

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

**OTIF/RID/CE/2010-B**

**26 janvier 2011**

**Original : allemand**

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

---

**Rapport final sur la 49<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID**

**(Luxembourg, 2 au 4 novembre 2010)**

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes	Page
Adoption de l'ordre du jour	1	3
Élection du bureau	2	3
Présence et quorum	3	3
Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF	4	3
Mesures prises par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio (Italie)	5 – 11	3
Autres propositions	12 – 41	4
Informations de l'Agence ferroviaire européenne	42 – 52	9
Questions diverses et clôture de la session	53 – 63	10

**Annexe I :** Textes adoptés

**Annexe II :** Version du Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF remaniée par la Commission d'experts du RID

**Annexe III :** Note concernant les actions menées par le ministère italien dans le domaine du transport des marchandises dangereuses

**Annexe IV :** Liste des participants

Document OTIF/RID/CE/2010-B/Add.1

**POINT 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document : A 81-03/504.2010 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre de convocation A 81-03/504.2010 du 1<sup>er</sup> septembre 2010 est adopté conjointement à la liste des documents publiée par le Secrétariat dans le document informel INF.1.

**POINT 2 : ÉLECTION DU BUREAU**

2. Monsieur Helmut Rein (Allemagne) est réélu président. Monsieur Arne Bale (Royaume-Uni) est nommé vice-président.

**POINT 3 : PRÉSENCE ET QUORUM**

3. Dix-huit sur les quarante-deux États membres ayant le droit de vote étaient représentés (voir Annexe IV). Le quorum visé à l'article 20, § 1 du Règlement intérieur (1/3 des États membres) est par conséquent atteint et la Commission d'experts du RID peut valablement délibérer.

**POINT 4 : RAPPORT EXPLICATIF RELATIF À L'APPENDICE C DE LA COTIF**

*Document* : OTIF/RID/CE/2010/14 (Secrétariat)

4. Sous réserve des remarques présentées en cours de session et des propositions reçues par le Secrétariat dans un délai de deux semaines, la Commission d'experts du RID approuve le Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF présenté par le Secrétariat qui a été remanié en fonction des dernières décisions prises par la Commission d'experts du RID. La version du Rapport explicatif remaniée en fonction des remarques est reproduite en Annexe II.

**POINT 5 : MESURES PRISES PAR LES AUTORITÉS ITALIENNES APRÈS L'ACCIDENT DE VIAREGGIO (ITALIE)**

*Document* : document de séance de l'Italie (« Note concernant les actions menées par le ministère italien dans le domaine du transport des marchandises dangereuses »)

5. Le président rappelle que la première discussion des actions décidées par les autorités italiennes après l'accident de Viareggio dans le cadre de la dernière session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a dû être ajournée en raison de l'absence de représentants italiens (voir rapport provisoire [OTIF/RID/CE/GT/2010-A], paragraphes 39 à 42 et son Annexe I).
6. S'appuyant sur son document de séance, le représentant italien explique que l'enquête réalisée au lendemain de l'accident a révélé que l'étanchéité des moyens de rétention n'était pas toujours assurée lors du transport de marchandises dangereuses. Afin d'améliorer la situation et de garantir le respect des dispositions figurant dans le RID, une check-list a été notamment introduite. Cette check-list, qui vise à garantir la traçabilité des contrôles, ne prévoit en revanche aucun contrôle allant au-delà de ceux déjà prévus dans le RID. Le représentant italien souligne que ces check-lists ne sont prescrites qu'en trafic national et qu'elles sont remplacées, en trafic international à destination de l'Italie, par des examens visuels à la frontière.

7. Les expériences acquises après une période de trois mois seront évaluées et se traduiront, le cas échéant, par des propositions adressées à la Commission d'experts du RID. Les actions présentées par l'Italie dans son document de séance ainsi que le libellé des nouvelles dispositions italiennes figurent à l'Annexe III du présent rapport.
8. Certains États et organisations non gouvernementales se demandent si la façon dont ces nouvelles mesures ont été transposées est conforme aux dispositions du chapitre 1.9 RID et de la directive 2008/68/CE, qui stipulent que les États membres doivent être entre autres informés via le Secrétariat de l'OTIF ou la Commission européenne. **Cette manière de procéder aurait également pu servir les intentions italiennes de renforcer les contrôles car les autres États membres auraient pu également étendre leurs activités de contrôle afin d'éliminer les problèmes de sécurité éventuels.** En particulier, l'adjonction d'une check-list au document de transport est considérée comme une nouvelle obligation que le RID ne prévoyait pas jusque-là.
- 8a. **Les représentants des États comme ceux des chemins de fer critiquent le fait que des contrôles complets des wagons-citernes soient exigés aux frontières, estimant que ces contrôles entraveront forcément le trafic ferroviaire. On aurait préféré, et on considérerait comme un élément positif dans l'avenir, que les chemins de fer délivreurs et les administrations dont ces derniers ainsi que les remplisseurs relèvent soient avisés des vices constatés afin qu'un suivi convenable soit assuré.**
9. Le représentant italien est prié, conformément au 1.8.5.2, de présenter un rapport définitif ou, le cas échéant, un rapport intermédiaire sur l'accident ferroviaire de Viareggio à la Commission d'experts du RID ou au groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » afin que les conséquences de cet accident sur le plan du droit du transport de marchandises dangereuses, puissent être discutées au sein de ces organes, également à la lumière des réflexions actuellement menées sur les détecteurs de déraillement, et que des mesures puissent en être déduites, le cas échéant.
10. Le représentant italien est par ailleurs prié de justifier formellement auprès de la Commission d'experts du RID la prescription, adoptée au plan national, d'adoindre une check-list au document de transport et, le cas échéant, de soumettre une proposition d'amendement au RID.
11. Le 1.8.1 ne prescrit pas obligatoirement le contrôle par les autorités **du respect des** prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses. Il conviendrait donc que la Commission européenne vérifie également au sein de son Comité de réglementation des marchandises dangereuses si une directive de contrôle comparable à celle existant dans le domaine routier ne devrait pas être élaborée. Il conviendrait par ailleurs de vérifier si les contrôles prescrits pour le transporteur, qui pour le moment ne doivent être effectués que dans le cadre de sondages représentatifs (voir 1.4.2.2.1 RID), ne devraient pas être systématisés comme c'est le cas en trafic routier.

## **POINT 6 : AUTRES PROPOSITIONS**

### **Marquage des wagons-citernes**

*Document :* OTIF/RID/CE/2010/15 (Allemagne)

12. Dans son document, le représentant de l'Allemagne évoque des différences rédactionnelles dans la terminologie entre le 6.8.2.5.2 (toutes classes) et le 6.8.3.5.6 (classe 2) du RID concernant le marquage des wagons-citernes. Ces différences auraient conduit dans différents cas pour les wagons-citernes transportant des gaz de la classe 2 à ce que le marquage soit apposé à n'importe quel endroit sur le wagon-citerne. Il propose par conséquent d'adapter le libellé du 6.8.3.5.6 et une mesure transitoire au 1.6.3.

13. Le Secrétariat attire l'attention sur le fait que le problème soulevé par l'Allemagne concerne également le 6.8.2.5.2 dans la version anglaise de sorte que dans cette version du document, la mesure transitoire a été également étendue au 6.8.2.5.2.
14. La Commission d'experts du RID adopte la proposition de l'Allemagne moyennant les modifications suivantes (voir également Annexe I) :
- Le terme initial « citerne » est conservé puisque dans le cas où il y aurait éventuellement un isolant qui fait partie intégrante de la citerne et non du réservoir, le marquage **ne doit pas** être apposé sur **le réservoir lui-même, mais sur l'enveloppe entourant l'isolation** pour des raisons de visibilité.
  - Les informations prescrites ne pouvant pas, le cas échéant, figurer toutes sur une même plaque, plusieurs plaques devraient être également autorisées, comme on peut le lire dans le texte actuel du 6.8.3.5.6.
  - Le libellé de la mesure transitoire est aligné sur les mesures transitoires déjà existantes.
15. Le représentant de l'Allemagne vérifiera dans quelle mesure les modifications apportées ont également des répercussions sur le marquage des véhicules-citernes et conteneurs-citernes et soumettra le cas échéant une proposition à la Réunion commune.

### **Publication concernant le transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs du CIT**

*Document :* OTIF/RID/CE/2010/16 (CIT)

16. Le représentant du CIT présente à la Commission d'experts du RID la publication concernant le transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs du CIT, qui a été révisée à la suite de la refonte du chapitre 7.7 du RID. Cette publication constitue pour les entreprises de transport un exemple de la manière dont elles peuvent informer les voyageurs des restrictions. Il ajoute qu'une subdivision en colis à main ou bagages enregistrés, d'une part, et transport de marchandises dangereuses dans ou sur des véhicules (train auto accompagné), d'autre part, a été retenue dans la mesure où les entreprises de transport ne disposent pas toutes d'une offre « train auto accompagné ».
17. Le président attire l'attention sur le fait qu'il n'est pas du ressort de la Commission d'experts du RID de délivrer une autorisation légale quant à sa forme. Il est juste de reproduire dans cette publication non pas l'ensemble du droit théorique, mais uniquement un extrait **pertinent pour la pratique**.
18. La Commission d'experts du RID prend note de la publication révisée du CIT et fait à son représentant différentes suggestions que celui-ci intégrera dans une version remaniée de la publication **destinée aux membres du CIT qui sera publiée le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Cette version remaniée de la publication sera également portée à la connaissance de** la Commission d'experts du RID. Le représentant du CIT est prié d'informer également la Commission d'experts du RID dans l'avenir d'éventuelles modifications de la publication.

### **1.3.2.2 – Formation spécifique**

*Document :* OTIF/RID/CE/2010/17 (Suède)

19. Dans son document, le représentant de la Suède attire l'attention sur le fait que la formation du personnel responsable du contrôle technique des wagons destinés au transport de marchandises dangereuses, telle que visée au 1.3.2.2.2 b), se traduit, du fait du renvoi à la fiche UIC 471-3, par des exigences plus élevées que ce qui était prescrit dans les obligations du

1.4.2.2.1. Il conviendrait en outre de tenir compte du fait que toutes les entreprises ferroviaires n'appliquent pas cette fiche UIC.

20. Après une brève discussion, la Commission d'experts du RID se dit majoritairement favorable à la proposition 1, c'est-à-dire à l'introduction d'un renvoi aux exigences du 1.4.2.2.1, qui autorise à son tour l'application de la fiche UIC 471-3. L'ancien ajout entre parenthèses (« uniquement pour les collaborateurs devant procéder à des contrôles décrits au 1.4.2.2.1 ») est conservé (voir annexe I).

### **Placardage et signalisation orange des wagons et caisses mobiles**

*Document :* OTIF/RID/CE/2010/18 (Suède)

21. Dans son document de discussion, le représentant de la Suède met en évidence des différences dans le placardage et la signalisation orange qui ont découlé de l'acceptation des prescriptions de marquage de l'ADR en trafic ferroutage.

#### Définition de panneaux orange sans numéro d'identification du danger ni numéro ONU dans le RID

22. Premièrement, le représentant de la Suède constate que le RID ne comporte aucune mention comparable au 5.3.2.2.1 ADR, selon laquelle, dans certains cas, des panneaux orange sans numéro d'identification du danger ni numéro ONU sont autorisés, bien que ces panneaux puissent être également utilisés en trafic ferroutage à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011.
23. La Commission d'experts du RID ne juge pas utile une disposition comparable dans le RID parce que le 1.1.4.2.1 autorise également, en cas de transports effectués dans une chaîne de transport incluant un transport maritime, les marquages du code IMDG qui ne sont pas définis dans le RID. Le 1.3.2.2 du RID, qui prévoit de former le personnel aux dispositions valables pour les autres modes de transport, dès lors que le transport de marchandises dangereuses englobe des processus de transport multimodaux, est jugé suffisant dans ce contexte.

#### Placardage des caisses mobiles

24. Deuxièmement, le représentant de la Suède constate que différentes exigences sont posées en trafic ferroviaire en matière de placardage selon qu'une caisse mobile contenant des colis est transportée en transport combiné ou sur une remorque en trafic ferroutage.
25. Dans une présentation récapitulative, le président explique que le WP.15 et la Commission d'experts du RID ont des avis différents sur la question du placardage des caisses mobiles. Tandis que la Commission d'experts du RID a toujours défendu l'idée qu'une caisse mobile qui, conformément à la définition figurant au 1.2.1, est considérée comme un conteneur, doit être marquée comme un conteneur, les associations de circulation routière au sein du WP.15 ont réussi à imposer un marquage allégé pour les caisses mobiles. Ces allègements ne valent cependant pas, conformément au NOTA du 5.3.1.2 ADR, pour les caisses mobiles transportées en trafic combiné rail/route et, conformément au NOTA du 5.3.1.3 ADR, pour les véhicules porteurs sur lesquels des caisses mobiles sont transportées en trafic combiné rail/route. Il attire l'attention sur le fait qu'un amendement des prescriptions de marquage des caisses mobiles du RID conduirait une fois de plus à déroger aux prescriptions de marquage des conteneurs.
26. Certaines délégations ne jugent pas utile d'adapter une fois de plus les prescriptions de marquage du RID à l'ADR et exigent des motifs sécuritaires. D'autres en revanche sont d'avis qu'en trafic ferroviaire également, une signalisation orange vierge pourrait généralement suffire puisque les informations découlant du placardage sont déjà disponible d'une

autre manière, notamment du fait de l'obligation d'information vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure.

27. Le représentant autrichien précise qu'il est nécessaire d'éliminer une imprécision qui verra le jour à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011 et qui résulte du fait que les caisses mobiles transportées sur des remorques conformément au 1.1.4.4.2 a) RID ne doivent certes être munies que de la signalisation orange vierge, mais que ce marquage simplifié, selon le NOTA du 5.3.1.2 et du 5.3.1.3 ADR, n'est cependant pas autorisé en transport combiné rail/route et par là même en trafic ferroutage et que par conséquent les prescriptions de marquage valables pour les conteneurs sont applicables.
28. Le représentant suédois est prié de soumettre conjointement aux représentants d'autres États intéressés, d'ici à la prochaine session de la Commission d'experts du RID, une proposition de texte prenant en compte l'ensemble du système du 5.3.1 RID en rapport avec les NOTAS du 5.3.1.2 et du 5.3.1.3 ADR. Outre l'option de l'admission générale de la signalisation orange vierge sur les caisses mobiles, l'option de l'admission de la signalisation orange vierge pour les caisses mobiles sur remorques transportées en trafic ferroutage pourrait être également proposée en adaptant a posteriori les NOTAS de l'ADR visés.
29. Si la décision prise par la Commission d'experts du RID en novembre 2011 devait amener à pouvoir adapter les mentions figurant dans l'ADR, celles-ci pourraient être encore communiquées à la 92<sup>e</sup> session du WP.15 en mai 2012.

#### **5.4.1.2.2 d) RID**

*Document :* OTIF/RID/CE/2010/19 (UIC)

30. Dans sa proposition, le représentant de l'UIC prie la Commission d'experts du RID de vérifier si la disposition figurant au 5.4.1.2.2 d) (indication de la date avant laquelle les soupapes de sécurité ne peuvent pas s'ouvrir) est fondamentalement nécessaire et si oui, si elle doit également s'appliquer aux transports de wagons-citernes, de citernes mobiles et de conteneurs-citernes vides non nettoyés. Il rappelle que la Commission d'experts du RID s'était déclarée favorable, lors de sa 40<sup>e</sup> session, au maintien de la mention dans le document de transport, mais que le problème des soupapes s'ouvrant avant la date requise persistait.
31. Il résulte de la discussion que la réglementation a pour objet de garantir que le gaz reste dans la citerne pendant toute la durée du transport et que la suppression de la mention ne constitue pas une solution. Au contraire, il conviendrait de réfléchir si le système international applicable aux citernes mobiles, qui prévoit la fixation d'un temps de retenue de référence conformément au 6.7.4.2.8 et un temps de retenue réel conformément au 4.2.3.7 ainsi que l'indication de ces temps sur la citerne, présente des avantages par rapport à une indication dans le document de transport.
32. Le représentant des Pays-Bas attire toutefois l'attention sur le fait que la disposition actuelle selon laquelle l'expéditeur doit réfléchir lui-même à la durée du transport, présente également un avantage pour le transporteur.
33. Le représentant de l'UIC est prié de préparer à l'attention du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune une nouvelle proposition qui reprendra les discussions menées au sein de la Commission d'experts du RID et dans laquelle la suppression des causes techniques d'un dégazage précoce (p. ex. isolations défectueuses) devra être examinée plus en détail.

## **Transport de marchandises dangereuses en quantités limitées – Apposition de marquage aux dimensions réduites sur les wagons**

*Document :* OTIF/RID/CE/2010/20 (UIC)

34. Dans son document, le représentant de l'UIC propose de prévoir au 3.4.15, comme au 5.3.1.7.4, la possibilité de réduire les marquages relatifs aux quantités limitées sur les wagons.
35. Le représentant de la Suède voit également la nécessité d'attirer l'attention au 5.3.1.7.1, qui contient une description générale des plaques-étiquettes, sur l'exception du 5.3.1.7.4. Contrairement à l'ADR, le RID, au 5.3.1.7.4, ne contient actuellement aucune condition relative à l'apposition de plaques-étiquettes aux dimensions réduites. Pour des raisons d'harmonisation, il conviendrait de traiter la question de la réduction des marquages relatifs aux quantités limitées dans le cadre de la Réunion commune.
36. Le président demande qu'une nouvelle proposition éventuelle justifie de façon suffisante quels sont les aspects techniques **entravant**, sur les wagons, **l'apposition** des plaques-étiquettes de taille normale.

## **Clarification de questions techniques en rapport avec l'interprétation du RID**

*Document informel :* INF.3 (UIP)

37. Le représentant de l'UIP évoque dans son document de discussion des problèmes qui touchent en particulier les wagons-citernes du fait de la limitation dans le temps des agréments de type ou leur retrait en raison de modifications apportées aux prescriptions techniques. Cette limitation dans le temps ou ce retrait peut faire que le wagon-citerne, à l'expiration ou au retrait de l'agrément de type, peut certes continuer à être utilisé tel quel grâce à d'éventuelles mesures transitoires, mais que pour des transformations, qui sont plus fréquentes dans le domaine des wagons-citernes car les exigences des clients varient, un nouvel agrément est requis. Jusque-là, des transformations étaient possibles sur la base de compléments aux agréments de type valables de façon illimitée.
38. Le deuxième problème décrit dans le document de discussion de l'UIP réside en ce qu'il n'existe actuellement aucun agrément de type distinct pour chaque partie d'une citerne, mais un seul et unique agrément pour l'ensemble de la citerne avec son équipement. Cela pourrait causer des difficultés lors de l'échange de différentes pièces.
39. Le président suggère d'introduire comme pour les récipients à pression ou les différents composants d'un véhicule routier (voir 9.1.2.2 ADR), un système d'agrément de type distinct pour chaque élément.
40. La transmission tardive du document n'ayant pas permis une discussion approfondie et le sujet devant être traité en Réunion commune RID/ADR/ADN du fait des répercussions potentielles sur les véhicules-citernes et les conteneurs-citernes, le représentant de l'UIP est prié de soumettre sa proposition au groupe de travail sur les citernes de la prochaine Réunion commune en tant que document officiel.
41. Étant donné que, selon le 1.6.3.37, les agréments de type existants doivent être vérifiés au plus tard d'ici à la fin décembre 2012 et harmonisés avec les dispositions du 1.8.7.2.4 ou du 6.8.2.3.3, il est indiqué de résoudre ce problème de toute urgence. Le représentant de l'UIP prie les États membres d'agir jusque-là de façon pragmatique.



**POINT 7:           INFORMATIONS DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPÉENNE (ERA)**

*Document informel :*   INF.2 (ERA)

**Déraillements**

42. Le représentant de l'ERA rend compte que dans le cadre des études relatives à la détection de déraillement, le mandataire Det Norske Veritas (DNV) dresse actuellement la liste des mesures de sécurité prises par les différentes entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure soit pour empêcher des déraillements, soit pour limiter leurs conséquences. Des informations seraient également recueillies sur tous les produits disponibles sur le marché.
43. Le président rappelle que la décision d'introduire des détecteurs de déraillement a été ajournée à la demande de la Commission européenne et que celle-ci devrait donner les moyens à la Commission d'experts du RID de prendre une décision d'ici à novembre 2011, afin que celle-ci puisse être prise en compte dans le RID 2013. Il souligne qu'il est important que DNV recueille également des informations auprès des organismes qui se sont intéressés de très près dans le passé aux questions relatives à la détection de déraillement (par exemple la société Knorr-Bremse, les entreprises ferroviaires de l'UIC et les utilisateurs qui mettent en œuvre volontairement des détecteurs de déraillement (SBB, Wascosa)). Les analyses d'accidents devraient être également mises à profit (par exemple déraillement d'un train composé de wagons-citernes transportant du chlore le 28 février 2005 à Ledsgård (Suède), accident ferroviaire de Viareggio).
44. Le représentant de l'ERA explique que **les résultats de l'étude devraient être disponibles en juin 2011. L'ERA s'en servira pour préparer une évaluation des conséquences et une recommandation, qui devraient être soumises à la Commission européenne, comme initialement prévu, d'ici à mars 2012 (voir document informel INF. 9 de la 47<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID).**
45. Le représentant de l'UNIFE attire l'attention sur le fait que la société Wabtec MZT a obtenu en Macédoine, selon ses propres indications, un agrément UIC pour un détecteur de déraillement ressemblant fort à celui de Knorr-Bremse.
46. Le représentant de l'ERA est prié de présenter les résultats intermédiaires de l'étude lors de la prochaine session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » prévue pour octobre 2011.

**Taskforce Télématique**

47. Le représentant de l'ERA déclare que l'Agence participe à la Taskforce Télématique mise en œuvre par le Comité RISC de la Commission européenne et qu'il l'avait informée des premiers résultats du groupe de travail « Télématique » de la Réunion commune, qui pourraient **être éventuellement pertinents pour la révision de la STI TAF (Telematic Applications Freight – Applications télématiques pour le fret).**
48. Le projet provisoire de STI **TAF** révisée devrait être disponible d'ici à la fin d'avril 2011 au plus tard, la version définitive remaniée d'ici à la fin d'octobre 2011 au plus tard.
49. Le président exprime le souhait qu'un membre de la Taskforce participe à la prochaine session du groupe de travail « Télématique » de la Réunion commune afin de transmettre les informations en retour de la Taskforce.

### **Entités chargées de la maintenance**

50. Le représentant de l'ERA informe la Commission d'experts du RID qu'il est **décidé** de créer un système de certification des entités chargées de la maintenance des wagons et l'informe également du projet de règlement européen correspondant.
51. Suite à la discussion, le représentant de l'ERA est prié de fournir à la prochaine session de la Commission d'experts du RID des informations succinctes précisant si le système de certification aura un impact sur les entreprises chargées de la maintenance des wagons-citernes sur la base du RID. Si tel était le cas, une réglementation devrait être introduite dans le RID. L'introduction de systèmes d'assurance qualité **permettrait d'élaborer, pour les citernes des wagons-citernes, des exigences de qualité comparables à celles qui existent déjà** par exemple pour les emballages, grands récipients pour vrac (GRV) et récipients à pression.
52. Le président remercie le représentant de l'ERA pour les informations présentées. Celui-ci prie les États membres de lui communiquer, via le Secrétariat de l'OTIF, leurs desiderata concernant le contenu des informations. En l'occurrence, le représentant de la Suisse souhaite des informations sur la coopération entre la Commission européenne et l'OTIF, de façon à garantir une harmonisation du système ferroviaire par-delà l'Union européenne.

### **POINT 8: QUESTIONS DIVERSES ET CLOTURE DE LA SESSION**

#### **Soumission de documents**

53. Le représentant du CEFIC déplore que différents documents n'aient été soumis que peu avant la session, ce qui aurait rendu impossible toute concertation interne.
54. Le Secrétariat attire l'attention sur le fait que cette session de la Commission d'experts du RID, si on avait interprété strictement l'article 11, § 3 du Règlement intérieur, aurait dû être annulée dans la mesure où seul un document avait été soumis dans les temps.
55. La Commission d'experts du RID estime que le délai de soumission des documents de six semaines avant la session, qui est court comparé à d'autres organes dans le domaine des marchandises dangereuses, devrait être conservé, mais que la fixation d'un délai pour les documents informels n'est pas judicieuse.
56. Pour améliorer la planification des sessions de la Commission d'experts du RID, le Secrétariat écrira aux États membres deux semaines avant l'envoi de l'ordre du jour provisoire pour la prochaine session et s'informerait des documents prévus. A cet effet, le Secrétariat présentera également à la Commission d'experts du RID une proposition d'amendement du Règlement intérieur.

#### **Adieux à Madame Linda Becker (Luxembourg)**

57. Le président remercie Madame Linda Becker (Luxembourg) pour l'organisation de cette session et exprime son regret de la voir quitter si rapidement le domaine des marchandises dangereuses pour se consacrer à de nouvelles activités au sein du ministère luxembourgeois des Transports. Au nom de la Commission d'experts du RID, il lui souhaite beaucoup de joies et de s'épanouir pleinement à son nouveau poste de travail.

**Adieux à Monsieur Michel Lambermont (Belgique)**

58. Le président remercie Monsieur Michel Lambermont (Belgique) pour sa collaboration de plus de sept ans au sein de la Commission du RID et pour ses contributions, qui n'étaient pas limitées au RID, mais englobaient également la sécurité ferroviaire générale.

**Adieux à Monsieur Franz Braun (Allemagne)**

59. Le président remercie Monsieur Franz Braun (Allemagne) pour les nombreux documents et la longue expertise mise à la disposition de la Commission d'experts du RID.

**Adieux à Monsieur Max Krieg (CIT)**

60. Le président remercie Monsieur Max Krieg (CIT) pour avoir accompagné pendant plus de vingt ans les travaux de la Commission d'experts du RID et avoir toujours mis en évidence les implications pour d'autres domaines juridiques, contribuant ainsi au succès du RID.
61. Le président souhaite à Messieurs Lambermont, Braun et Krieg, au nom de la Commission d'experts du RID, une retraite sereine et en bonne santé.

**Prochaine session**

62. La 50<sup>e</sup> session de la Commission d'experts du RID se tiendra du 21 au 25 novembre 2011 en Suède.

**Remerciements**

63. Le président remercie la délégation luxembourgeoise pour l'organisation de cette session. Il remercie les interprètes et le Secrétariat pour leur excellent travail.

---

**Textes adoptés par la 49<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID**

**1.3.2.2.2 b)** Le deuxième tiret reçoit la teneur suivante :

« – exécution des contrôles décrits au 1.4.2.2.1 (uniquement pour les collaborateurs devant procéder à des contrôles décrits au 1.4.2.2.1) ; ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2010/17 tel qu'amendé]

**1.6.3** Ajouter une nouvelle mesure transitoire, libellée comme suit :

« **1.6.3.xx** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2012, mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions de marquage du 6.8.3.5.6 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013, pourront porter le marquage conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2012 jusqu'au prochain contrôle périodique devant avoir lieu après le 1<sup>er</sup> janvier 2013. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2010/15 tel qu'amendé]

**6.8.2.5.2** Dans la colonne de gauche, dans la phrase introductive, remplacer « (sur la citerne elle-même ou sur un panneau) » par :

« (sur la citerne elle-même ou sur des panneaux) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2010/15 tel qu'amendé]

**6.8.3.5.6** **Dans la colonne de gauche**, dans la phrase introductive, remplacer « les marques » par « les inscriptions » et remplacer « chacun des côtés des wagons-citernes ou sur des panneaux » par :

« chacun des côtés du wagon-citerne (sur la citerne elle-même ou sur des panneaux) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2010/15 tel qu'amendé]

---

**Version du Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF remaniée par la Commission d'experts du RID****Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)****Rapport explicatif<sup>1</sup>****Généralités**

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

Des prescriptions de sécurité visant à protéger les personnes, l'environnement et les marchandises doivent cependant être applicables indépendamment de telles restrictions formelles. Entre-temps, compte tenu de la directive 2008/68/CE<sup>2</sup> ~~du 24 septembre 2008~~ relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (directive-cadre RID/ADR/ADN), les États membres de l'Union européenne (UE) doivent, ~~en principe~~, appliquer le RID également aux transports de marchandises dangereuses par chemins de fer en trafic national et aux

<sup>1</sup> Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux du RID. Les renvois aux procès-verbaux de sessions sans indication plus précise de l'organe concernent les sessions de la Commission de révision, sauf si cela ne ressort pas autrement du contexte.

<sup>2</sup> [Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne No L 260 du 30 septembre 2008, p. 13.](#)

transports entre les États membres, et ce indépendamment d'un contrat de transport CIM et du document de transport utilisé.

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

10. Le groupe de travail a noté qu'il serait nécessaire de prévoir des dispositions uniformes dans le RID et dans l'ADR, non seulement concernant les annexes techniques, mais aussi la partie juridique, et en particulier la définition des obligations des intervenants. Étant donné que la reprise, dans l'ADR même, du contenu du nouvel Appendice C à la COTIF élaboré par le groupe de travail aurait entraîné une modification de l'ADR nécessitant une ratification, le président du groupe de travail a soumis à la Réunion commune RID/ADR en janvier 1997 des propositions correspondantes de l'Autriche. Celles-ci consistaient à reprendre une partie importante des dispositions juridiques restructurées du futur Appendice C, notamment les définitions et les dispositions relatives aux obligations des intervenants, dans la partie générale, ~~de l'annexe technique,~~ non sujette à ratification, des annexes techniques, non seulement tant de l'ADR, mais aussi que du RID. La Réunion commune RID/ADR (17 au 21 mars 1997) a approuvé, en principe, cette façon de procéder. La proposition de l'Autriche a été adaptée au cadre juridique de l'ADR et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ainsi qu'à la structure des annexes de l'ADR, ce qui a entraîné une nouvelle rédaction des textes du RID élaborés par le groupe de travail. Cette façon de procéder a été également soutenue par la Commission européenne puisqu'il était possible, par ce biais, de reprendre telles quelles les nouvelles dispositions juridiques et les dispositions techniques restructurées dans les appendices à la directive-cadre RID/ADR/ADN.
11. Le problème de la modification des dispositions communes de la partie générale des annexes techniques du RID et de l'ADR par la procédure simplifiée, c'est-à-dire pour le RID, comme cela se pratiquait jusque-là, par décision de la Commission d'experts du RID et, pour les annexes techniques de l'ADR, en vertu de l'article 14, se pose, en principe, dans les mêmes termes pour les deux règlements : si, pour les États membres, une modification de ces dispositions par la procédure simplifiée, est acceptable en ce qui concerne l'ADR, il devrait en être de même pour les dispositions parallèles du RID.
12. Les dispositions juridiques à caractère général qui restaient du projet initial de nouvel appendice C du groupe de travail (doc. AG 4/3.3 du 1<sup>er</sup> juillet 1997) ont été examinées par la Commission de révision lors de sa 17<sup>ème</sup> session (4 mai 1998) et adoptées dans un premier temps à titre indicatif puisque le quorum n'était pas atteint (dix-huit des trente-neuf États membres de l'OTIF étaient représentés). Ces dispositions constituent, sur le plan du contenu, le strict minimum pour donner un fondement juridique à l'annexe « technique » à l'Appendice C.
13. Lors de sa 19<sup>ème</sup> session, la Commission de révision a décidé, dans le cadre des discussions relatives à la Convention de base de la COTIF, que la Commission d'experts du RID devait être compétente non seulement en matière de décisions relatives à l'annexe « technique » de l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modification de l'Appendice C (procès-verbal, p. 77). Cela n'est pas sans importance eu égard à l'article 2 (Exemptions) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 2). Le texte adopté par la Commission de révision prévoit toutefois qu'un tiers des États représentés au sein de la Commission peut demander que des propositions de modification soient soumises pour décision à l'Assemblée générale (art. 33, § 5 de la COTIF). Voir également la remarque sous chiffre 19.
14. Lors de sa 20<sup>ème</sup> session (1<sup>er</sup> septembre 1998), la Commission de révision a pu clore, en deuxième lecture, les discussions concernant le nouvel Appendice C (RID – sans annexe « technique ») avec le quorum requis.
15. Malgré l'accord de principe de la Réunion commune RID/ADR en mars 1997 de fixer les définitions et les obligations des différents intervenants au transport de marchandises dangereuses dans les annexes dites techniques du RID et de l'ADR (v. ch. 10), les textes élaborés à cette fin par le groupe de travail ont maintes fois été remis en cause (v. les rapports sur les réunions suivantes : Réunion commune RID/ADR, septembre 1997, Bulletin 1997, p. 336 ; 9<sup>ème</sup> session du groupe de travail, octobre 1997, Bulletin 1997, p. 338 ; 10<sup>ème</sup> session du groupe de travail, janvier 1998, Bulletin 1998, p. 41 ; Réunion commune RID/ADR, mars 1998, Bulletin 1998, p. 80 ; 11<sup>ème</sup> session du groupe de travail, 19 mai 1998, Bulletin 1998, p. 148). Finalement, les textes en question figurant dans la première partie des annexes du RID et de

l'ADR, ont été (exception faite de quelques rares points restés en suspens) adoptés par la Réunion commune RID/ADR en septembre 1998. Les points restés en suspens, notamment la fixation définitive des obligations des différents intervenants, ont encore fait l'objet de discussions au sein de différents autres groupes de travail. L'ensemble des textes a encore dû être formellement adopté par la Commission d'experts du RID (et pour l'ADR, par l'organe compétent de la CEE-ONU).

16. La restructuration de l'annexe technique visant à la rendre plus conviviale pour l'utilisateur a entraîné une charge de travail considérable. Lorsque l'annexe « technique » comporte des dispositions dont l'adoption et la modification relèvent exclusivement de la compétence de la Commission d'experts du RID, ces travaux n'ont eu aucune incidence sur le calendrier prévu des travaux de préparation des décisions de la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale. Étant donné que l'ensemble des travaux de restructuration de l'annexe de l'Appendice C n'ont été achevés définitivement qu'après la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, mais aussi en raison du volume des textes de cette annexe, on a opté pour la même solution juridique que celle retenue lors de la révision des Conventions CIV et CIM en 1980.
17. On a tenté d'achever les travaux de restructuration de l'annexe « technique » à l'Appendice C d'ici à la fin de l'année 1999 (après au total quinze sessions d'une semaine du groupe de travail chargé de la restructuration) afin que la date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2001 puisse être respectée. Cette date était également prévue par la CEE-ONU pour les modifications de l'ADR et, par l'OMI, pour celles du code IMDG.
18. La 5<sup>ème</sup> Assemblée générale (26 mai au 3 juin 1999) a adopté, à l'unanimité, les textes approuvés par la Commission de révision sans modification (procès-verbal, p. 182/183).
19. Dans le contexte de la « compétence plénière » de la Commission d'experts du RID en matière de modification de l'Appendice C, confirmée par la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, la suggestion de la Belgique, du CIT et de l'UIC soumise à la 5<sup>ème</sup> Assemblée générale, selon laquelle « les questions de responsabilité du futur RID doivent relever de la compétence de la Commission de révision et non de la Commission d'experts du RID », présente un certain intérêt. L'Office central avait toujours été d'avis que les questions juridiques devaient relever de la compétence de la Commission de révision, sans parvenir toutefois à convaincre la majorité des États membres (pour plus de détails, v. document AG 5/3.16 du 1<sup>er</sup> mai 1999).
20. Lors de sa 47<sup>ème</sup> (Sofia, 16 au 20 novembre 2009) et 48<sup>ème</sup> session (Berne, 19 et 20 mai 2010), la Commission d'experts du RID a adopté des modifications des articles 1, 3 et 5 de l'Appendice C ~~que rendues nécessaires d'une part par~~ l'adhésion de la Fédération de Russie à la COTIF au 1<sup>er</sup> février 2010 et ~~des d'autre part par les~~ modifications concernant les dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules ~~nécessitaient~~; (voir les compléments apportés dans le Rapport explicatif relatif aux articles concernés).

## Dans le détail

### Article 1

#### Champ d'application

1. L'élément « international » n'a pas été défini. Il est en tout cas nécessaire que le transport se fasse sur le territoire d'au moins deux États membres. L'applicabilité du RID ne dépend par ailleurs pas du fait que le transport est soumis aux RU CIM ou pas (v. ch. 3-5 des Généralités).
2. Outre le transport proprement dit, le champ d'application englobe également toutes les activités liées au transport et donc régies par l'annexe, notamment le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses. Dans la partie 1 de l'annexe, Dispositions générales, la



notion de « transport » est définie matériellement et indépendamment du contrat de transport, comme le changement de lieu des marchandises dangereuses, y compris les arrêts nécessités par les conditions du transport et le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessités par les conditions du trafic, pendant et après le changement de lieu. La notion de « transport » englobe également le remisage provisoire séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses pour changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).

3. Le § 1, lettre b) régit avant tout le problème des transports complémentaires sur des parcours maritimes. Dans ce contexte, le transport de wagons-citernes ~~sur des parcours maritimes courts en trafic avec le Royaume-Uni et l'Irlande ainsi que~~ sur des ferries en mer Baltique, revêt une importance particulière. Dans le cas de transports complémentaires par route ou par voies de navigation intérieure, l'ADR et l'ADN ont s'appliquent toujours, même s'il n'y a qu'un contrat de transport, au transport effectué avec le mode de transport respectif la primauté sur le RID en ce qui concerne les autres moyens de transport utilisés.
4. Le code IMDG ne contient à l'heure actuelle aucune disposition spéciale concernant les transports susmentionnés de wagons-citernes. ~~C'est pourquoi les autorités des États concernés (Belgique, France, Irlande et Royaume-Uni) ont convenu de dispositions supplémentaires concernant le transport de marchandises dangereuses sur les trajets en bateau entre le Royaume-Uni et le continent ou l'Irlande. Une réglementation similaire figure dans l~~e « Memorandum of understanding » contient des réglementations relatif-relatives au transport de marchandises dangereuses sur la mer Baltique.
5. Dans la mesure où le code IMDG ne créera, à l'avenir, aucune prescription particulière pour les transports maritimes de wagons ferroviaires mentionnés ci-dessus (du moins, est-ce peu probable), il faudra une réglementation légale qui pourrait fort bien être l'annexe de l'Appendice C. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, le code IMDG est un élément constitutif contraignant de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et a par conséquent le caractère de droit international contraignant. Les dispositions particulières du RID ne doivent donc pas être en contradiction avec ces dispositions relevant du droit maritime ; en revanche, elles pourraient les compléter. Par conséquent, le texte adopté par la Commission de révision comporte, eu égard en particulier au futur droit maritime, une réserve quant aux prescriptions internationales applicables aux transports effectués avec un autre mode de transport (procès-verbal, 20<sup>ème</sup> session, 1<sup>re</sup> séance, p. 2/3).
- 5a. La possibilité accordée aux États membres par l'article 42, § 1, première phrase de la CO-TIF 1999 de faire des déclarations de ne pas appliquer certains Appendices à la Convention dans leur intégralité a nécessairement conduit à distinguer, dans les dispositions de certains Appendices, les États membres qui appliquent cet Appendice de ceux qui ont fait une déclaration de ne pas l'appliquer. A cette fin, un terme spécifique « État partie » a été introduit dans les Appendices F (APTU) et G (ATMF) ; il désigne un État membre qui n'a pas fait de déclaration de ne pas appliquer l'Appendice concerné. Étant donné que la Fédération de Russie a adhéré le 1<sup>er</sup> février 2010 à l'OTIF en faisant une déclaration de ne pas appliquer l'Appendice C (RID) et que, par conséquent, le RID n'est pas applicable à l'ensemble des États membres de l'OTIF, il a donc fallu également faire une distinction dans le RID. Par conséquent, le terme « État partie au RID » a été défini par analogie avec les APTU et ATMF (voir les explications relatives à l'article 1bis) et « États membres » a été remplacé à la lettre a par « États parties au RID ».
6. S'inspirant de formulations similaires figurant dans l'ADR et l'ADN ainsi que dans la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le § 2 contient l'interdiction de transporter en trafic ferroviaire international des marchandises dangereuses dont le RID exclut le transport. Cette constatation a pour objectif la clarté juridique.

## Article 1bis

### Définitions

Le présent article contient la nouvelle définition du terme « État partie au RID ». Pour la justification, voir le point 5a des remarques relatives à l'article 1.

## Article 2

### Exemptions

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

~~3. Le renvoi à l'annexe en ce qui concerne les cas d'exemption ou leur étendue n'est pas sans poser problème. La modification des cas qui y sont prévus (par exemple leur extension) relève de la compétence de la Commission d'experts du RID. Or, conformément à l'article 33, § 5 de la COTIF, cette même commission est également compétente en matière de modifications de cet article 2 du RID. La restriction du mandat de la Commission d'experts du RID en matière de modification de l'annexe au RID, qui est envisagée par la Commission de révision, n'est que partiellement atteinte par la réglementation adoptée (v. toutefois le ch. 13 *in fine* ainsi que le ch. 19 des Généralités).~~

## Article 3

### Restrictions

1. A l'instar de l'article 4, al.1 de l'ADR et de l'article 6 de l'ADN ainsi que des dispositions analogues de la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le RID stipule également que chaque État partie au RID ~~État membre~~ conserve le droit de réglementer ou d'interdire des transports internationaux ferroviaires de marchandises dangereuses pour des raisons autres que celle de la sécurité du transport, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà assurée par les dispositions de l'annexe.
- ~~2. Au cours des travaux de révision, un représentant des chemins de fer a souligné à plusieurs reprises l'importance d'informer en temps utile les chemins de fer des mesures prises par les gouvernements afin de pouvoir garantir la fluidité du transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Dans ce contexte, il a été rappelé qu'avec la suppression de l'obligation de~~

~~transporter dans les nouvelles RU CIM, l'article 3, § 4 des CIM 1980 et l'obligation d'informer qui y est prévue sont également supprimés.~~

~~2.3.~~ Pour la justification de la raison pour laquelle « État membre » a été remplacé par « État partie au RID », voir le point 5a des remarques relatives à l'article 1.

#### Article 4

##### Autres prescriptions

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

#### Article 5

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

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

7. Les modifications du § 1, lettre b ont été effectuées pour s'aligner sur l'article 12, § 4 des CIV et clarifient la relation avec cette disposition.
8. Le nouveau libellé du § 2 a été aligné sur l'article 12, § 4 des CIV, où le voyageur n'apparaît pas comme le destinataire.

**Article 6**

**Annexe**

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

---

**Annexe III****Note concernant les actions menées par le ministère italien dans le domaine du transport des marchandises dangereuses**

1. L'accident du 29 juin 2009 survenu à Viareggio a mis en lumière le problème de la sécurité dans le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

**Dispositions générales de Monsieur le ministre des Infrastructures et des Transports**

2. Pour renforcer le contrôle de la sécurité, le ministre des Infrastructures et des Transports a préparé le 29 juillet 2009 une note générale par laquelle le groupe « Ferrovie dello Stato » doit s'engager à intensifier ses activités de surveillance et à prendre des mesures pour atténuer les risques liés au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, et ce en synergie avec d'autres mesures visant à assurer le respect d'un niveau encore plus élevé de sécurité ferroviaire.
3. Ces mesures consistent à :
  - a) intensifier les activités de contrôle du gestionnaire de l'infrastructure nationale italienne (Rete Ferroviaria Italiana ou RFI SpA) dans les terminaux de marchandises ;
  - b) présenter au ministère et à la NSA italienne (Agence nationale de sécurité ferroviaire ou ANSF) des dossiers concernant la sécurité des chemins de fer visant à identifier les zones où le passage des trains transportant des marchandises dangereuses constitue un risque important (notamment zones situées à proximité de centres industriels, zones à forte densité de population ou d'emploi) ;
  - c) imposer à RFI SpA des mesures internes spécifiques pour empêcher le stationnement dans le domaine ferroviaire des wagons-citernes (au-delà des temps strictement nécessaires pour permettre au destinataire des marchandises dangereuses d'effectuer les opérations de déchargement).

**Prescriptions de l'ANSF relatives au matériel roulant**

4. Les premiers examens réalisés après l'accident de Viareggio ont révélé comme cause possible de l'accident la rupture d'un essieu. Le 26 août 2009 (prot n° 4738/09), l'ANSF a publié ses prescriptions adressées aux entreprises ferroviaires qui possèdent un certificat de sécurité ferroviaire pour le transport de marchandises en Italie, afin d'effectuer des essais non destructifs sur tous les essieux (de la même catégorie que celle de l'essieu brisé) montés sur des wagons immatriculés ou exploités de façon permanente en Italie, qui ne sont pas en possession d'un dossier de traçabilité.

**Note n° 30048 du 6 avril 2010 diffusée par le ministère italien : « Renforcement du contrôle de la sécurité des transports ferroviaires de marchandises dangereuses en citernes des classes 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9 du RID » (note suivie d'ajouts successifs et de multiples éclaircissements)**

5. Le ministère, en sa qualité d'autorité compétente pour le transport des marchandises dangereuses, a donc préparé, en vue de renforcer le contrôle de la sécurité des transports ferroviaires en citernes des classes 2 à 9 (classe 7 exclue), une note spécifique (note n° 30048 du 6 avril 2010) décrivant les mesures à appliquer par tous les acteurs nationaux impliqués dans la chaîne de transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Cette note présente en annexe une « check-list » à remplir et à signer par les intervenants (expéditeur, remplisseur, entreprise ferroviaire, déchargeur) dans le double objectif de réduire le risque d'admettre

dans le réseau ferroviaire italien des wagons-citernes qui ne correspondent pas aux prescriptions du RID et de créer un système de suivi et de traçabilité du matériel roulant.

6. La préparation de cette note est le fruit de réunions spécifiques et de la précieuse collaboration des représentants des associations nationales de l'industrie et des principaux acteurs nationaux opérant dans la chaîne de transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.
7. Elle confirme l'importance des contrôles effectués par l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport, et introduit une procédure spécifique permettant de garder la trace de l'exécution d'une série de contrôles qui sont énumérés en détail, afin de réduire/éliminer le risque d'admettre dans le réseau ferroviaire national des wagons en situation de « non-conformité ».
8. Lors de la préparation de la note, le ministère s'est attaché à ne pas introduire de contrôles allant au-delà de ceux déjà prévus par le RID et à mettre en évidence (en remplissant, le cas échéant, les check-lists) les contrôles déjà attribués par le RID à chaque intervenant dans la chaîne de transport.
9. L'adoption d'une « check-list », pratique courante dans les opérations réalisées en conformité avec les normes ISO 17000, permet de fournir les preuves objectives du contrôle effectué par l'opérateur et de disposer d'un outil utile facilitant également la conduite de ces activités en conservant la mémoire historique des actions.
10. La phase de première mise en œuvre expérimentale va bientôt s'achever. La circulaire a prévu, après une période de trois mois, un retour d'expérience de la part des opérateurs qui seront chargés de communiquer leurs éventuelles observations et/ou leurs critiques au ministère.
11. Les rapports reçus sont en cours d'examen par le ministère qui envisage de procéder à un réexamen de la note, qui passera, là encore, par des réunions spécifiques avec tous les intervenants concernés. Cette première étape de l'application de la « check-list » a donc permis de signaler la présence de nombreux cas de « non-conformité ». Les défauts les plus fréquemment observés sont les suivants :
  - éléments situés à l'extérieur des citernes (panneaux orange et plaques-étiquettes) qui font bien souvent défaut ou ne sont pas parfaitement conformes ;
  - anomalies découlant de l'état d'utilisation des wagons et des citernes, qui sont en partie déterminées par l'âge et en partie par un manque systématique de contrôle par les détenteurs pour ce qui concerne l'entretien/la réparation/la rénovation périodique. Conséquences : pertes de matière dangereuse, connections électriques manquantes ou cisailées, brides, bouchons filetés et boulons manquants ;
  - incapacité à déplacer rapidement les wagons-citernes qui ne peuvent pas être utilisés pour le transport, mais qui ont besoin de rouler temporairement sur le réseau ferroviaire pour atteindre les ateliers de réparation (wagons qui restent stationnés de façon dangereuse pendant une longue période).
12. Les commentaires reçus ont attesté de l'efficacité de la note du ministère (qui, sans introduire de nouveaux contrôles, permet d'atteindre des objectifs) et ont permis d'identifier des situations de « non-respect » qui n'avaient pas été réellement détectées auparavant de façon systématique. Cette action vise à empêcher la survenue éventuelle d'autres accidents graves.
13. La note du ministère est applicable aux transports de marchandises dangereuses en Italie. En ce qui concerne les transports en provenance de l'étranger et à destination de l'Italie, elle vise, afin de conserver les principes de sécurité précités, à confirmer (en général) le contenu des contrôles déjà prévus par le RID.

14. Pour des raisons à la fois d'efficacité et de rapidité, l'entreprise ferroviaire, quand elle commence son activité de traction à la frontière d'entrée en Italie, est donc toujours tenue de procéder à un examen visuel des wagons et des citernes et de vérifier les fuites de marchandises dangereuses ainsi que l'intégrité de l'équipement tout en examinant les documents.
15. Ces contrôles essentiels visent à ne pas renoncer aux principes de sécurité qui ont été repris et qui sont à la base de l'action entreprise par le ministère italien.
16. Le ministère italien est donc pleinement conscient de la nécessité et de l'efficacité de ce processus, et insiste aussi sur la nécessité absolue d'une action conjointe de la part de tous les États membres de l'OTIF.
17. En effet, comme annoncé dans la note, le ministère vise à diffuser l'expérience italienne, actuellement encore en cours, dans le domaine de l'OTIF.
18. La révision de la note du ministère avance donc sur la base des informations transmises en retour par les opérateurs. À cet égard, on notera que les opérateurs eux-mêmes ont fait des propositions précises qui devront être ajoutées à la « check-list » pour différencier (par exemple) le rôle du remplisseur de celui du destinataire.
19. On peut mettre en évidence la nécessité que la check-list puisse évoluer, à l'instar de toutes les vérifications requises par le RID, vers la nécessaire distinction des contrôles prévus à chaque étape (acceptation, chargement/déchargement et livraison des wagons-citernes) compte tenu du fait que les conditions de température et de pression, en cours de transport, peuvent être différentes de celles existant lors du chargement.
20. La note, dans sa version révisée, devra respecter nécessairement un équilibre entre l'obligation de maintenir un niveau élevé de contrôle systématique et la libre circulation des marchandises sans créer d'obstacles abusifs. L'évolution du document pourrait amener aussi à simplifier les procédures en adoptant une « check-list » unique pour un train complet, et pas nécessairement pour un seul wagon, et en exigeant que toutes les vérifications de conformité au RID effectuées par les opérateurs étrangers soient acceptées lorsqu'elles sont convenablement attestées par une « check-list » semblable.
21. C'est pourquoi le ministère italien estime que la poursuite de l'objectif de la sécurité qui est obtenu en appliquant les principes découlant des prescriptions du RID, peut être intensifiée grâce aux dispositions mises en place sur le territoire national par la note n° 30048.
22. Les transports de marchandises dangereuses sont souvent multimodaux. Le ministère a l'intention d'étendre les dispositions introduites par la note concernant les chemins de fer aux autres modes de transport en les adaptant aux spécificités de chacun d'eux.



## Ministère de l'Infrastructure et des Transports

DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS, DE LA NAVIGATION MARITIME,  
DES SYSTÈMES D'INFORMATION ET DES STATISTIQUES

**Direction générale des transports ferroviaires**

**Bureau n° 5**

### **Renforcement des mesures de sécurité relatives au transport ferroviaire en citernes des marchandises dangereuses des classes 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9 du RID**

La présente lettre circulaire s'adresse à/aux

1. Agence nationale pour la sécurité ferroviaire (ANSF) ;
2. Principaux intervenants (chapitre 1.4.2 RID)
  - 1.1. Expéditeur ;
  - 1.2. Transporteur (entreprise ferroviaire) ;
  - 1.3. Destinataire (déchargeur) ;
3. Autres intervenants (chapitre 1.4.3 RID)
  - 3.1. Remplisseur ;
  - 3.2. Exploitant d'une citerne ou d'un wagon-citerne (entreprise au nom de laquelle la citerne est immatriculée) ;
  - 3.3. Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Sans préjudice des prescriptions et responsabilités découlant de l'application du RID, la présente lettre circulaire contient des informations importantes pour l'exploitation.

#### **1. AGENCE NATIONALE POUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE**

L'Agence nationale pour la sécurité ferroviaire :

- a. Informe l'ERA et les autorités nationales de sécurité compétentes des événements impliquant des citernes non immatriculées en Italie, afin que des mesures appropriées puissent être prises ;
- b. Poursuit et renforce la coopération, déjà entamée, avec le Département de la sécurité publique<sup>4</sup> afin de dégager des synergies et de faciliter l'échange d'informations présentant un intérêt pour les deux parties ; propose au personnel de la police ferroviaire, par l'intermédiaire de ses experts, des cours de formation sur des sujets spécifiques au rail, notamment une formation ayant trait au transport des marchandises dangereuses ;

---

<sup>3</sup> Texte source en italien.

<sup>4</sup> Du ministère italien de l'Intérieur (N. d. T.)



- c. élabore et met en œuvre, sous la surveillance de l'Agence, de l'association ASSOFERR<sup>5</sup> et des associations d'utilisateurs, un programme de formation destiné au personnel externe aux chemins de fer, qui s'occupe des citernes ;
- d. élabore et met en œuvre un programme de contrôle des entreprises ferroviaires certifiées pour effectuer des transports de marchandises dangereuses (notamment contrôles par sondage du matériel roulant, et plus particulièrement des citernes).

## 2. PRINCIPAUX INTERVENANTS

### 2.1 Expéditeur

L'expéditeur doit veiller à ce que les obligations de la procédure, qui lui reviennent conformément à l'Annexe 1, soient remplies.

### 2.2 Transporteur

Le transporteur :

- a. renforce les contrôles visuels des citernes au cours du transport afin de vérifier si la périodicité des contrôles prescrite garantit le respect des normes de sécurité requises et s'il existe d'éventuels points faibles, qui doivent faire l'objet d'un contrôle extraordinaire. Ces contrôles renforcés doivent être effectués non seulement sur les citernes en provenance de l'étranger, mais aussi sur les citernes figurant dans des convois qui ont été formés en Italie ;
- b. élabore un programme de mesures ou détermine des mesures organisationnelles de façon à garantir, en cas d'irrégularités, un échange prompt et fiable d'informations avec les autres intervenants, exploitants de la citerne inclus ;
- c. désigne les responsables compétents pour les gares d'arrêt. Les tâches de ces responsables consistent à :
  - I. fournir au gestionnaire d'infrastructure tous les renseignements concernant les activités de l'entreprise en rapport avec le transport de marchandises dangereuses, qui sont utiles et nécessaires à l'élaboration des mesures organisationnelles ;
  - II. appliquer les conventions particulières, prévues dans le décret du ministère de l'Écologie du 20.10.1998, qui ont été conclues avec les entreprises expéditrices et destinataires, et qui visent à garantir l'enregistrement du départ des unités de transport et/ou des wagons ainsi que la confirmation de la livraison de l'unité de transport et/ou des wagons ;
  - III. mettre en place des procédures de contrôle et déterminer la chronologie du contrôle visuel auquel est soumis chaque wagon avant le départ afin de vérifier qu'il est intact et apte au service ;
  - IV. respecter les règles de sécurité prévues, notamment celles qui concernent le séjour des wagons transportant des marchandises dangereuses dans la zone de transbordement ;
  - V. vérifier si les entreprises expéditrices/destinataires respectent les dispositions prévues dans le décret ministériel du 20.10.1998 (équipement en détecteurs de gaz portatifs et en matériels permettant de contenir et de recueillir les liquides dangereux ainsi que mise en place de procédures de contrôle et détermination de la chronologie des contrôles visuels auxquels est soumis chaque wagon avant son homologation afin de vérifier qu'il est intact et apte au service) ;
- d. doit veiller à ce que les obligations de la procédure, qui lui reviennent conformément à l'Annexe 1, soient remplies.

---

<sup>5</sup> Association italienne des propriétaires de wagons, des exploitants conventionnels, des opérateurs intermodaux, des exploitants de Last Miles et des EF privées; Membres de l'Union internationale des wagons de marchandises privés (N. d. T. :)

### **2.3 Destinataire**

Le destinataire doit veiller à ce que les documents de transport et les check-lists selon l'Annexe 1 qui leur sont associées soient conservés au minimum quatre ans.

## **3. AUTRES INTERVENANTS**

### **3.1 Remplisseur**

Le remplisseur doit veiller à ce que :

- a. les obligations de la procédure, qui lui reviennent conformément à l'Annexe 1, soient remplies ;
- e. des mesures soient définies de façon à ce que, en cas d'irrégularités, un échange prompt et fiable d'informations avec les exploitants de la citerne soit garanti.

### **3.2 Exploitant de la citerne**

L'exploitant de la citerne doit :

- a. veiller à ce que les intervenants, qui sont soumis aux dispositions du RID, soient identifiés ;
- b. définir la manière dont seront recueillies les données relatives à des dommages en rapport avec l'entretien des citernes, également après un accident ;
- c. veiller à ce que les intervenants et procédures lui permettant d'obtenir la certitude des réparations effectuées de manière à pouvoir poursuivre l'exploitation, soient identifiés ;
- d. déterminer un système de gestion des cas de non-respect des exigences pour la qualité pour ses propres citernes. Ce système englobe les responsabilités, les procédures de compte rendu, la détermination et l'application des mesures correctives et le suivi de leur efficacité ; lorsque, dans ce processus, des intervenants externes à l'entreprise sont impliqués, leurs responsabilités et les procédures doivent être définies ;
- e. élaborer et diffuser un manuel de mise en œuvre des citernes de sorte qu'il puisse être mis à la disposition de tous les intervenants concernés.

### **3.3 Gestionnaire de l'infrastructure**

Le gestionnaire de l'infrastructure a les obligations suivantes :

- a. Désignation du responsable compétent pour l'installation de transbordement. La tâche du responsable consiste à vérifier, le cas échéant, les mesures qui ont été élaborées par les différents responsables de l'installation de transbordement des entreprises ferroviaires qui travaillent dans l'installation de transbordement. La vérification englobe le contrôle de la conformité avec les mesures organisationnelles propres. De plus, le responsable vérifie si les responsables compétents des entreprises ferroviaires :
  - o fournissent tous les renseignements en rapport avec leur propre activité de transport de marchandises dangereuses, qui sont utiles et nécessaires à l'élaboration des mesures organisationnelles ;
  - o mettent en œuvre les conventions particulières conclues avec les entreprises expéditrices/destinataires qui sont prévues dans le décret ministériel du 20.10.1998 et qui visent à garantir l'enregistrement du départ des unités de transport et/ou des wagons ainsi que la confirmation de la livraison de l'unité de transport et/ou des wagons ;
  - o mettent en place les procédures de contrôle et définissent la chronologie de la procédure de contrôle visuel auquel est soumis chaque wagon avant le départ pour vérifier qu'il est intact et apte au service ;

- respectent les règles de sécurité prévues, notamment celles qui concernent le séjour des wagons transportant des marchandises dangereuses dans l'installation de transbordement ;
  - ont contrôlé que les entreprises expéditrices/destinataires respectent les dispositions prévues dans le décret ministériel du 20.10.1998 (équipement en détecteurs de gaz et en matériels permettant d'endiguer et de recueillir les liquides dangereux ainsi que mise en place de procédures de contrôle et détermination de la chronologie de la procédure de contrôle visuel auquel est soumis chaque wagon avant son homologation de façon à déterminer s'il est intact et apte au service.
- b. Détermination et mise en œuvre d'un programme de contrôle dans les gares d'arrêt.

**PROCÉDURE RELATIVE À L'UTILISATION DE CHECK-LISTS POUR CONTRÔLER LES CITERNES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DES CLASSES 2, 3, 5, 6, 8, 9 du RID**

La présente procédure vise à garantir la traçabilité des contrôles effectués afin de vérifier que les obligations visées au chapitre 1.4 du RID sont bien respectées lors des transports de marchandises dangereuses.

Elle comprend les contrôles applicables et les check-lists correspondantes.

Les contrôles diffèrent d'un intervenant à l'autre et suivent l'ordre chronologique du transport.

Les check-lists sont établies pour une/des classe(s) de produits.

Si, en complétant les check-lists, on constate que des normes obligatoires ne sont pas respectées, on retiendra la citerne tant que ces normes ne sont pas de nouveau respectées et les prescriptions remplies.

**1. REMPLISSEUR**

1.1 Le remplisseur veille, pour chaque citerne, à consigner dans sa liste les résultats des contrôles effectués en rapport avec le remplissage de la citerne.

1.2 Il renseigne obligatoirement tous les champs. Il coche la case Néant (N) si un contrôle est superflu pour un transport donné.

1.3 Il signe la check-list et l'adresse (original) ou la faxe à l'expéditeur.

**2. EXPÉDITEUR**

2.1 L'expéditeur établit la lettre de voiture à laquelle il joint la check-list du remplisseur.

2.2 Les documents visés au point 2.1 sont remis au transporteur qui réalise le transport de la citerne.

**3. TRANSPORTEUR**

3.1 Après avoir reçu les documents de l'expéditeur, le transporteur remplit sa propre check-list, en y portant les résultats des contrôles effectués en rapport avec le transport de la citerne.

3.2 Il joint sa check-list à la lettre de voiture en vue du transport.

#### **4. DÉCHARGEUR**

4.1 Après avoir déchargé la citerne pour le compte du destinataire, le déchargeur remplit sa propre check-list, en y portant les résultats des contrôles effectués en rapport avec le transport de la citerne vide, non nettoyée.

4.2 Il renseigne tous les champs de la check-list. Il coche la case Néant (N) si un contrôle est superflu pour un transport donné.

4.3 Il signe la check-list et l'adresse (original) ou la faxe à l'expéditeur.

## Check-list

**REPLISSEUR / DÉCHARGEUR**

POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2 DU RID

Numéro d'identification du wagon-citerne ou du conteneur-citerne :	
Code citerne :	
Désignation de la marchandise chargée dans le RID :	
Numéro ONU :	
Numéro d'identification du danger :	
Classe :	

	Chap. RID	Pt	Objet du contrôle	Remplit les exigences			Observations		
				OUI	NON	N			
(Cocher la case utile)  <b>REPLISSEUR/</b> <input type="checkbox"/> <b>DÉCHARGEUR</b>  <input type="checkbox"/>	<b>1.4.3.3</b>	<b>a</b>	1	L'état de la citerne et de ses équipements est visiblement bon.					
			2	Des prises de terre sont présentes.					
		<b>b</b>	3	Délai de contrôle de la citerne non dépassé.					
			4	Délai de contrôle du wagon-citerne non dépassé.					
		<b>c</b>	5	La marchandise chargée correspond au type de marchandise que la citerne peut transporter.					
		<b>d</b>	6	La marchandise chargée convient à des citernes présentant des compartiments accolés.					
		<b>e</b>	7	Niveau de remplissage maximal autorisé contrôlé.					
		<b>i</b>	8	Masse de remplissage maximale autorisée contrôlée.					
		<b>g</b>	9	Aucun résidu de marchandise n'est resté collé à l'extérieur de la citerne.					
		<b>h</b>	10	Les étiquettes de danger prescrites et le marquage orange sont apposés.					
		<b>Trou d'homme</b>							
				11	Le dispositif de fermeture est complet.				
				12	Absence de fuite du produit.				
		<b>Clapets de fond mécaniques et hydrauliques</b>							
				13	Fermeture du clapet de fond contrôlée.				
				14	Verrouillage des clapets de fond contrôlé.				
				15	Indicateurs de position contrôlés en position "fermé".				
				16	Assise correcte de la vis de commande de secours contrôlée.				
				17	Fil métallique pour l'ouverture des clapets intact.				
				18	Absence de fuite du produit (étanchéité parfaite)				
		<b>Clapets latéraux (remplissage/vidange par le bas)</b>							
				19	Dispositif de sécurité anti-ouverture contrôlé.				
				20	Sceau sur le dispositif de sécurité anti-ouverture contrôlé.				
		<b>f</b>		21	Fermeture correcte de la bride pleine et/ou du bouchon fileté				
				22	Fuite de produit (position de fermeture correcte)				
		<b>Clapets de sécurité (gaz liquéfiés à très basses températures)</b>							
				23	Sceau de calibrage contrôlé.				
				24	Position correcte du by-pass contrôlée (ouverte).				
				25	Absence de fuite du produit (étanchéité parfaite)				
		<b>Clapets placés sur le couvercle du trou d'homme (remplissage/vidange par le haut)</b>							
		26	Fermeture des clapets contrôlée.						
		27	Absence de fuite de produit (étanchéité parfaite)						
		28	Fermeture correcte des brides pleines						
		29	Protection de clapet posée						
		30	Sceau des clapets et/ou du système de verrouillage du boîtier de protection des clapets contrôlé.						
Dénomination/raison sociale du remplisseur/déchargeur ( <i>ayer la mention inutile</i> ) :									
Nom de l'intervenant/mandaté par :									
Date du contrôle :									
Contrôle complet (périodique/extraordinaire) :									
La présente check-list n'exonère pas les différents intervenants selon le chapitre 1.4 RID des obligations que leur impose le RID. Signature :									

Check-list  
**TRANSPORTEUR**

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE LA CLASSE 2 DU RID

Numéro d'identification du wagon-citerne ou du conteneur-citerne :	
Code citerne :	
Désignation de la marchandise chargée dans le RID :	
Numéro ONU :	
Numéro d'identification du danger :	
Classe :	

	Chap. RID	Pt	Objet du contrôle	Remplit les exigences			Observations	
				OUI	NON	N		
<b>TRANSPORTEUR</b>	<b>1.4.2.2</b>	<b>a</b>	1	Les marchandises dangereuses à transporter peuvent être transportées selon le RID.				
		<b>b</b>	2	Les documents prescrits sont présents.				
		<b>c</b>	3	L'examen visuel ne met en évidence ni vice apparent, ni problème d'étanchéité ou fissures, ni défaut de matériel, etc.				
		<b>d</b>	4	Délai de contrôle de la citerne non dépassé.				
		<b>e</b>	5	Délai de contrôle du wagon-citerne non dépassé.				
		<b>e</b>	6	Les wagons ne sont visiblement pas surchargés.				
		<b>f</b>	7	Les étiquettes de danger prescrites et le marquage orange sont apposés.				

Dénomination/raison sociale du transporteur :  
.....

Nom du mandataire ayant réalisé les contrôles:  
.....

Date du contrôle :  
.....

Contrôle complet (périodique/extraordinaire) :  
.....

La présente check-list n'exonère pas les différents intervenants selon le chapitre 1.4 RID des obligations que leur impose le RID. Signature :  
.....

**REMPLEUSEUR/DECHARGEUR**

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DES CLASSES 3, 4, 5, 6, 8, 9 DU RID

Numéro d'identification du wagon-citerne ou du conteneur-citerne :	
Code citerne :	
Désignation de la marchandise chargée dans le RID :	
Numéro ONU :	
Numéro d'identification du danger :	
Classe :	

	Chap. RID	Pt	Objet du contrôle	Remplit les exigences			Observations		
				OUI	NON	N			
<input type="checkbox"/> REMPLISSEUR/ <input type="checkbox"/> DECHARGEUR (Cocher la case utile)	1.4.3.3	a	1	L'état de la citerne et de ses équipements est visiblement bon.					
			2	Des prises de terre sont présentes.					
		b	3	Délai de contrôle de la citerne non dépassé.					
			4	Délai de contrôle du wagon-citerne non dépassé.					
		c	5	La marchandise chargée correspond au type de marchandise que la citerne peut transporter.					
		d	6	La marchandise chargée convient à des citernes présentant des compartiments accolés.					
		e	7	Niveau de remplissage maximal autorisé contrôlé.					
		i	8	Masse de remplissage maximale autorisée contrôlée.					
		g	9	Aucun résidu de marchandise n'est resté collé à l'extérieur de la citerne.					
		h	10	Les étiquettes de danger prescrites et le marquage orange sont apposés.					
		<b>Trou d'homme</b>							
				11	Le dispositif de fermeture est complet.				
				12	Absence de fuite du produit.				
		<b>Clapets de fond mécaniques et hydrauliques</b>							
				13	Fermeture du clapet de fond contrôlée.				
				14	Verrouillage des clapets de fond contrôlé.				
				15	Indicateurs de position contrôlés en position "fermé".				
				16	Assise correcte de la vis de commande de secours contrôlée.				
				17	Fil métallique pour l'ouverture des clapets intact.				
				18	Absence de fuite du produit (étanchéité parfaite)				
		<b>Clapets latéraux (remplissage/vidange par le bas)</b>							
				19	Dispositif de sécurité anti-ouverture contrôlé.				
				20	Sceau sur le dispositif de sécurité anti-ouverture contrôlé.				
		f		21	Fermeture correcte de la bride pleine et/ou du bouchon fileté				
				22	Fuite de produit (position de fermeture correcte)				
		<b>Clapets de sécurité (gaz liquéfiés à très basses températures)</b>							
				23	Sceau de calibrage contrôlé.				
				24	Position correcte du by-pass contrôlée (ouverte).				
				25	Absence de fuite du produit (étanchéité parfaite)				
		<b>Clapets placés sur le couvercle du trou d'homme (remplissage/vidange par le haut)</b>							
		26	Fermeture des clapets contrôlée.						
		27	Absence de fuite de produit (étanchéité parfaite)						
		28	Fermeture correcte des brides pleines						
		29	Protection de clapet posée						
		30	Sceau des clapets et/ou du système de verrouillage du boîtier de protection des clapets contrôlé.						

Dénomination/raison sociale du remplisseur/déchargeur (rayer la mention inutile) :

.....

Nom de l'intervenant/mandaté par :

.....

Date du contrôle :

.....

Contrôle complet (périodique/extraordinaire) :

.....

La présente check-list n'exonère pas les différents intervenants selon le chapitre 1.4 RID des obligations que leur impose le RID. Signature :

.....



Check-list  
**TRANSPORTEUR**

POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DES CLASSES 3, 4, 5, 6, 8, 9 DU RID

Numéro d'identification du wagon-citerne ou du conteneur-citerne :	
Code citerne :	
Désignation de la marchandise chargée dans le RID :	
Numéro ONU :	
Numéro d'identification du danger :	
Classe :	

	Chap. RID	Pt	Objet du contrôle	Remplit les exigences			Observations	
				OUI	NON	N		
<b>TRANSPORTEUR</b>	<b>1.4.2.2</b>	<b>a</b>	1	Les marchandises dangereuses à transporter peuvent être transportées selon le RID.				
		<b>b</b>	2	Les documents prescrits sont présents.				
		<b>c</b>	3	L'examen visuel ne met en évidence ni vice apparent, ni problème d'étanchéité ou fissures, ni défaut de matériel, etc.				
		<b>d</b>	4	Délai de contrôle de la citerne non dépassé.				
		<b>e</b>	5	Délai de contrôle du wagon-citerne non dépassé.				
		<b>e</b>	6	Les wagons ne sont visiblement pas surchargés.				
		<b>f</b>	7	Les étiquettes de danger prescrites et le marquage orange sont apposés.				

Dénomination/raison sociale du transporteur :  
.....

Nom du mandataire ayant réalisé les contrôles:  
.....

Date du contrôle :  
.....

Contrôle complet (périodique/extraordinaire) :  
.....

La présente check-list n'exonère pas les différents intervenants selon le chapitre 1.4 RID des obligations que leur impose le RID. Signature :  
.....