

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/2012-A

22 juin 2012

Original : allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

Rapport final sur la 51^e session de la Commission d'experts du RID

(Berne, 30 et 31 mai 2012)

SOMMAIRE

	Paragraphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence et quorum	2 – 3	3
Point 3 : Approbation des modifications adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 19 au 23 mars 2012) pour une entrée en vigueur au 1 ^{er} janvier 2013	4 – 17	3
Point 4 : Autres propositions	18 – 34	5
Point 5 : Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »	35	8
Point 6 : Groupe de travail « Obligations de sécurité des intervenants »	36 – 39	8
Point 7 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)	40	9
Point 8 : Divers	41 – 50	9

Annexe I : Textes adoptés

Annexe II : Liste des participants

Document OTIF/RID/CE/2012-A/Add.1

Point 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : A 81-03/502.2012 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre d'invitation A 81-03/502.2012 du 29 mars 2012 et la liste de documents publiée par le Secrétariat dans le document informel INF.1 sont adoptés après l'inscription des documents informels INF.17 et 18 respectivement aux points 7 et 3 de l'ordre du jour et la suppression du document informel INF.6 au point 3.

Point 2 : PRÉSENCE ET QUORUM

2. Le Secrétariat constate que 18 des 44 États membres disposant du droit de vote sont présents à l'ouverture de la session et que le quorum défini à l'article 20, § 1, du Règlement intérieur (1/3 des États membres) est ainsi atteint.
3. Le représentant de l'Union européenne répète sa déclaration prononcée à la 50^e session de la Commission d'experts du RID, selon laquelle il représenterait 22 États membres de l'UE. Le Secrétariat fait à nouveau remarquer que, conformément à l'article 38, § 2, de la COTIF, les organisations régionales ne peuvent exercer que les droits qui reviennent à leurs États membres au titre de la Convention. Or, la COTIF ne prévoit un droit de vote qu'en cas de présence physique ou de transmission du droit de vote à un autre État membre.

Point 3 : APPROBATION DES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR LA RÉUNION COMMUNE RID/ADR/ADN (BERNE, 19 AU 23 MARS 2012) POUR UNE ENTRÉE EN VIGUEUR AU 1^{ER} JANVIER 2013

Documents : [OTIF/RID/NOT/2013] (Secrétariat)
OTIF/RID/CE/2012/9 (Secrétariat)

4. La Commission d'experts du RID approuve toutes les modifications adoptées par la Réunion commune (Berne, 19-23 mars 2012) pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013 et figurant dans le document OTIF/RID/CE/2012/9, à l'exception de l'inclusion de la norme EN ISO 7866:2011 au 6.2.4.1, laquelle ne sera, selon les déclarations du représentant du CEN, pas publiée à temps. Par conséquent, la Commission d'experts du RID décide de supprimer **l'amendement relatif à la référence à cette norme** et tous les crochets **restant dans le projet de textes de notification [OTIF/RID/NOT/2013]** (voir annexe I).

Modifications adoptées par la 92^e session du WP.15 (Genève, 8-10 mai 2012)

Documents informels : INF.4 (CEN)
INF.5 (Suisse)
INF.7 (Roumanie)
INF.8 (Secrétariat)
INF.9 (Irlande)
INF.13 (Secrétariat)

5. La Commission d'experts du RID approuve également toutes les modifications adoptées par la 92^e session du WP.15 (Genève, 8-10 mai 2012), figurant dans le document informel INF.13, qui peuvent influencer sur le RID. Par voie de conséquence, les documents informels INF.4, INF.5, INF.7, INF.8 et INF.9, sur lesquels se fondent entre autres ces modifications, sont adoptés (cf. annexe I).

6. En ce qui concerne la modification proposée au document informel INF.13 de la disposition spéciale d'emballage PP 90, le représentant des Pays-Bas regrette que cette proposition de modification n'ait pas d'abord été soumise au Sous-comité d'experts de l'ONU. La Roumanie est priée de la lui présenter ultérieurement.

Codes NHM

7. Il est fait référence au débat mené au cours de la 50^e session de la Commission d'experts du RID sur l'indication des codes NHM dans le tableau B du chapitre 3.2 (cf. OTIF/RID/CE/2011-A ; paragraphes 11 et 12). Le représentant de l'UIC assure que les codes NHM pour les nouvelles matières à enregistrer dans le tableau B seront communiqués d'ici la fin juin 2012 au plus tard.

Disposition transitoire au 1.6.3.41

Document : OTIF/RID/CE/2012/6 (UIP)

8. Le représentant de l'UIP retire son document OTIF/RID/CE/2012/6.

Insertion d'une définition pour « Règlement ECE »

Document informel : INF.12 (Secrétariat)

9. La proposition du Secrétariat d'insérer une définition pour « Règlement ECE », proposition liée à l'inclusion de la disposition spéciale 660 pour le transport de systèmes de confinement des gaz combustibles des véhicules automobiles au 1.2.1, est adoptée (cf. annexe I).

Détection de déraillements

Document : OTIF/RID/CE/GT/2012-A ; paragraphes 5 à 18

Documents informels : INF.15 (Secrétariat)
INF.17 ; paragraphes 3 à 19 (ERA)
INF.18 (Union européenne)

10. Avec son document informel INF.15, le Secrétariat évoque les discussions menées pendant la 47^e session de la Commission d'experts du RID (Sofia, 16-20 novembre 2009) sur l'introduction de prescriptions pour les détecteurs de déraillement, ainsi que les prescriptions figurant entre crochets dans le rapport OTIF/RID/CE/2009-A, dont l'entrée en vigueur était prévue au 1^{er} janvier 2013.
11. Le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » attire l'attention sur les discussions retranscrites dans le rapport de la 13^e session du groupe de travail (OTIF/RID/CE/GT/2012-A ; paragraphes 5 à 18) au sujet de la détection de déraillements et souligne que, dans un vote indicatif, quatre États membres se sont prononcés pour l'application de la décision confirmée par la 47^e session de la Commission d'experts du RID d'introduire des détecteurs de déraillement. Deux États membres ont dit préférer une application volontaire tandis que deux autres se sont abstenus.
12. Le représentant de la Commission européenne déclare qu'à la suite d'une coordination entre les États membres de l'UE, l'Union européenne ne soutient pas, à l'heure actuelle, l'introduction obligatoire de détecteurs de déraillement. En revanche, un recours volontaire à ces détecteurs devrait être permis.
13. Le président ajoute que de nouvelles études, en particulier sur la détection de déraillements à l'aide d'applications télématiques, doivent être menées et que la décision de l'Union européenne ne doit donc pas être considérée comme définitive.

14. Le représentant de la Suisse rappelle que, ces dernières années, son pays a grandement participé aux discussions sur la détection de déraillements. Une décision négative de l'Union européenne **communiquée sous forme d'un document informel remis au début de la session seulement** est inacceptable et remet en question la participation future de la Suisse aux travaux de la Commission d'experts du RID. Pour mettre au moins convenablement fin aux dix années de travaux, il réclame un vote par appel nominal, conformément à l'article 21, § 2 du Règlement intérieur, afin que chaque État membre prenne ses responsabilités.
15. Le président attire l'attention sur le fait que ce vote ne clarifierait pas les choses puisque le droit de vote des États membres de l'UE est exercé par le représentant de l'Union européenne. Il propose de reporter de deux autres années l'application de la décision de la 47^e session et de prescrire entre temps dans le RID l'utilisation volontaire de détecteurs de déraillement.
16. La Commission d'experts du RID affirme à nouveau son objectif d'adopter des prescriptions pour les détecteurs de déraillement mais approuve toutefois le nouveau report de deux ans de la mise en vigueur de ces prescriptions (cf. annexe I) et suppose que ce délai servira à effectuer des examens supplémentaires. Du reste, elle décide de l'insertion d'un nota réglementant l'utilisation volontaire des détecteurs de déraillement.
17. Il est longuement débattu de l'emplacement approprié pour ce nouveau nota. Puisqu'il ne concerne pas uniquement les wagons-citernes mais s'applique à l'ensemble des wagons utilisés pour l'acheminement de marchandises dangereuses, les chapitres 4.3 et 6.8, applicables aux seuls wagons-citernes, ne conviennent pas. Il est finalement décidé d'insérer le nota à la fin du 7.1.1 (cf. annexe I).

POINT 4 : AUTRES PROPOSITIONS

Placardage de wagons

Document : OTIF/RID/CE/2011/10 (Suède)

Document informel : INF.11 de la 50^e session de la Commission d'experts du RID (Suisse)

18. Ces deux documents ont déjà été soumis à discussion pendant la 50^e session de la Commission d'experts du RID. La poursuite de leur traitement a cependant été reportée à la présente session à la demande de l'Union européenne (cf. OTIF/RID/CE/2011-A ; paragraphes 39 à 43).
19. Au cours de la discussion, les arguments déjà avancés à la dernière réunion de la Commission d'experts du RID sont répétés. Il est convenu à l'unanimité qu'au 5.3.1.7.4, la possibilité de réduire la taille des plaques-étiquettes doit soit être liée à la superficie disponible sur le wagon, soit être entièrement supprimée.
20. Une nouvelle réunion de coordination des États membres de l'UE ne parvient à aucun résultat, de sorte que la Suède est priée de présenter à la prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (cf. paragraphes **46 à 48**) un document révisé avec de nouveaux arguments prenant en considération les remarques des délégations, ainsi qu'une éventuelle mesure transitoire.

Placardage des wagons ne transportant que des colis selon le 5.3.1.5

Document : OTIF/RID/CE/2012/1 (Suisse)

Document informel : INF.11 (UIC)

21. Le représentant de la Suisse retire le document qu'il avait préparé à la demande de la dernière session de la Commission d'experts du RID (cf. OTIF/RID/CE/2011-A ; paragraphes 36 à 38).

Actualisation de la fiche UIC 201 « Transport de marchandises dangereuses – gares ferroviaires de triage – Guide pour la réalisation des plans d'urgence »

Document : OTIF/RID/CE/2012/3 (UIC)

Documents informels : INF.2 (UIC)

22. Le représentant de l'UIC présente dans son document OTIF/RID/CE/2012/3 et dans le document informel INF.2 le projet de version révisée de la fiche UIC 201 « Transport de marchandises dangereuses – gares ferroviaires de triage – Guide pour la réalisation des plans d'urgence » devenue nécessaire puisque la législation européenne dans le secteur ferroviaire a été modifiée en profondeur depuis l'édition 2003. Sur la base des recommandations du représentant de l'ERA, il a procédé à de nouveaux ajouts dans le document informel INF.2 de sorte que la directive Seveso n'est plus mentionnée **que dans l'annexe A de la fiche UIC 201, pour rappeler le contexte historique de celle-ci.**
23. **À une question posée sur ce sujet le** représentant de la France indique que la définition du transport ainsi que les dispositions du 1.4.2.3.1 excluent l'utilisation abusive des engins de transport pour le stockage. Il confirme **que s'il** est nécessaire de clarifier **ce point ceci doit se faire** au sein de l'Union européenne, **en particulier** les limites entre les deux réglementations (directive Seveso et directive-cadre sur le transport de marchandises dangereuses), **par exemple** sur la façon dont les quantités de marchandises sont incluses dans les calculs de seuils et peuvent entraîner des distorsions entre mode, suivant les cas.
24. Le président souligne que l'application nationale de la directive Seveso varie grandement dans les différents États et que les problèmes de délimitations dans le domaine des transports doivent être discutés au sein de l'UE.
25. La Commission d'experts du RID prend note du projet de version révisée de la fiche UIC et décide d'ajuster le renvoi dans la note de bas de page du chapitre 1.11 (cf. annexe I).

Adaptation du point 5 de la fiche UIC 471-3 « Vérifications à effectuer pour les envois des marchandises dangereuses »

Document : OTIF/RID/CE/2012/4 (UIC)

26. La Commission d'experts du RID prend note de l'adaptation du point 5 de la fiche UIC 471-3 et adopte le renvoi, dans la note de bas de page du 1.4.2.2.1, à la version applicable à compter du 1^{er} janvier 2013 de ladite fiche (cf. annexe I).

Prescriptions du RID pour le ferroutage

Document : OTIF/RID/CE/2012/5 (Allemagne)

27. Avec un document informel, l'Allemagne avait déjà attiré l'attention de la dernière session de la Commission d'experts du RID sur le problème du ferroutage national de marchandises

dangereuses dans des trains transportant également des passagers (cf. OTIF/RID/CE/2011-A ; paragraphes 55 à 57).

28. Dans les discussions concernant la proposition maintenant officielle OTIF/RID/CE/2012/5, les points suivants sont plus particulièrement abordés :
- Le RID différencie le ferroutage, même accompagné (cf. définition au 1.2.1), qu'il accepte comme acheminement dans des trains de marchandises et le transport de marchandises dangereuses par les voyageurs, au sens de l'article 12 CIV, dans des trains de voyageurs, seul celui-ci étant soumis, conformément à l'article 5, § 2 et au 1.1.2 du RID, aux dispositions restrictives du chapitre 7.7. Les acheminements internationaux de marchandises dangereuses sortant de ce cadre ne sont donc pas autorisés dans les trains de voyageurs, à l'exception des acheminements en colis express conformément au chapitre 7.6.
 - Les avis divergent quant à la nécessité d'une disposition dans le RID. Certains délégués jugent suffisante la disposition à l'article premier, § 4 de la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (directive-cadre relative aux marchandises dangereuses), qui autorise, dans les États membres de l'UE, prescriptions spéciales pour les transports nationaux dans des trains de voyageurs, à condition qu'elles soient notifiées à la Commission européenne. D'autres sont d'avis que le RID devrait comporter une disposition concernant le transport international, l'accord des pays concernés étant alors nécessaire, en sus de l'accord des autorités compétentes du pays d'origine de l'acheminement.
 - L'accord des autorités compétentes exigé dans la proposition ne se rapporte qu'au droit relatif aux marchandises dangereuses. Les conditions applicables au transport dans des trains mixtes, qui peuvent résulter du droit général pour la sécurité ferroviaire, restent inchangées.
 - Puisque le chapitre 7.7 avait à l'origine été développé comme ligne directrice pour les voyageurs, ce nouvel aspect du ferroutage en trains mixtes devrait plutôt être intégré dans une nouvelle section du chapitre 7.7, tout en précisant qu'il s'agit de ferroutage accompagné.
 - Dans le titre et la phrase d'introduction du chapitre 7.7, il conviendrait de soit supprimer la précision entre parenthèses « train auto accompagné » soit la compléter avec « ferroutage en trains mixtes ».
 - Réglementer le ferroutage au chapitre 7.7 comporte le risque qu'il puisse en être déduit qu'une approbation de l'autorité compétente est également nécessaire pour d'autres transports en ferroutage accompagné.
29. Le président constate qu'aucune déclaration incontestable concernant l'admissibilité ou l'interdiction du ferroutage dans des trains de voyageurs ne peut être faite sur la base de la version actuelle du RID et en considération de l'article premier, § 4 de la directive-cadre sur le transport de marchandises dangereuses et que par conséquent, il est nécessaire de continuer à travailler sur ce sujet, au moins pour les transports transfrontaliers. Si de tels transports devaient avoir lieu à l'échelle nationale, des règles nationales complémentaires à ce sujet pourraient être établies en s'appuyant sur l'article premier, § 4 de la directive-cadre sur le transport de marchandises dangereuses et la Commission européenne devrait en être informée.
30. La représentante de l'Allemagne est priée de présenter à la prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (cf. paragraphes 46 à 48) un document révisé d'après les débats menés jusqu'ici.

Exploitant/Détenteur

Document : OTIF/RID/CE/2012/7 (Belgique)

31. La représentante de la Belgique a préparé un document en s'appuyant sur les débats menés au cours de la dernière session sur les entités chargées de l'entretien (ECE), document qui traite la question de l'utilisation des termes « exploitant » et « détenteur ».
32. La Commission d'experts du RID adopte la proposition 2 présentée dans le document, selon laquelle la définition de « exploitant d'un conteneur-citerne, d'une citerne mobile ou d'un wagon-citerne » reste inchangée mais est complétée par une note de bas de page indiquant la correspondance avec le terme « détenteur » utilisé dans l'Appendice G à la COTIF et dans plusieurs directives européennes (cf. annexe I).
33. La représentante de la Belgique est priée de soumettre à la Réunion commune une proposition portant sur la question plus générale d'étendre ou non la définition aux exploitants d'un wagon-batterie/véhicule-batterie ou d'un CGEM.

Entité chargée de l'entretien (ECE)

Document : OTIF/RID/CE/2012/8 (Belgique)

34. La discussion de ce document est reportée à la prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (cf. paragraphes 46 à 48).

POINT 5 : GROUPE DE TRAVAIL « TECHNIQUE DES CITERNES ET DES VÉHICULES »

Document : OTIF/RID/CE/GT/2012-A (Secrétariat)

35. En s'appuyant sur le rapport OTIF/RID/CE/GT/2012-A, le président du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » résume les travaux du groupe de travail, consacrés en grande partie au rapport sur l'accident de Viareggio.

POINT 6 : GROUPE DE TRAVAIL « OBLIGATIONS DE SÉCURITÉ DES INTERVENANTS »

Documents informels : INF.14 (Italie)
INF.10 (CEFIC)
INF.16 (UIC)

36. En s'appuyant sur le rapport reproduit au document informel INF.14, le représentant de l'Italie présente les résultats du groupe de travail « Obligations de sécurité des intervenants », qui prévoient d'une part l'insertion d'un nota pour les obligations du remplisseur et du déchargeur et d'autre part des contrôles sur tous les wagons au lieu de sondages représentatifs pour les obligations du transporteur.
37. La Commission d'experts du RID adopte le libellé légèrement modifié au document informel INF.10 du nota à insérer pour les obligations du remplisseur et du déchargeur ainsi que les listes de vérification, elles aussi légèrement modifiées, qui seront publiées sur le site Internet de l'OTIF (cf. annexe I).
38. Avec son document informel INF.16, le représentant de l'UIC encourage à discuter à nouveau et plus en profondeur de la question de la modification des obligations du transporteur et de la traiter également dans le cadre de la réunion commune RID/ADR/ADN.
39. La représentante de la France appuie en partie les observations faites par l'UIC dans le document informel INF.16. Dans le document de la Suède à l'origine de ce groupe de travail (OTIF/RID/CE/2011/1- Sondages représentatifs au 1.4.2.2.1 en comparaison avec la fiche

UIC 471-3), la question posée concernait les sondages faits au lieu de départ, qui pouvaient être différemment interprétés selon les entreprises ferroviaires et poser problème. Le travail du groupe de travail a consisté à répondre à cette question en validant la suppression au 1.4.2.2.1 de la mention « par sondages représentatifs ». La question des vérifications pouvant être effectuées par sondages représentatifs en cours d'acheminement des envois, n'était pas un objectif du groupe de travail, aucun document n'ayant été présenté sur ce point. Il conviendrait donc de réexaminer la question ultérieurement sur la base d'une proposition.

40. La majorité des délégations se **prononce en** faveur de la suppression de « par sondages représentatifs » dans la phrase d'introduction du 1.4.2.2.1. Les décisions concernant les propositions plus avancées portant sur la prévision de contrôles supplémentaires par sondages représentatifs en cas de changement de transporteur et sur la possibilité de publier également le point 5 de la fiche UIC 471-3 sur le site Internet de l'OTIF seront prises ultérieurement.

Point 7 : INFORMATIONS DE L'AGENCE FERROVIAIRE EUROPEENNE (ERA)

Document informel : INF.17 (ERA)

41. La Commission d'experts du RID prend note du document informel INF.17 de l'ERA.

POINT 8 : DIVERS

Publication concernant le transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs

Document : OTIF/RID/CE/2012/2 (CIT)

42. La Commission d'experts du RID prend note que dans les conditions générales de transport du CIT pour le transport ferroviaire de voyageurs, il n'est plus fait référence qu'au chapitre 7.7 du RID en ce qui concerne les conditions de transport de marchandises dangereuses en colis à main, étant donné que le RID est libre d'accès sur le site Internet de l'OTIF depuis le 1^{er} janvier 2012.

Réseau ferroviaire de base néerlandais pour le transport de marchandises dangereuses

Documents informels : INF.3 (Pays-Bas)
 INF.19 (Pays-Bas)
 INF.20 (France)

43. La représentante des Pays-Bas explique, à l'aide de la présentation au document informel INF.19, la nouvelle législation néerlandaise pour un réseau ferroviaire de base pour le transport de marchandises dangereuses devant assurer d'une part l'accessibilité des régions industrielles et d'autre part la sécurité de la population habitant à proximité de l'infrastructure ferroviaire. **Elle explique que ne pas changer la législation entraînerait des risques sociétaux et individuels inacceptables sur certaines voies, eu égard aux modèles de calcul des risques, aux attentes du marché pour les transports et aux projets de construction.**
44. Le niveau de risque acceptable se base sur les quantités de marchandises dangereuses prévues pour 2020, un nouvel accroissement des quantités restant possible pour ledit niveau via des mesures supplémentaires. Les mesures supplémentaires devraient préférablement être prises par les gestionnaires d'infrastructure et l'industrie eux-mêmes, en tenant compte de la législation internationale. Comme ultime mesure, le ministre de l'Infrastructure et de l'Environnement pourrait toutefois également prescrire l'utilisation de certains itinéraires.

45. Les délégués posent une série de questions critiques, en particulier sur les critères d'évaluation pour la détermination du niveau de risque. Une amélioration de la documentation internationale sur les accidents est jugée nécessaire. Le représentant de la France renvoie à une présentation reproduite dans le document informel INF.20.

Modification du mode de travail de la Commission d'experts du RID

46. En raison des problèmes rencontrés dans la coordination interne de l'UE pour les sessions de la Commission d'experts du RID, le président propose de conduire les sessions prévues pour novembre 2012 et novembre 2013 sous la forme de groupes de travail au sens de l'article 22, § 1 du Règlement intérieur, le régime linguistique devant y être le même que pour la Commission d'experts du RID. Seule la dernière session de la période biennale en mai 2014 devra constituer une session de la Commission d'experts du RID au cours de laquelle toutes les décisions préparées par le groupe de travail pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 devront être adoptées.
47. Cette procédure proposée par le président, qui correspond du reste à la procédure appliquée dans d'autres organisations internationales pour l'élaboration de prescriptions relatives aux marchandises dangereuses, est unanimement saluée et adoptée par la Commission d'experts du RID. Elle permet un débat ouvert dans le groupe de travail, qui n'engage certes pas définitivement l'Union européenne mais conduira à l'élaboration d'un texte des modifications 2015 du RID soutenu par la majorité.
48. Sur proposition du Secrétariat, il est convenu que le succès de ce nouveau mode de travail sera évalué à la fin de la période biennale. De plus, en raison du peu de temps disponible entre la session de la Commission d'experts du RID et la notification des modifications en mai/juin 2014, aucun nouveau document ne pourra plus être traité en dehors des modifications résultant des dernières décisions de la Réunion commune et du WP.15.

Départ à la retraite de M. François Le Fort (Suisse)

49. Le président remercie M. François Le Fort (Suisse) de ses années de participation active aux travaux de la Commission d'experts du RID. Il souligne que l'une de ses principales ambitions était l'introduction obligatoire de détecteurs de déraillement, ce qui a pu être fixé dans le RID, au moins dans le cadre d'une application volontaire. Au nom de la Commission d'experts du RID, le président souhaite à M. Le Fort une longue et heureuse retraite.

Remerciements

50. Au nom de toutes les délégations, la vice-présidente remercie le président pour sa conduite des débats et exprime son souhait de le voir continuer à exercer cette fonction malgré toutes les difficultés actuelles.

Prochaine session

51. Conformément aux explications données dans les paragraphes 45 à 47, la prochaine session de la Commission d'experts du RID n'aura lieu qu'en mai 2014. Sur invitation de la Lettonie, le groupe de travail permanent nouvellement créé de la Commission d'experts du RID se réunira du 12 au 15 novembre 2012 à Riga. Une partie de cette réunion sera tenue conjointement avec les experts pour l'annexe 2 au SMGS afin de traiter la question de l'harmonisation du RID et de ladite annexe.

Textes adoptés par la Commission d'experts du RID à sa 51^{ème} session

A. Modifications à apporter au document [OTIF/RID/NOT/2013] :

Supprimer tous les crochets en gras.

PARTIE 1

Chapitre 1.4

1.4.3.3 f) Supprimer la référence à la note de bas de page *) et le texte de la note de bas de page*).

À la fin, ajouter le Nota suivant :

« **NOTA.** Le remplisseur doit établir des procédures pour vérifier le fonctionnement correct des fermetures de la citerne d'un wagon-citerne et pour garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture avant et après le remplissage. Les lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides, qui ont été publiées par le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC), sont disponibles sur le site web de l'OTIF (www.otif.org). ».

[Documents de référence : INF.14 tel que modifié par INF.10]

1.4.3.7.1 Modifier l'amendement pour lire comme suit :

«**1.4.3.7.1** À la fin de l'alinéa d) ii), ajouter le Nota suivant :

« **NOTA.** Le déchargeur doit établir des procédures pour vérifier le fonctionnement correct des fermetures de la citerne d'un wagon-citerne et pour garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture avant et après le déchargement. Les lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides, qui ont été publiées par le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC), sont disponibles sur le site web de l'OTIF (www.otif.org). ».

[Documents de référence : INF.14 tel que modifié par INF.10]

Chapitre 1.6

1.6.1.27 Remplacer « de la disposition spéciale 363 » par :

« du paragraphe a) de la disposition spéciale 363 ».

[Documents de référence : INF.5 + INF.13]

Chapitre 1.10

1.10.4 Modifier l'amendement pour lire comme suit :

« **1.10.4** Modifier pour lire comme suit :

« **1.10.4** À l'exception des Nos ONU 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 et 0500 et à l'exception des Nos ONU 2910 et 2911 si la limite d'activité dépasse la valeur A_2 , les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3 ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées en colis dans un wagon ou grand conteneur ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3. En outre, les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3 ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées dans un wagon ou conteneur, en citerne ou en vrac, ne sont supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.3. En outre, les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au transport du No ONU 2912 MATIÈRES RADIOACTIVES DE FAIBLE ACTIVITÉ SPÉCIFIQUE (LSA-I) et du No ONU 2913 MATIÈRES RADIOACTIVES, OBJETS CONTAMINÉS SUPERFICIELLEMENT (SCO-I). ». ».

[Documents de référence : INF.9 + INF.13]

PARTIE 3

Chapitre 3.3

DS 363 À l'alinéa c), remplacer « est chargé et orienté » par :

« est orienté ».

[Document de référence : INF.13]

DS 661 À la fin du premier paragraphe, remplacer « selon le RID et l'ADR » par :

« selon le RID ou l'ADR ».

[Document de référence : INF.13]

PARTIE 4

Chapitre 4.1

4.1.4.1

P 003 [Le premier amendement dans les versions anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

Dans la disposition spéciale PP 90, insérer « de la matière » après « toute fuite ».

[Documents de référence : INF.7 + INF.13]

PARTIE 6

Chapitre 6.2

6.2.4.1 Supprimer le dix-septième amendement à la section « *pour la conception et la fabrication* » du tableau (introduction d'une référence à la norme « EN ISO 7866:2011 »).

[Document de référence : INF.13]

- 6.2.4.2 Supprimer le texte biffé concernant l'introduction d'une référence à la norme « EN 15888 :2011 ».

Chapitre 6.8

- 6.8.2.3.1 Remplacer « peut procéder », par :
« doit procéder, à la demande du demandeur, ».

[Document de référence : INF.13]

B. Nouvelles modifications pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013

PARTIE 1

Chapitre 1.2

- 1.2.1 Dans la définition de « **exploitant d'un conteneur-citerne, d'une citerne-mobile ou d'un wagon-citerne** », après « d'un wagon-citerne », insérer un renvoi à la note de bas de page 5). Le texte de la note de bas de page doit se lire comme suit :

« ⁵⁾ Le terme « exploitant » dans le cas d'un wagon-citerne est équivalent au terme « détenteur » tel que défini à l'article 2, n) de l'Appendice G de la COTIF (ATMF), ainsi qu'à l'article 3s de la directive sur la sécurité ferroviaire (Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité) et à l'article 2s de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2012/7]

Insérer la nouvelle définition suivante :

« **Règlement ECE**, un règlement annexé à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (Accord de 1958, tel que modifié). ».

[Document de référence : INF.12]

Chapitre 1.4

- 1.4.2.2.1 Dans la phrase introductive, supprimer :
« , par sondages représentatifs ».

[Document de référence : INF.14]

Dans la note de bas de page 13) (ancienne note de bas de page 12)), remplacer « 2011 » par :

« 2013 ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/2012/4]

1.4.3.3 a) À la fin l'alinéa a), ajouter le Nota suivant :

« **NOTA.** Le remplisseur doit établir des procédures pour vérifier le fonctionnement correct des fermetures de la citerne d'un wagon-citerne et pour garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture avant et après le remplissage. Les lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides, qui ont été publiées par le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC), sont disponibles sur le site web de l'OTIF (www.otif.org). ».

[Documents de référence : INF.14 tel que modifié par INF.10]

1.4.3.7.1 À la fin de l'alinéa b), ajouter le Nota suivant :

« **NOTA.** Le déchargeur doit établir des procédures pour vérifier le fonctionnement correct des fermetures de la citerne d'un wagon-citerne et pour garantir l'étanchéité des dispositifs de fermeture avant et après le déchargement. Les lignes directrices sous forme de listes de vérification pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides, qui ont été publiées par le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique (CEFIC), sont disponibles sur le site web de l'OTIF (www.otif.org). ».

[Documents de référence : INF.14 tel que modifié par INF.10]

Chapitre 1.11

Modifier la note de bas de page 23) (ancienne note de bas de page 22)) pour lire comme suit :

« ²³⁾ Édition du 1^{er} juillet 2012. ».

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2012/3 + INF.2]

PARTIE 4

4.1.4.3

LP 02 Ajouter la nouvelle disposition spéciale d'emballage « L3 » suivante :

« **L 3 NOTA.** Pour les numéros ONU 2208 et 3486, le transport par voie maritime en grand emballage est interdit. ».

[Documents de référence : INF.8 + INF.13]

PARTIE 7

Chapitre 7.1

7.1.1 À la fin, ajouter le nouveau Nota suivant :

« **NOTA.** Les wagons peuvent être équipés de dispositifs de détection indiquant ou réagissant à la survenue d'un déraillement à condition que les exigences pour l'autorisation de mise en service de tels wagons soient remplies.

Les exigences pour la mise en service de wagons ne peuvent pas interdire ou imposer l'utilisation de tels dispositifs de détection. La circulation de wagons ne doit pas être restreinte au motif de la présence ou de l'absence de tels dispositifs. ».

[Document de référence : INF.18 tel que modifié]

C. Modifications pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015

Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

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

- de gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- des matières des classes 3 à 8, transportées à l'état liquide, auxquelles est attribué le code L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH dans le chapitre 3.2, Tableau A, colonne (12),

qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2015, mais qui cependant ne satisfont pas aux exigences des prescriptions de la section 6.8.4 b), disposition spéciale TE xx, applicables à partir du 1^{er} juillet 2015, pourront encore être utilisés. »]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09 + INF.15 RID CE 05/12]

[Chapitre 3.2 Tableau A

Dans la **colonne (13)**, ajouter « TE xx » dans les cas suivants :

- pour les citernes pour gaz de la classe 2 avec les codes de classification contenant la/les lettre(s) F, T, TF, TC, TO, TFC ou TOC, ainsi que
- pour les citernes pour matières des classes 3 à 8 avec les codes-citerne L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH ou L21DH.]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09 + INF.15 RID CE 05/12]

[6.8.4 b) Reprendre la nouvelle disposition spéciale TE xx suivante (colonne de gauche uniquement) :

« **TE xx** Les wagons-citernes pour les matières qui sont transportées à l'état liquide, et gaz, ainsi que les wagons-batteries doivent être équipés d'un dispositif de détection qui doit signaler immédiatement et clairement au

conducteur de train un déraillement reconnu.

Ce dispositif doit être conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et aux prescriptions techniques uniformes (PTU) de l'OTIF correspondantes (Wagons, Opération, Sécurité dans les tunnels). »]

[Documents de référence : OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09 + INF.15 RID CE 05/12]
