INF.5e) (UIC)

48. La représentante de la Belgique a retiré la première proposition de son document qui se réfère à l'extension de la prescription du 5.3.1.3.1 aux petits conteneurs, en raison

de la remarque du secrétariat contenue dans le document et soumettra une nouvelle proposition à la Réunion commune. Dans ce contexte le représentant de l'UIC a rappelé que le renvoi à la Fiche UIC 590 relative aux petits conteneurs avait été supprimé lors de la dernière Réunion commune, après que l'UIC eut retiré cette fiche en justifiant que les petits conteneurs sont considérés comme des colis.

49. La deuxième proposition avait pour objectif l'élimination d'un problème pratique dans les gares de transbordement et contenait une renonciation à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs, lorsque les véhicules routiers sont munis de plaques-étiquettes qui correspondent aux colis transportés. Conformément à l'ADR, l'apposition de plaques-étiquettes n'est cependant prescrite que pour les véhicules routiers renfermant des colis contenant des matières des classes 1 et 7.
50. Dans son document INF.5e) l'UIC suggère de simplifier l'ensemble du 5.3.1.3.2 et dans tous les cas de renoncer à l'apposition de plaques-étiquettes sur les wagons porteurs lorsque les véhicules routiers sont munis des plaques-étiquettes prescrites par l'ADR. Il est en outre proposé d'étendre également le NOTA au 5.3.1.5.2 de l'ADR au trafic combiné rail/route. **(Remarque du secrétariat : Le WP.15 a décidé, dans l'édition 2007, de biffer le NOTA au 5.3.1.5.2 et au lieu de cela, de reprendre un nouveau paragraphe 1.1.4.2.2.)**
51. Les positions suivantes ont été prises lors de la discussion :
- Le 5.3.1.3.2 devrait être complètement supprimé et le principe du 5.3.1.3.1 devrait également être étendu au trafic ferroutage (Pays-Bas).
  - Pour faciliter le trafic intermodal, le 5.3.1.3.2 devrait être entièrement supprimé, étant donné qu'une signalisation orange n'est pas non plus prescrite. Vu que les consignes écrites doivent être jointes à la lettre de voiture, suffisamment d'informations sont disponibles. Toutes les prescriptions pour le trafic ferroutage pourraient être rassemblées à la sous-section 1.1.4.4 (Royaume-Uni).
  - Il n'est pas judicieux d'apposer des plaques-étiquettes lorsque celles-ci ne sont pas nécessaires pour le transport routier qui précède. En trafic ferroviaire également l'on peut se demander si en trafic des colis l'apposition de plaques-étiquettes différentes pour des marchandises dangereuses différentes présente un avantage pour les pompiers (Autriche).
  - Le 5.3.1.3.2 devrait être maintenu, car les pompiers et le personnel ferroviaire doivent pouvoir disposer du plus d'informations possibles (France et Belgique).
52. Etant donné que la suggestion de l'UIC est conditionnée par une décision du WP.15, l'on a voté que sur la proposition de la Belgique. Après une modification rédactionnelle, cette dernière a été adoptée par **9** voix pour (voir Annexe 1).
53. Le représentant du Royaume-Uni a annoncé une proposition pour rassembler toutes les prescriptions pour le trafic ferroutage dans la sous-section 1.1.4.4. Plusieurs délégués ont recommandé de procéder à une discussion sur l'apposition de plaques-étiquettes et sur la signalisation orange en trafic ferroutage, dans le cadre de la Réunion commune, de façon que dans cette enceinte l'on puisse également délibérer sur les adaptations nécessaires de l'ADR.

### Signalisation orange des véhicules routiers qui sont transportés en trafic ferroutage

Document : OCTI/RID/CE/42/5I) (Secrétariat)

Document informel : INF.5d) (UIC)

54. Dans son document le secrétariat a constaté que dans le RID des indications manquent pour savoir si en trafic ferroutage les signalisations orange exigées par l'ADR sont suffisantes ou si des signalisations orange sont en plus nécessaires sur les wagons porteurs. Dans son document informel l'UIC a appuyé l'option 1 (signalisation orange sur les wagons porteurs que si les véhicules routiers ne sont pas munis des signalisations orange prescrites par l'ADR), mais en outre il a suggéré cependant de reprendre un NOTA aux 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 de l'ADR.
55. Etant donné que l'option 2 formulée dans la proposition (signalisation des wagons porteurs si la signalisation orange des véhicules routiers n'est pas visible sur les côtés latéraux) et la suggestion de l'UIC nécessiteraient une discussion au sein de la Réunion commune (voir également par. 53 concernant la discussion sur les plaques-étiquettes aux wagons porteurs), la Commission d'experts du RID s'est prononcée pour l'option 1 par 10 voix pour, une restriction en ce qui concerne les facilités des 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 de l'ADR ayant été prise en compte (voir Annexe 1).
56. Comme il l'a déjà été exprimé pour les plaques-étiquettes (voir par. 53), une règle ultérieure doit être mise en œuvre au sein de la Réunion commune, afin d'exclure une signalisation ultérieure dans les gares de transbordement.

### **Questions d'interprétation**

#### Transport de marchandises dangereuses dans des machines ou appareils

Document : OCTI/RID/CE/42/5f) (Royaume-Uni)

57. Le représentant du Royaume-Uni a prié les délégués de la Commission d'experts du RID de lui communiquer leur avis sur les exemptions de marchandises dangereuses dans des machines ou appareils dans le cadre des sous-sections 1.1.3.1 b) et 1.1.3.2 c) ainsi que dans le cadre du No ONU 3363. Une première discussion a déjà eu lieu lors de la 79<sup>ème</sup> session du WP.15 et qui est reproduite à la fin du document informel INF.4b).
58. Le représentant de l'Autriche a estimé qu'une règle dans le cadre de la sous-section 1.1.3.3 (Exemptions liées au transport des carburants liquides) devrait être mise en œuvre. Il y aurait lieu en l'occurrence de fixer des limites supérieures et des règles en cas de dépassement des limites supérieures.
59. Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'en Allemagne la sous-section 1.1.3.1 b) est ainsi interprétée que les marchandises dangereuses ne peuvent être contenues que dans les machines ou appareils (par ex. dans des tubulures ou dans des filtres), mais pas dans des citernes.
60. La représentante du Royaume-Uni soumettra une proposition à la Réunion commune, dans laquelle la combinaison des sous-sections 1.1.3.1 b) et 1.1.3.2 c) devra être clarifiée.

Mesures transitoires pour les wagons-citernes construits avant 1978

Document : OCTI/RID/CE/42/5i) (Belgique)

Document informel : INF.5c) (Secrétariat)

61. La représentante de la Belgique a retiré son document vue discussion reproduite dans le document informel INF.5c) dans le cadre de la 33<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID.

**Autres propositions**

Suppression du NOTA à la sous-section 6.1.3.1 d)

Document informel du secrétariat de la CEE-ONU

62. La Commission d'experts du RID a adopté la proposition de la CEE-ONU de supprimer le NOTA à la sous-section 6.1.3.1 d), car il est déjà expliqué à la sous-section 6.1.1.1 b) que les prescriptions du chapitre 6.1 ne s'appliquent pas aux colis contenant des matières infectieuses de la classe 6.2 (voir Annexe 1).

**POINT 6 : GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUES DES CITERNES ET DES VEHICULES »**

Document : A 81-03/503.2005 (Secrétariat)

63. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », Monsieur H.-J. Kellerhaus (Allemagne) a expliqué les progrès qui ont été réalisés lors de la 6<sup>ème</sup> réunion (Bonn, 21 et 22 avril 2005) et qui sont reproduits dans le rapport A 81-03/511.2005.

**Mesures pour éviter et limiter les dommages par chevauchements des tampons**

Dispositifs de protection anti-chevauchement des tampons

Document : A 81-03/511.2004, par. 8 à 14

Document informel : INF .6c) (France)

64. Le représentant de la France a rappelé que lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID, les mesures anti-chevauchement des tampons citées dans l'Annexe 1 au rapport A 81-03/511.2004 sous 6.8.4 b), disposition spéciale TE xx, ont été considérées comme équivalentes (voir par. 16 du rapport A 81-03/511.2004). Sa proposition de texte dans le document informel INF.6c) a déjà été adoptée à une grande majorité par le groupe de travail et par la suite révisée de manière minime.
65. Les modifications suivantes ont été apportées après la discussion :
- La première phrase a été supprimée pour éviter l'interprétation que cette phrase **fixe** l'objectif et **que** les exigences qui suivent ne sont qu'un exemple pour parvenir à l'objectif.
  - Dans le 2<sup>ème</sup> tiret, « course élastique et course fusible » est remplacé par « déformation élastique et plastique » et un renvoi supplémentaire à la disposition spéciale TE 22 (Eléments d'absorption d'énergie) a été repris.

- Etant donné qu'au 5<sup>ème</sup> tiret l'on n'aborde que la compatibilité de wagons avec dispositifs anti-chevauchement des tampons et wagons sans de tels dispositifs, une autre phrase a été reprise qui exclut une gêne mutuelle de dispositifs antichevauchement des tampons.
- Un nouveau tiret a été ajouté et qui assure que la construction des dispositifs anti-chevauchement des tampons n'aggrave pas le risque de pénétration des fonds de citerne en cas de choc.

66. La proposition ainsi amendée a été soumise au vote et adoptée par 9 voix pour sans opposition.

Applicabilité de la méthode d'essai de la norme EN 13094, annexe B pour les couvertures sandwich

Document : A 81-03/503.2005, par. 15 à 17

67. Etant donné que les représentants de l'Allemagne et de la France n'ont jusqu'à maintenant trouvé aucune méthode d'essai mieux appropriée pour les couvertures sandwich, le renvoi à la norme EN 13094 à l'alinéa c) de la nouvelle disposition spéciale TE xx a été maintenu. Ce thème demeura à l'ordre du jour du groupe de travail, afin d'adapter ultérieurement soit la norme ou le texte de la disposition spéciale.

Mesures équivalentes pour les conteneurs-citernes

Document : A 81-03/503.2005, par. 18 à 20

68. Le représentant de la Belgique a expliqué qu'un premier entretien avec l'UIRR a eu lieu. Cependant, en raison du manque d'appui des autres modes de transport, l'objectif de prescrire des mesures équivalentes pour les conteneurs-citernes ne sera pas poursuivi.

69. Le thème restera à l'ordre du jour du groupe de travail et ne sera poursuivi que lorsque de nouvelles propositions y relatives seront soumises.

Mesures transitoires

Document : OCTI/RID/CE/42/6b) (Suisse)

70. La première proposition du représentant de la Suisse de supprimer les crochets en regard de la disposition spéciale mentionnée dans l'Annexe 1 au rapport de la 41<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (document A 81-03/511.2004), a été adoptée en raison des nouvelles prescriptions approuvées pour les dispositifs anti-chevauchement des tampons (voir par. 64 à 66).

71. La deuxième proposition de supprimer dans la mesure transitoire «et wagons-batteries » a donné lieu à une longue discussion. Quelques délégués ont estimé que les mesures fixées dans la disposition spéciale TE xx n'ont été discutées que pour les wagons-citernes, car ceux-ci sont les seuls à avoir un fond de citerne qui peut être pénétré par un tampon s'élevant. D'autres délégués ont par contre été d'avis que dans le passé les wagons-citernes et les wagons-batteries ont toujours été traités sur un pied d'égalité (voir par ex. les éléments d'absorption d'énergie dans la disposition spéciale TE 22) et qu'en outre un chevauchement des tampons est également possible pour

les wagons-batteries et qui peut conduire à un endommagement des tubulures et des soupapes.

72. Sur le vote de principe aucune délégation ne s'est cependant opposée à la suppression des wagons-batteries dans la mesure transitoire. Si une extension aux wagons-batteries était désirée, une proposition officielle y relative devrait être soumise.

### Télématique

Document : A 81-03/503.2005, par. 21 à 24

73. Le secrétariat a expliqué que, conformément au vœu exprimé par le groupe de travail et la Commission d'experts du RID, il avait invité l'Agence ferroviaire européenne (AEF) à cette session de la Commission d'experts du RID. Le représentant de la Commission européenne a assuré son appui pour inciter l'AEF à participer aux futures sessions.

### Fuites de gouttes

Document : A 81-03/503.2005, par. 25 à 27

74. Le représentant des Pays-Bas a rapporté que des premières consultations ont eu lieu mais qu'une réaction officielle de Railtech se faisait cependant encore **attendre**.
75. La discussion a montré que les fuites de gouttes représentent un problème réel en raison des fermetures de lignes et des assainissements de sol qui y sont liés. Le thème restera à l'ordre du jour du groupe de travail et les Etats membres ont été priés de mettre à disposition du groupe de travail des informations sur cette problématique, de façon qu'une solution puisse être trouvée. Il a été recommandé d'en rechercher la **cause** dans chaque cas individuel et de la communiquer au centre de remplissage, afin de pouvoir améliorer la qualité.

### Propositions pour des mesures à examiner à l'avenir

Document informel : INF:6a) (Suisse)

76. Dans son document le représentant de la Suisse a proposé deux mesures pour augmenter la sécurité et qui pourraient être discutées à l'avenir dans le cadre du groupe de travail. La première mesure concerne l'extension de la règle « du wagon protecteur » de la section 7.5.3 à d'autres matières très dangereuses, la deuxième mesure est relative à la réduction des risques de déraillement par l'utilisation de wagons à quatre essieux.
77. Dans son principe la Commission d'experts du RID a considéré les mesures proposées comme dignes d'intérêt. Les mesures doivent cependant être bien justifiées et étayées par une analyse positive coûts-utilité.
78. Dans le cas de la première mesure, il faudrait en outre rechercher si des mouvements de manœuvre plus fréquents ne favoriseraient pas une augmentation des risques **et** si le comportement roulant des wagons de protection le plus souvent non chargés est suffisamment stable. Les représentants de la Finlande et de la Suède se sont déclarés prêts à **mettre** à disposition du groupe de travail les prescriptions pour les wagons protecteurs qui existent dans leur pays ou qui ont existé. **Le représentant des Pays-Bas a souligné l'importance d'une distance de protection entre les wagons-citernes contenant des matières liquides inflammables et les wagons-citernes renfermant**

**des gaz inflammables afin de réduire le risque d'un « hot » BLEVE (explosion de vapeurs en expansion provenant d'un liquide en ébullition) lors d'un accident grave.**

79. Dans le cas de la deuxième mesure, les recherches de l'UIC-ERRI devraient être mises à contribution avant qu'une proposition soit soumise au groupe de travail. Les discussions sur les wagons à quatre essieux, qui ont eu lieu dans le cadre du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules », devraient de plus être prises en compte.

### **Transmission des données au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire**

Document : OCTI/RID/CE/42/6a) (Suisse)

Document informel : INF.6b) (UIC)

80. Sur la base de la discussion qui a eu lieu lors de la dernière session de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne la transmission des données au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, de façon que les forces d'interventions puissent lui demander des informations en cas d'incident, le représentant de la Suisse a soumis dans son document une proposition de texte pertinent pour les obligations du transporteur. Il s'est également déclaré d'accord avec la proposition de texte alternatif pour le transporteur soumis par le représentant de l'UIC dans son document informel INF.6b) et qui ne prévoit qu'une mise à disposition à tout moment et non une annonce préalable permanente.
- 80a. Le représentant des Pays-Bas a relevé que la proposition est d'importance non seulement pour les forces d'intervention, mais également pour la récolte de données de transport pour une appréciation de risque quantitative.**
81. La majorité des délégués s'est prononcée pour l'annonce préalable des données proposée dans le document de la Suisse, afin en cas d'accident de pouvoir renoncer aux demandes téléphoniques de précisions et afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de fixer des lignes alternatives ou par ex. d'exclure des rencontres de trains de marchandises dangereuses et de trains voyageurs dans les tunnels.
82. Etant donné qu'il s'agit cependant de questions qui sont réglées dans chaque pays de manière différente entre le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et le transporteur, la Commission d'experts du RID a décidé par 14 voix pour, de reprendre la proposition de texte l'UIC et, en ce qui concerne le type et la manière de la transmission, de renvoyer dans un **NOTA aux règles d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire**. Le texte a de surcroît été légèrement modifié, afin que les données ne doivent pas être conservées de manière illimitée (voir Annexe 1).
83. Sur proposition du représentant du Royaume-Uni, la possibilité proposée à la sous-section 1.4.3.6 b), dans le document par la Suisse, de transmettre plus loin les données, a été étendue à tous les intervenants qui ont besoin de ces données pour des raisons de sécurité, de sûreté ou d'intervention d'urgence (voir Annexe 1).
84. Cette sous-section 1.4.3.6 b) élargie dans ce sens qu'il a été également tenu compte des compléments repris au 1.4.2.2.5, a été adoptée par 12 voix pour et 2 oppositions.

## Dispositions spéciales pour les wagons-citernes d'ammoniac

Document informel : INF.6d) (CEFIC)

85. La proposition formulée dans ce document informel d'exclure l'utilisation du cuivre et des alliages de cuivre pour les citernes et les équipements des wagons-citernes pour le transport d'ammoniac, a été retirée par le représentant du CEFIC en raison de son incidence multimodale et sera soumise à nouveau à l'intention de la Réunion commune ou du Sous-comité d'experts de l'ONU. Il y a en outre lieu de tenir compte, que pour le transport d'ammoniac dans des récipients à pression, la disposition spéciale d'emballage b de l'instruction d'emballage P 200 prévoit que les robinets en cuivre ne peuvent pas être utilisés.

### Prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »

86. La prochaine réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » aura lieu les 6 et 7 avril 2006 à l'invitation du Royaume-Uni. Ce groupe de travail s'occupera des questions restées ouvertes suivantes : réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses, contournement des centres urbains à forte densité et des gares, gestion des cas d'urgences et listes des données sur les matières dangereuses (voir par. 63 du rapport A 81-03/501.2004 sur la 41<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID). Il été relevé que, pour le traitement de ces questions, la présence d'experts en exploitation et en risques sera nécessaire pour l'examen des risques différents qui peuvent se présenter pour les contournements.
87. Il y aura alors lieu de décider de la poursuite des travaux du groupe de travail lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID.

### POINT 7 : GROUPE DE TRAVAIL « ANALYSES DE RISQUES STANDARDISEES »

Document : OCTI/RID/CE/42/7a) (Secrétariat)

88. Le président du groupe de travail, Monsieur G. Hundhausen (Allemagne) a informé sur les progrès réalisés par le groupe de travail « Analyses de risques standardisées ». Le groupe de travail a élaboré un fil conducteur pour le calcul des risques lors du transport ferroviaire des marchandises dangereuses qui doit assurer la transparence des décisions sur la base d'analyses de risques et qui reflète l'état actuel de la technique (voir document OCTI/RID/CE/42/7a)). Il est envisagé, dans une prochaine étape, de considérer de plus près la pratique exercée en Suisse et aux Pays-Bas.

Document : OCTI/RID/CE/42/7b) (Secrétariat)

89. Le document OCTI/RID/CE/42/7b) dans lequel sont reproduites les propositions d'amendements de la France et des Pays –Bas, a été confié pour un examen préliminaire à un petit groupe de travail ad hoc composé d'experts de l'Allemagne, de la France, des Pays-bas **et de l'Espagne** et qui a siégé parallèlement à la session. La version révisée par le groupe de travail ad hoc du document OCTI/RID/CE/42/7a) (voir Annexe 2), a été adoptée sans discussion par la Commission d'experts du RID.
90. La Commission d'experts du RID a décidé de publier cette version révisée du fil conducteur sur le site web de l'OTIF et dans une note de bas de page à section 1.9.3 de renvoyer au site web de l'OTIF (voir Annexe 1). Le secrétariat a été prié de soumettre également le fil conducteur à la Réunion commune et au WP.15 afin que

l'aspect multimodal y soit examiné. Le Président a remercié le président du groupe de travail et le groupe de travail du travail accompli jusqu'à maintenant.

Document informel : INF.7a) (France)

91. Pour la poursuite des travaux, le représentant de la France a proposé dans son document informel un projet de recherche qui doit être financé en commun par les Etats membres, l'industrie ferroviaire et la Commission européenne. Dans ce projet de recherche, des expertises comparables doivent être effectuées dans les différents Etats entrant en ligne de compte pour l'application de modèles d'évaluation de risque, afin de montrer la pratique actuelle, de proposer une harmonisation de la pratique et de fixer des exigences minimales communes pour la reconnaissance réciproque de restrictions de transit.
92. Le Président a rappelé que le financement d'un tel projet de recherche avait déjà été discuté dans le passé. Tandis que de la part de la Commission européenne la disponibilité de principe de cofinancement avait été envisagée, un cofinancement par des contributions des Etats ou d'associations n'avait pas eu de succès.
93. Il a été convenu que le groupe de travail accepte tout d'abord l'offre de la Suisse et éventuellement des Pays-Bas, de considérer de plus près la réalisation pratique d'une analyse de risque dans ces pays. L'évaluation de cette considération devrait être transmise à la Commission d'experts du RID. En même temps, le groupe de travail devrait s'occuper de la proposition française de réaliser un projet de recherche et d'évaluer si, de la part des Etats et associations les moyens peuvent être mis à disposition. Un représentant de l'AEF devrait être invité aux travaux du groupe de travail afin d'exclure des travaux parallèles et des contradictions.

#### **Vote final sur les points 5, 6 et 7**

94. Lors d'un vote final, 14 états ont approuvé les modifications adoptées sous les points 5, 6 et 7 de l'ordre du jour pour une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2007, avec une mesure transitoire jusqu'au 30 juin 2007.

#### **POINT 8 : ADAPTATION DU REGLEMENT INTERIEUR DE LA COMMISSION D'EXPERTS DU RID**

Modification du Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID en corrélation avec la mise en vigueur de la COTIF 1999

Document : OCTI/RID/CE/42/8a) (Secrétariat)

95. Dans son document le secrétariat a proposé une révision du Règlement intérieur de la Commission d'experts du RID sur la base de la COTIF 1999.
96. Sur proposition de l'Autriche, des renvois à la COTIF ont été repris aux articles 4 § 2, 20 § 2 et 26 § 1 pour indiquer que les dispositions en question ne peuvent pas être modifiées par la Commission d'experts du RID.
97. En ce qui concerne la liste des organisations et associations internationales mentionnée à l'article 5 § 2, qui peuvent être sans autre invitées aux sessions, la Commission d'experts du RID a décidé d'utiliser la liste applicable de la Réunion commune en y ajoutant l'UIRR (Association internationale des sociétés du trafic combiné rail-route).

98. Sur proposition du représentant de l'Autriche, une règle analogue à l'article 16 § 3 a été reprise à l'article 17 en tant que nouveau § 3.
99. En ce qui concerne les règles contenues à l'article 20 pour le quorum, il a été constaté que la présence du représentant de la Commission européenne ne conduit pas à ce que 23 Etats membres de la COTIF (Etats membres de l'UE sans Malte et Chypre, qui ne sont pas des Etats membres de la COTIF) sont représentés, tant que le représentant de la Commission européenne n'exerce pas le droit de vote après consultation des Etats membres de l'UE.
100. Sur proposition du représentant des Pays-Bas, les articles 22 et 23 ont été réunis, par quoi, de l'avis du Président, la possibilité qu'un groupe de travail permanent, sans prise de décision préalable par la Commission d'experts du RID, peut convoquer un groupe de travail ad hoc, demeure maintenue en raison de l'application par analogie mentionnée au § 2 du Règlement intérieur.
101. Sur proposition du représentant de l'Autriche, l'article 24 § 4 a été assoupli, étant donné que le secrétariat, lors de sessions de la Commission d'experts du RID qui ne se déroulent pas au siège de l'organisation, ne devrait pas dans chaque cas être en mesure de mettre à disposition les textes adoptés jusqu'à la fin de la session.
- 102- Lors du vote final, 14 Etats membres se sont prononcés en faveur du Règlement intérieur amendé. Le nouveau Règlement intérieur, qui entrera en vigueur en même temps que la mise en vigueur de la nouvelle COTIF, est reproduit à l'Annexe 3 à ce rapport. La « Présentation normalisée des documents » contenue dans le document OCTI/RID/CE/39/11a), sera reprise en tant qu'Appendice au Règlement intérieur conformément à la décision de la 40<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (Rapport A 81-03/501.2004).

## **CLOTURE DE LA SESSION**

### **Prochaine session**

103. La 43<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID aura lieu éventuellement à Helsinki à l'invitation de la Finlande. Etant donné que les décisions à prendre lors de cette session ne seront reprises qu'en 2009 dans la réglementation, et qu'un rapprochement de la session du WP.15 ne sera pas absolument nécessaire, la session pourra avoir lieu à une date plus avancée (octobre 2006).

### **Hommage à Madame M. Vajda (Hongrie) et à Monsieur J. Laguna (Espagne)**

104. Le Président a remercié Madame M. Vajda (Hongrie) de sa longue collaboration dans la Commission d'experts du RID et lui a souhaité une agréable retraite. Au nom de la Commission d'experts du RID il a exprimé également ses meilleurs vœux à Monsieur J. Laguna (Espagne) qui par lettre a pris congé de la Commission d'experts du RID.

### **Remerciements**

105. Le Président a remercié le Ministère des transports de l'Espagne pour l'organisation remarquable et parfaite de la session. Il a remercié les interprètes de leur excellent travail.
106. La représentante de la Belgique a remercié le Président de sa conduite efficace des débats et le secrétariat de la bonne organisation de la session.