

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/GTP/2012-A

18 décembre 2012

Original : allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final sur la 1^{re} session du groupe de travail permanent de la Commission
d'experts du RID**

(Riga, 12 – 15 novembre 2012)

SOMMAIRE

| | Paragraphes | Page |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|
| Point 1 : Adoption de l'ordre du jour | 1 | 3 |
| Point 2 : Présence | 2 – 3 | 3 |
| Point 3 : Élection du ou de la président(e) | 4 | 3 |
| Point 4 : Interprétation du RID | 5 – 8 | 3 |
| Point 5 : Propositions d'amendements au RID | 9 – 38 | 4 |
| A. Questions en suspens | 9 – 22 | 4 |
| B. Nouvelles propositions | 23 – 38 | 6 |
| Point 6 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 du SMGS | 39 – 92 | 9 |
| Point 7 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) | 93 – 95 | 16 |
| Point 8 : Divers | 96 – 107 | 16 |
| Annexe I : Textes adoptés par la 1 ^{re} session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID | | |
| Annexe II : Liste des participants | | |

Point 1 : ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : A 81-03/504.2012 (Secrétariat)

Document informel : INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre d'invitation A 81-03/504.2012 du 24 juillet 2012, avec la liste des documents publiée par le Secrétariat dans le document informel INF.1, est adopté après l'ajout au point 5 de l'ordre du jour du document OTIF/RID/CE/2012/8 de la Belgique, qui n'avait pas pu être traité lors de la dernière session de la Commission.

Point 2 : PRÉSENCE

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 1^{re} session du groupe de travail (voir également l'annexe II) :

Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Estonie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Ukraine.

La Russie participe en sa qualité d'État membre n'appliquant pas le RID.

La Commission européenne, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) sont également représentées.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des détenteurs de wagons (UIP) et Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR).

3. Même si aucun quorum ($\frac{1}{3}$ des États parties au RID disposant du droit de vote) n'est nécessaire pour les sessions du groupe de travail permanent, le Secrétariat se réjouit de voir que 21 États membres ont répondu à l'invitation pour participer à ses travaux. Étant donné que les décisions du groupe de travail devront ultérieurement être approuvées par la Commission d'experts du RID, il importe qu'elles soient soutenues par une large majorité d'États parties au RID.

Point 3 : ÉLECTION DU OU DE LA PRÉSIDENT(E)

4. M. Helmut Rein (Allemagne) est élu, jusqu'à nouvel ordre, président du groupe de travail permanent. M^{me} Caroline Bailleux (Belgique) est élue vice-présidente.

Point 4 : INTERPRÉTATION DU RID

Vérification de la date de la prochaine épreuve et interprétation de « lieu de départ »

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/5 (Suède)

5. Conformément au 1.4.2.2.1 d), le transporteur doit s'assurer que le délai prévu pour la prochaine épreuve des citernes n'est pas dépassé. Cela ne pose pas problème pour les wagons-citernes et wagons-batteries puisque selon 6.8.2.5.2 et 6.8.3.5.11, la date de leur prochaine épreuve doit être inscrite sur les deux côtés de ces wagons. En revanche, pour les

conteneurs-citernes, **les citernes mobiles** et les CGEM, cette information est indiquée sur la plaque de la citerne et ne peut donc être lue qu'en montant sur le wagon-porteur.

6. Le groupe de travail appuie le souhait du représentant de la Suède de soumettre à la Réunion commune et au Sous-comité d'experts de l'ONU une proposition selon laquelle la date de la prochaine épreuve devrait également être inscrite sur les deux côtés des citernes des conteneurs-citernes et des citernes mobiles (sur la citerne elle-même ou sur des panneaux). Si aucune majorité n'est obtenue pour cette proposition au sein de ces réunions, un renvoi au 1.4.2.2.1 d) pourrait aussi être inséré au 1.4.2.2.2, lequel porte sur la fiabilité des informations mises à disposition par d'autres intervenants. **Or, cela présupposerait que le transporteur reçoive les informations concrètes concernant le délai prévu pour la prochaine épreuve.**
7. Selon la phrase d'introduction du 1.4.2.2.1, les vérifications doivent être effectuées par le transporteur qui accepte au lieu de départ les marchandises dangereuses au transport.
8. En réponse à la Suède qui demande quel lieu est considéré comme lieu de départ en cas de chaîne de transport, le groupe de travail déclare que c'est le lieu où débute le transport ferroviaire.

Point 5 : PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID

A. Questions en suspens

Taille des plaques-étiquettes des wagons

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/4 (Suède)

Document informel : INF.11 (Suède)

9. À la suite des discussions des 50^e et 51^e sessions (voir respectivement OTIF/RID/CE/2011-A, paragraphes 39 à 43 et OTIF/RID/CE/2012-A, paragraphes 18 à 20), le représentant de la Suède présente un nouveau document visant à ce que la possibilité d'utiliser des plaques-étiquettes de taille réduite dépende de la surface disponible sur le wagon.
10. Parmi les choix proposés dans le document 2012/4 et dans le document informel INF.11, le groupe de travail opte pour la proposition 1, qui est adoptée avec une légère modification afin d'autoriser également les tailles intermédiaires (cf. annexe I).
11. Bien que certaines délégations ne considèrent pas qu'une disposition transitoire soit nécessaire, le groupe de travail convient d'adopter la disposition transitoire proposée au paragraphe 29 du document 2012/4 avec comme échéance le 31 décembre 2017 (cf. annexe I). Cela doit en particulier permettre d'adapter les wagons équipés de châssis pour plaques-étiquettes.

Codes NHM

Document informel : INF.2 (UIC)

12. Le groupe de travail prend note du document informel INF.2 de l'UIC, qui attire l'attention sur l'importance des codes NHM dans le développement de l'offre des chemins de fer et sur la possibilité, à examiner, de faire passer ces codes de six à huit chiffres. L'UIC informera le Secrétariat de l'OTIF des éventuelles modifications ou ajouts aux codes NHM afin que la colonne correspondante du tableau B du chapitre 3.2 puisse être gardée à jour.

Équipement des wagons-citernes RID d'un frein à vis manœuvrable depuis la plateforme

Document informel : INF.3 (UIC)

13. Avec le document informel INF.3, le représentant de l'UIC livre un rapport intermédiaire sur la question de la nécessité de continuer à équiper les wagons-citernes destinés au transport de marchandises dangereuses d'un frein à main manœuvrable depuis la plateforme.
14. Le point 1.1.3 de la fiche UIC 573 (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) mentionnée aux 4.3.3.3.2 et 6.8.2.2.1 ainsi qu'au 6.8.4 stipule que les wagons-citernes doivent être équipés de freins à vis, conformément aux exigences de la fiche 535-3. Cette prescription n'est cependant pas citée dans le RID.
15. Le groupe de travail convient qu'il est judicieux que les wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses soient équipés de freins à main mais ceux-ci ne doivent pas forcément être manœuvrables depuis la plateforme. Il est donc d'avis que les fiches UIC pourraient être modifiées en ce sens. Les représentants de l'UIC et de l'UIP sont toutefois priés de vérifier ensemble s'il ne vaudrait pas mieux régler différents éléments de la fiche UIC 573 dans le RID, même via des références à des normes. **Le représentant de l'UIC soumettra son rapport final à la prochaine session du groupe de travail.**

Maintien en service des wagons-citernes selon les dispositions transitoires des 1.6.3.1, 1.6.3.2 et 1.6.3.3 du RID

Document informel : INF.10 (Allemagne)

16. L'objectif de cette proposition présentée par l'Allemagne peu avant la session est d'interdire le maintien en service des wagons-citernes pour gaz sous pression construits avant le 1^{er} octobre 1978 (voir également le rapport de la 13^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » OTIF/RID/CE/GT/2012-A, paragraphes 27 à 31).
17. Plusieurs représentants démontrent qu'une catégorisation plus précise pourrait être prévue pour la mise hors service progressive des anciens wagons-citernes pour gaz sous pression. Étant donné qu'avant 1978, les wagons-citernes étaient construits selon des prescriptions nationales, cela demanderait toutefois un gros investissement puisqu'il faudrait vérifier quelles propriétés matérielles devaient être garanties dans les différents États. Par ailleurs, les épreuves périodiques garantissent que ces wagons-citernes satisfont aux prescriptions actuelles, sauf en ce qui concerne l'épaisseur des parois.
18. Tandis que deux États se prononcent en faveur de la proposition n° 1 (interdiction du maintien en service des wagons-citernes pour gaz sous pression construits avant le 1^{er} janvier 1978, s'ils ne satisfont pas aux prescriptions relatives à l'épaisseur des parois et à l'équipement, et mise hors service, d'ici au 31 décembre 2021, des wagons-citernes pour gaz liquéfiés réfrigérés construits avant le 1^{er} janvier 1978, s'ils ne satisfont pas aux prescriptions relatives à l'épaisseur des parois), neuf États préfèrent l'approche graduelle de la proposition n° 2 avec laquelle les 5 000 wagons-citernes pour gaz sous pression encore en service et relevant des dispositions transitoires actuelles doivent progressivement être mis hors service en fonction de leur âge.
19. La proposition n° 2 est adoptée entre crochets, après suppression de « à l'exception des wagons-citernes pour le transport de gaz de la classe 2 » au 1.6.3.3 et d'autres modifications rédactionnelles. Plusieurs délégations jugent la disposition transitoire au 1.6.3.3.1 de la proposition n° 2 confuse car il n'est pas stipulé quel est l'âge des plus anciens wagons-citernes concernés par la disposition. Le groupe de travail choisit le 1^{er} janvier 1967 comme date de construction la plus ancienne (cf. annexe I).

20. Il est convenu de conserver dans un premier temps les textes entre crochets afin que la prochaine réunion puisse revenir sur la question en s'appuyant sur des propositions écrites. L'Allemagne se déclare disposée à soumettre au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune une proposition analogue pour les citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables et véhicules-batteries.

Entité chargée de l'entretien (ECE)

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

Document informel : INF.5 (ERA), paragraphes 3 à 5

21. Le traitement de ce document de la Belgique élaboré à la demande de la 50^e session de la Commission d'experts du RID avait été reporté à la 1^{re} réunion du groupe de travail permanent. Un atelier mené par la Commission européenne et l'ERA le 24 octobre 2012 est arrivé à la conclusion qu'il était nécessaire de clarifier le 1.4.3.5 et d'adapter le RID en fonction de la terminologie des prescriptions pour les ECE et l'autorisation de mise en service (AMS).
22. Le représentant de l'ERA est prié d'élaborer une proposition concrète et complète pour la prochaine réunion du groupe de travail permanent. Puisque l'exploitant d'un wagon-citerne doit pouvoir se fier aux instructions données par l'entité chargée de l'entretien, la proposition devrait également comporter des obligations pour l'ECE.

B. Nouvelles propositions

Distance de protection entre les wagons de marchandises dangereuses et les wagons avec un chargement présentant une possibilité de glissement longitudinal

Documents : OTIF/RID/CE/GTP/2012/1 (Belgique)
OTIF/RID/CE/GTP/2012/2 (Belgique)

Document informel : INF.4 (UIC)

23. La majorité des délégations ne soutiennent pas la proposition de la Belgique de prescrire une distance de protection entre les wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses et les wagons avec un chargement pouvant glisser longitudinalement et perforer les citernes des wagons-citernes les précédant. Seuls deux États peuvent imaginer adopter une telle proposition.
24. Les arguments suivants sont donnés pour ce refus :
- L'objectif principal devrait être d'éliminer les causes des accidents. Or, aucun rapport d'accident complet et définitif qui nommerait clairement les causes n'est encore disponible.
 - Une réglementation de la distance de protection est ici proposée pour des wagons qui ne transportent pas forcément des marchandises dangereuses. Il faut donc se demander si cette question ne devrait pas plutôt être réglementée dans le cadre de la sécurité ferroviaire générale.
 - On a par le passé considéré qu'étendre la règle du wagon protecteur n'apporterait pas davantage de sécurité puisque la multiplication des manœuvres accroît les risques (voir également le rapport A 81-03/504.2006 du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », paragraphes 26 à 29, et les rapports OTIF/RID/CE/2006-A, paragraphes 24 à 36, et OTIF/RID/CE/2007-A, paragraphes 51 à 54, de la Commission d'experts du RID).

- Il semble difficile d'exclure totalement des chargements, wagons et infrastructures les éléments de formes dangereuses, qui peuvent, à grande vitesse, perforer la citerne.
 - La question se pose de savoir si des parois d'embouts peuvent offrir une protection suffisante en cas d'accidents à grande vitesse.
25. Puisqu'il s'agit de questions de sécurité ferroviaire générale, le groupe de travail part du principe qu'une enquête plus approfondie doit d'abord être réalisée par l'ERA.

Indications sur les wagons-citernes

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/3 (UIP)

26. Tandis que la spécification technique d'interopérabilité du sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (décision de la Commission n° 2006/920/CE du 11 août 2006) et les Prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système Matériel roulant – Wagons pour le fret (PTU WAG) des Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999) prévoient d'identifier les wagons grâce au marquage du détenteur du véhicule, le RID prescrit quant à lui aux 6.8.2.5.2 et 6.8.3.5.11 d'indiquer pour les wagons-citernes le nom de l'exploitant. Puisque conformément à la note de bas de page n° 5 relative à la définition de « exploitant d'un wagon-citerne » au 1.2.1, le terme « exploitant » est équivalent au terme « détenteur » tel que défini dans l'Appendice G de la COTIF (ATMF) et dans les directives sur la sécurité ferroviaire et sur l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, l'UIP est d'avis qu'il y a là une double désignation.
27. Le groupe de travail adopte une proposition de modification concrète présentée oralement par le représentant de l'UIP, selon laquelle l'indication de l'« exploitant » sur les wagons-citernes peut être abandonnée (cf. annexe I).

Ajustement du 5.4.1.2.1 a) du RID à l'ADR/ADN

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/6 (UIC)

28. La proposition de l'UIC d'ajuster le 5.4.1.2.1 a) du RID à l'ADR/ADN et de renoncer à l'indication de la masse de chaque colis pour les acheminements en wagons complets ou chargements complets est adoptée par le groupe de travail avec une modification rédactionnelle dans la version allemande (cf. annexe I).

Marquage des matières dangereuses pour l'environnement

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/7 (UIC)

Document informel : INF.5 (ERA), paragraphes 6 et 7

29. La proposition de l'UIC de créer, à l'exemple des numéros des modèles d'étiquettes, un numéro pour la marque « matière dangereuse pour l'environnement » afin de faciliter les applications télématiques n'est soutenue que par quelques délégations. Étant donné que la colonne (5) du tableau A ne comporte aucune donnée sur les matières dangereuses pour l'environnement, différents intervenants ont mis au point des solutions internes.
30. Le représentant de l'UIC déclare qu'avec le CEFIC, l'UIRR et d'autres parties intéressées du domaine ferroviaire, l'UIC cherchera une solution dont elle informera le groupe de travail ultérieurement. Le représentant de l'ERA souligne que l'ERA a été chargée par la Commission européenne de vérifier que les informations exigées par les documents techniques de la STI TAF (Applications télématiques pour le fret) sont cohérentes avec les exigences du RID.

Experts pour l'exécution des épreuves et contrôles sur les citernes des wagons-citernes

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/10 (Italie)

31. Dans son document, le représentant de l'Italie propose que le site internet de l'OTIF ne donne non plus seulement le cachet de l'organisme qui a procédé aux contrôles des citernes des wagons-citernes, mais aussi les codes d'identification de tous les experts de cet organisme.
32. Le Président rappelle que le 6.8.2.4.6 a été intégré dans le RID afin qu'un contrôle des citernes puisse être réalisé dans tous les États membres. Conformément à la directive 1999/36, le contrôle des citernes à gaz n'est pas réalisé par des experts particuliers mais par des organismes notifiés. Conformément à l'antépénultième alinéa du 6.8.2.4.6, le personnel de ces organismes notifiés est toutefois jugé apte à procéder également aux contrôles sur les citernes pour les matières des classes 3 à 9.
33. Le groupe de travail constate qu'aucun lien n'a encore été établi entre le 6.8.2.4.6 et les 1.8.6 et 1.8.7 plus récents (organismes de contrôle et procédures à suivre pour l'évaluation de la conformité et le contrôle périodique). Puisque pour les organismes de contrôle et les organismes notifiés les signatures de tous les experts doivent être enregistrées, ce qui permet d'identifier l'expert en charge du contrôle, une solution pourrait être d'ajouter, après la première phrase de l'avant-dernier alinéa du 6.8.2.4.6, la possibilité pour les États parties au RID de reconnaître également des organismes de contrôle et des organismes notifiés et de les communiquer au Secrétariat. Pour les experts travaillant pour un organisme de contrôle ou un organisme notifié, l'indication du cachet ou de la marque du poinçon de l'organisme pourrait suffire.
34. Les représentants de l'Allemagne, de l'Italie et de l'UIP se déclarent disposés à soumettre une proposition révisée à la prochaine réunion du groupe de travail.

Langues à utiliser dans le document de transport

Document informel : INF.9 (Belgique)

35. La Belgique propose que seules les langues à utiliser dans le document de transport conformément au 5.4.1.4.1, à savoir l'allemand, l'anglais et le français, soient autorisées pour les données supplémentaires à indiquer dans le document de transport conformément au 5.5.2.4.1 et au 5.5.3.7.1.
36. Le Président attire l'attention sur le fait que dans plusieurs passages du RID et dans le droit ferroviaire en général, l'utilisation de la langue italienne est autorisée. Par ailleurs, le document dont il est question aux 5.5.2.4.1 et 5.5.3.7.1 n'est pas obligatoirement le document de transport.
37. Le représentant des Pays-Bas suggère de procéder à un examen des règles linguistiques de l'ensemble des prescriptions prévues dans le RID pour le marquage, les indications du document de transport et les annexes au document de transport.
38. La représentante de la Belgique retire son document.

Point 6 : HARMONISATION DU RID ET DE L'ANNEXE 2 DU SMGS**Marquage des wagons avec le numéro de carte d'urgence, conformément à l'annexe 2 au SMGS**

Documents informels : INF.7 (Slovaquie et République tchèque)
INF.12 (Lettonie)

39. Dans leur document informel INF.7, la Slovaquie et la République tchèque proposent d'autoriser l'inscription dans la partie inférieure de la plaque-étiquette du numéro de carte d'urgence prescrit par l'annexe 2 au SMGS, en cas de transports des États parties au SMGS vers les États parties au RID.
40. Dans son document informel INF.12, le représentant de la Lettonie attire l'attention sur une modification du droit dans l'édition 2013 de l'annexe 2 au SMGS, selon laquelle l'inscription du numéro de la carte d'urgence dans la partie inférieure de la plaque-étiquette n'est possible que pour les wagons, wagons-citernes et wagons-batteries et pas pour les grands conteneurs, citernes mobiles, conteneurs-citernes et CGEM utilisés en transport multimodal. Le nota au 5.3.7.1 a) de l'annexe 2 au SMGS exclut de plus cette inscription sur la plaque-étiquette, même pour les transports en wagons, wagons-citernes ou wagons-batteries à destination ou via le territoire de l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne.
41. Sur proposition du représentant de la Russie, l'OSJD est priée d'amender le nota au 5.3.7.1 a) de l'annexe 2 au SMGS en ce sens qu'en cas de transport à destination ou via le territoire d'États appliquant le RID, le numéro de la carte d'urgence doit obligatoirement être indiqué sur un panneau blanc séparé. Il faut également vérifier si la note de bas de page après le titre du 5.3.7, indiquant qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer les dispositions dudit chapitre en Hongrie, Pologne et Slovaquie, peut être supprimée.

Indications du document de transport en langue russe, conformément à l'annexe 2 au SMGS

Document informel : INF.8 (Slovaquie et République tchèque)

42. Dans leur document informel INF.8, la Slovaquie et la République tchèque proposent de prescrire en plus, pour les transports des États parties au RID vers les États parties au SMGS, l'utilisation de la langue russe dans la lettre de voiture CIM/SMGS. Cette question de l'utilisation de la langue russe est déjà réglée dans le GLV CIM/SMGS du CIT, qui donne des consignes pour l'application de la lettre de voiture CIM/SMGS.
43. Le président souligne que le RID fixe déjà des règles pour les interfaces avec d'autres modes de transport. Le 5.4.2 du RID régleme ainsi la délivrance de certificats d'emportage des conteneurs/véhicules, qui n'est nécessaire que pour le parcours maritime succédant au transport ferroviaire. Une déclaration sur le passage à un domaine juridique différent pourrait de la même façon être faite au 5.4.1.4.1.
44. Puisqu'une disposition linguistique devrait également être insérée dans l'annexe 2 au SMGS pour le trafic en sens inverse, il est convenu de régler d'abord cette question au sein du groupe de travail de l'OSJD compétent pour l'annexe 2 au SMGS, puis d'y revenir pendant la prochaine session du groupe de travail permanent, sur la base d'un nouveau document.

Différences fondamentales entre les versions 2011 de l'annexe 2 au SMGS et du RID

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/9 (OSJD)

Remarques générales

45. Le président commence par remercier l'OSJD pour le travail fourni par le passé pour reprendre la nouvelle structure du RID dans l'annexe 2 au SMGS. Il explique ensuite le fonctionnement de la Commission d'experts du RID qui ne peut modifier ni les prescriptions des recommandations de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses, applicables dans le monde entier et aux différents modes de transports, ni les prescriptions de la Réunion commune RID/ADR/ADN développées conjointement pour tous les transports terrestres européens. D'autre part, certaines dispositions proviennent de l'harmonisation avec le droit de l'UE puisque les États membres de l'UE ne peuvent plus mettre en application aucune prescription nationale pour les marchandises dangereuses. La Commission d'experts du RID ne peut donc discuter que des questions liées au transport ferroviaire européen des marchandises dangereuses. En ce qui concerne l'harmonisation de l'annexe 2 au SMGS et du RID, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID peut seulement soumettre des propositions sur les passages de l'annexe 2 au SMGS qui pourraient être modifiés, ou alors procéder elle-même à des amendements du RID.
46. Le représentant de l'OSJD déclare que son organisation est disposée à examiner toutes les propositions du groupe de travail pour la suppression des différences dans le but de faciliter le trafic eurasiatique.
47. Le représentant de la Commission européenne souligne que la directive 2008/68 comporte des dispositions spéciales pour les États membres de l'UE qui appliquent à la fois le RID et l'annexe 2 au SMGS (cf. annexe II, II.2, § 2 et 8 de la directive). Une minimisation des différences entre les deux régimes juridiques est également dans l'intérêt de la Commission européenne.
48. Le représentant de la Lettonie précise que le tableau synoptique présenté indique les différences dans l'édition 2011. Aucune différence supplémentaire n'est à attendre dans les modifications 2013.

1.1.2.2, 1.1.2.3, 1.1.3.1 a) et 1.1.3.8

49. Le représentant de la Lettonie déclare que le problème du transport de marchandises dangereuses dans des trains de voyageurs va bientôt être résolu puisque le SMPS devrait en prévoir l'autorisation.

1.1.3.1 c) et 1.1.3.6

50. Le président explique que le 1.1.3.1 c) régit l'exemption pour les acheminements nationaux de petites quantités de marchandises dangereuses et qu'il pourrait également être pertinent dans l'annexe 2 au SMGS.

Section 1.3.1

51. Étant donné que les différences en question découlent de différences entre les régimes juridiques sous-jacents, le point n'est pas traité plus avant.

1.4.1.3, 1.4.2.1.1 et 1.4.2.1.2

52. Le RID attribue des tâches claires non seulement aux intervenants principaux (expéditeur, transporteur, destinataire) mais également à divers intervenants secondaires. Pour éviter de trop empiéter sur la législation nationale, les États membres peuvent répartir les tâches différemment. Pour des raisons de transparence, le Secrétariat doit cependant en être informé afin que les autres États puissent en prendre connaissance.
53. Le représentant de la Russie déclare que des réformes structurelles dans les prescriptions russes correspondantes pourraient conduire à ce qu'en plus des trois intervenants principaux, d'autres intervenants secondaires soient introduits.

1.5.1.1

54. La conclusion d'accords particuliers multilatéraux du RID, avec lesquels des amendements juridiques déjà décidés peuvent par exemple être mis en application plus tôt, n'est possible qu'entre les autorités nationales des États membres concernés et non, comme dans l'annexe 2 au SMGS, entre les différents opérateurs économiques.
55. En réponse au président qui demande si les dérogations temporaires conclues entre différents opérateurs économiques conformément à l'annexe 2 au SMGS sont également autorisées pour les États membres de l'UE, le représentant de la Commission européenne déclare que l'annexe II, II.2, § 2 à 8 de la directive 2008/68/CE le permet tant qu'une norme de sécurité équivalente est respectée.

Dispositions transitoires du chapitre 1.6

56. Le représentant de la Lettonie explique que la disposition transitoire générale au 1.6.1.1 de l'annexe 2 au SMGS permet l'application des anciennes prescriptions jusqu'au 31 décembre de l'année durant laquelle les nouvelles prescriptions entrent en vigueur. Ceci est lié au fait qu'à la différence du RID, les nouvelles prescriptions de l'annexe 2 au SMGS sont toujours mises en vigueur au 1^{er} juillet des années impaires. Il annonce que des prescriptions ont été insérées dans l'édition 2013 de l'annexe 2 au SMGS afin d'autoriser l'utilisation, jusque là interdite, des conteneurs-citernes RID relevant de dispositions transitoires plus anciennes du RID.
57. Le groupe de travail prie le Comité de l'OSJD de vérifier si l'application optionnelle des nouvelles prescriptions de l'annexe 2 au SMGS pourrait, à l'exemple du Code IMDG, être autorisée dès le 1^{er} janvier des années impaires. Ceci revêt une importance primordiale étant donné que de grandes entreprises du secteur du RID appliquent les nouvelles prescriptions dès le 1^{er} janvier.

Chapitres 1.8 et 1.9

58. Puisque ces deux chapitres ne sont pas pertinents pour les transports entre les deux régimes juridiques, les différences ne sont pas traitées plus avant.

Chapitre 1.10

59. Le groupe de travail suggère d'examiner s'il ne serait pas sensé et nécessaire que les États membres de l'OSJD appliquent eux aussi le chapitre 1.10, qui correspond au chapitre 1.4 du Règlement type de l'ONU.

Chapitre 3.2, tableau A, colonne (19)

60. L'UIC est priée de vérifier si, dans la pratique, des acheminements de marchandises dangereuses en colis express sont encore effectués dans les États membres du RID (cf. rapport OTIF/RID/CE/2010-A de la 47^e session de la Commission d'experts du RID des 19 et 20 mai 2010 à Berne, paragraphe 31, lettre f)). Si ce n'est pas le cas, la colonne (19) du tableau A et le chapitre 7.6 peuvent être supprimés.

Chapitre 3.2, tableau A, colonnes (21a), (21b) et (21c)

61. Les colonnes (21a), (21b) et (21c) du tableau A de l'annexe 2 au SMGS comportent des prescriptions codées concernant le numéro de carte d'urgence, la distance minimale de protection et les conditions des manœuvres par gravité. À l'inverse, le RID contient des consignes écrites conformément au 5.4.3, qui ne s'adressent toutefois qu'au conducteur de train et pas aux services d'intervention, des prescriptions concernant la distance de sécurité au 7.5.3, qui ne valent cependant que pour les matières de la classe 1, et des données au chapitre 3.2, tableau A, colonne (5), indiquant si des étiquettes de manœuvre n° 13 ou n° 15 sont prescrites.
62. Le groupe de travail constate qu'une harmonisation de ces trois colonnes n'est pas réalisable mais qu'au moins, la Hongrie, la Pologne et la Slovaquie, États parties au RID, ne doivent pas appliquer ces prescriptions.

Chapitre 3.3, disposition spéciale 274

63. Il est rappelé que l'affectation de la disposition spéciale 274 a été harmonisée entre le Règlement type de l'ONU, le Code IMDG et le RID/ADR/ADN et que cette disposition a par la suite été biffée dans le RID pour les numéros ONU 2985, 2986 et 2988.
64. Étant donné que, pour les numéros ONU 2985 et 2988, il faut tenir compte, selon la dénomination technique, de la disposition spéciale CW 65 au 7.5.11 de l'annexe 2 au SMGS, il est convenu de reporter cette question pour le moment. S'il devait s'avérer après examen que des mesures d'urgence différentes sont nécessaires pour les différentes dénominations techniques de ces numéros ONU, une proposition correspondante devrait alors être soumise à la Réunion commune.

Chapitre 3.3, disposition spéciale 800

65. La disposition spéciale 800, attribuée en plus dans l'annexe 2 au SMGS aux numéros ONU 1381 et 2447 (phosphore), stipule que le moyen de protection utilisé doit être indiqué dans le document de transport. Un accident grave survenu en Ukraine il y a environ cinq ans est à l'origine de cette prescription.
66. Puisque ces acheminements sont principalement réalisés en trafic régulier est-ouest et ouest-est, lequel concerne également les États parties au RID, et qu'il serait donc pertinent de les réglementer également dans le RID, il est convenu que la Lettonie conduise d'abord un débat avec d'autres États membres du SMGS, puis soumette une proposition au groupe de travail.

Chapitre 3.4

67. Le président rappelle que, par le passé, les prescriptions pour les quantités limitées ne se sont pas développées de la même manière pour les différents modes de transport et que ce n'est qu'après de longs travaux préliminaires qu'elles ont pu être harmonisées en 2011. Les mêmes prescriptions s'appliqueraient donc pour l'ADR, dont la Russie est partie contractante. Dans ce contexte et vu que, selon lui, les prescriptions pour les quantités limitées au-

raient par le passé toujours créé des problèmes, il demande à ce que soit réexaminé le renforcement des prescriptions valable pour les États de la CEI.

Instructions d'emballage P 002 et IBC 07

68. Pour le transport des n^{os} ONU 1680 Cyanure de potassium, solide et 1689 Cyanure de sodium, solide, à destination ou via le territoire du Kazakhstan, de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et de la Biélorussie, les grands récipients pour vrac (GRV) ne peuvent pas être utilisés et les emballages simples doivent avoir un revêtement étanche supplémentaire.
69. La représentante de l'Ukraine explique que cette exigence supplémentaire a été ajoutée sur la base de normes nationales mais concède qu'un nouveau débat est nécessaire pour qu'il y ait harmonisation avec les prescriptions pour les autres modes de transport.

Instruction d'emballage P 801a

70. Le représentant de la Russie explique que l'interdiction du transport d'accumulateurs usagés de numéros ONU 2794, 2795, 2800 et 3028 dans des wagons bâchés ou des conteneurs ouverts bâchés à destination ou via le territoire de la Biélorussie, du Kazakhstan, de l'Ouzbékistan ou de la Russie doit être reliée aux interdictions au chapitre 7.2 de l'annexe 2 au SMGS et n'est pas due à des raisons de sécurité mais vise à protéger contre les vols. L'édition 2013 autorise par contre les transports en wagons bâchés et en conteneurs ouverts bâchés réalisés en vertu d'accords.

Disposition spéciale TP 60 pour les citernes mobiles

71. La disposition spéciale TP 60 n'existant que dans l'annexe 2 au SMGS stipule que le transport **en citernes mobiles** de gaz réfrigérants de numéros ONU 1009, 2035, 3220 et 3252 à destination ou via le territoire de la Biélorussie, du Kazakhstan, de la Fédération de Russie ou de l'Ukraine est interdit.
72. Le représentant de la Russie déclare que la disposition spéciale TP 60 pour les citernes mobiles devrait être **remaniée** et, le cas échéant, supprimée pour l'édition 2015. Puisque les prescriptions pour citernes mobiles, considérées internationalement comme les plus sévères, sont harmonisées pour différents modes de transports, il n'y a pas de raisons de la conserver.

4.3.2.1.6

73. Dans le RID, l'utilisation des mêmes citernes pour transporter à tour de rôle des denrées alimentaires et des marchandises dangereuses est fondamentalement permise. Le 4.3.2.1.6 de l'annexe 2 au SMGS comporte une note de bas de page excluant le transport de denrées alimentaires au départ/à destination du Kazakhstan ou de la Fédération de Russie dans des citernes également utilisées pour le transport des matières dangereuses. Il existe toutefois des denrées alimentaires qui sont aussi des marchandises dangereuses (p. ex. l'alcool, le vinaigre, l'acide phosphorique utilisé pour la fabrication de sodas au cola ou encore les aliments pour animaux dangereux pour l'environnement).
74. Le représentant de la Fédération de Russie concède que le texte de la note de bas de page à l'annexe 2 au SMGS doit être reformulé. Il faudrait effectivement différencier les citernes utilisées pour le transport de tous types de marchandises dangereuses et celles utilisées exclusivement pour le transport de denrées alimentaires constituant également des marchandises dangereuses.
75. D'autre part, une modification du texte du RID/ADR pourrait aussi être envisagée puisque selon le droit de l'UE, seules les citernes alimentaires sont autorisées pour le transport de telles denrées alimentaires.

4.3.2.2.4

76. Alors que le RID ne prévoit d'équiper des citernes destinées au transport de liquides avec des cloisons ou des brise-flots, ou de ne les remplir qu'à au moins 80 % ou au plus 20 % de leur capacité que pour les conteneurs-citernes, l'annexe 2 au SMGS le prescrit également pour les wagons-citernes. Selon les déclarations des représentants de la Pologne et de la Russie, ces prescriptions trouvent leur origine d'une part dans des déraillements en Sibérie lors desquels les citernes n'étaient pas complètement remplies pour des raisons de poids (et, par exemple, à cause de la baisse de la température de l'huile de chauffe pendant le transport) et d'autre part dans des prescriptions différentes pour la construction des wagons-citernes de gabarit 1520 mm, dont le centre de gravité diffère de celui des wagons-citernes pour voie normale en raison d'un plus grand rayon de citerne.
77. Le représentant de l'UIC rappelle qu'un rapport d'enquête des années 60 avait conduit à démonter les brise-flots. Les raisons en étaient des problèmes de fixation des brise-flots, des fissures de contrainte et une détérioration de la flexibilité du réservoir.
78. Le groupe de travail décide de réexaminer plus profondément cette question au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » sur la base de l'ancien rapport de l'UIC et avec la participation des États parties au SMGS intéressés.

4.3.2.3.3

79. Le représentant de la Lettonie souligne que la phrase supplémentaire du RID est prise en compte dans l'édition 2013 de l'annexe 2 au SMGS et qu'il n'existe donc plus de différences.

4.3.2.3.6

80. Ce paragraphe, qui règlemente le transport en citernes compartimentées de matières réagissant dangereusement entre elles, est formulé différemment dans les deux règlements mais l'objectif est identique. Un Nota dans l'annexe 2 au SMGS interdit cependant de séparer des compartiments chargés avec des compartiments vides en Fédération de Russie.
81. Puisque l'utilisation de citernes compartimentées est extrêmement rare en trafic ferroviaire, cette question ne revêt pas une importance primordiale et cette différence, servant selon le représentant russe à éviter les accidents, peut être maintenue.

4.3.2.3.7

82. Conformément à l'annexe 2 au SMGS, le transport de grands conteneurs-citernes prévus pour une force d'inertie longitudinale de $2 Rg$ (avec R = masse net maximale du conteneur-citerne et g = accélération de la pesanteur) ne peut être effectué sur les lignes de gabarit 1520 mm qu'avec un accord spécial. Aucune limitation n'existe en revanche pour les citernes mobiles, étant donné que le prototype de chaque modèle doit satisfaire aux exigences de l'épreuve dynamique d'impact longitudinal telle que prescrite dans le Manuel d'épreuve et de critères.
83. Cette question devrait à nouveau être discutée en lien avec les prescriptions relatives à la construction du chapitre 6.8.

4.3.2.3.8

84. En raison des basses températures régnant pendant les six mois d'hiver au Kazakhstan et en Russie, l'annexe 2 au SMGS stipule que la limite inférieure de l'intervalle des températures de calcul des conteneurs-citernes transportés dans ces États entre le 1^{er} novembre et le 1^{er} avril doit être de -50 °C.

85. Le groupe de travail est d'avis que cette différence fondamentale ne peut pas disparaître.

4.3.3.4.1 et 4.3.3.4.3

86. Le texte de ces deux paragraphes de l'annexe 2 au SMGS précise que les contrôles avant et après le remplissage des wagons-citernes pour gaz liquéfiés doivent être réalisées par l'expéditeur. Un Nota souligne que la répartition des tâches est différente pour les États qui sont également États parties au RID.
87. Dans le RID, c'est au chapitre 1.4 que les tâches sont attribuées. Puisqu'à la différence de l'annexe 2 au SMGS, le RID prévoit plusieurs intervenants, l'harmonisation ne peut pas avoir lieu à l'heure actuelle (cf. paragraphes 52 et 53).

4.3.3.5

88. Conformément au 6.8.5.1.3 et au 6.8.5.1.4 des deux règlements, les réservoirs peuvent être brasés dur et les accessoires fixés au réservoir par brasage dur. Le 4.3.3.5 de l'annexe 2 au SMGS limite cette prescription de construction pour les wagons-citernes et les conteneurs-citernes en ce sens qu'un accord particulier est nécessaire pour les lignes de gabarit 1520 mm.
89. Le représentant de l'UIC explique que cette prescription est liée à l'attelage automatique des wagons avec lequel des chocs plus forts peuvent survenir. À la connaissance du représentant de la Russie, de tels wagons avec des réservoirs brasés dur n'existent pas à l'heure actuelle et cette prescription n'est donc pas pertinente.

4.3.4.1.2

90. Un Nota supplémentaire à ce paragraphe dans l'annexe 2 au SMGS énonce que « **la partie 1 de la hiérarchie des citernes¹ ne peut pas être appliquée sur les chemins de fer du Kazakhstan, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine** ». Les représentants de la Lettonie et de la Russie déclarent que, dans la pratique, les matières solides ne sont pas transportées dans des citernes destinées au transport de liquides puisque cela crée des problèmes techniques, pour remplir et vider la citerne en particulier.
91. Le Secrétariat rappelle que la possibilité d'utiliser les citernes destinées au transport de liquides pour le transport de matières solides a été adoptée sur proposition de la France à la Réunion commune RID/ADR/ADN (document OTIF/RID/RC/ 2004/20 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2004/20). Cela devait permettre le transport de matières solides et de leurs solutions aqueuses (p. ex. du numéro ONU 1495 Chlorate de sodium et du numéro ONU 2428 Chlorate de sodium en solution aqueuse) dans la même citerne, comme cela était déjà permis avant la refonte du RID/ADR.

Future marche à suivre

92. Le groupe de travail convient de poursuivre dans un premier temps les travaux au sein d'un groupe de travail de taille restreinte comportant les États membres intéressés de l'OTIF et de l'OSJD, qui présentera ensuite à la 2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Copenhague, 18 – 22 novembre 2013) un document résumant les différences entre les deux règlements pour les marchandises dangereuses. Le Secrétariat adressera un courrier officiel à ce sujet au Comité de l'OSJD et fixera avec lui une date de réunion. D'autre part, le Secrétariat est prié de résumer les résultats positifs obtenus jusqu'ici et de les transmettre au secrétariat de l'OSJD.

¹ Lorsqu'un code citerne S est attribué dans la colonne (12) du tableau A, les citernes avec un code citerne L peuvent également être utilisées.

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

Document informel : INF.5 (ERA)

93. Le groupe de travail prend note du document informel INF.5 de l'ERA.
94. Le président est d'avis que « *and do not take precedence over them* » devrait être supprimé au paragraphe 12 puisque la directive 2008/68/CE prime lorsqu'il s'agit du transport de marchandises dangereuses.
95. Au sujet de la communication des prescriptions nationales pertinentes pour le système ferroviaire européen, plusieurs délégués réclament l'inclusion du Comité de réglementation des marchandises dangereuses et une meilleure collaboration en général entre ce dernier comité et le comité RISC.

Point 8 : DIVERS

Accident ferroviaire du 14 janvier 2011 à la gare de triage de Kijfhoek (près de Zwijndrecht)

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2012/8 (Pays-Bas)

96. Le représentant des Pays-Bas fait un rapport sur un accident ferroviaire survenu le 14 janvier 2011 dans une gare de triage, lors duquel un wagon-citerne rempli d'éthanol a brûlé. Deux rames de quatre wagons chacune ont roulé vers leur voie de destination à une vitesse trop élevée et sont entrées en collision avec les wagons déjà en place sur cette voie.
97. L'enquête sur l'accident a permis de découvrir que, d'une part, les informations relatives à l'emplacement exact des wagons chargés de marchandises dangereuses étaient insuffisantes dans les gares de triage et que, d'autre part, des tampons anti-crash auraient permis de limiter les dommages. Il souhaite qu'aient lieu un partage d'expériences avec d'autres États au sujet des informations dans les gares de triage ainsi qu'un débat visant à déterminer si la disposition spéciale TE 22 (équipement avec des tampons anti-crash) ne devrait pas être étendue à des matières moins dangereuses.
98. Au cours du débat qui s'ensuit, différents participants mentionnent en particulier les points suivants :
 - Les gares de triage modernes sont équipées de telle sorte que la vitesse **d'accostage** ne dépasse pas 6 km/h. Si les freins de voie ne fonctionnent pas, tout passage sur la bosse de débranchement est interdit **ou les procédures d'exploitation alternatives doivent être appliquées afin d'assurer le triage en toute sécurité**. Se pose donc la question de savoir pourquoi les wagons ont roulé à trop grande vitesse.
 - Le chapitre 1.11 prévoit des plans d'urgence internes pour les gares de triage. Si la fiche UIC 201 à laquelle il se réfère est appliquée, l'information immédiate des services d'intervention doit être garantie.
 - En Belgique, le gestionnaire d'infrastructure exige que l'emplacement exact des wagons soit identifié au moyen d'une base de données.
 - Des applications télématiques pourraient éventuellement permettre de les localiser avec précision.

- Attendu que la citerne d'éthanol a été perforée par un longeron central déformé, il est rappelé que déjà en 2004, le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » avait mené des débats au sujet des wagons avec longeron central, longerons longitudinaux et citernes autoportantes (cf. rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » A 81-03/507.2004, paragraphes 37 à 41 et rapport de la Commission d'experts du RID A 81-03/511.2004, paragraphes 36 à 38).

99. Le représentant des Pays-Bas est prié de soumettre, en s'appuyant le cas échéant sur l'enquête, une proposition spécifiant les groupes de produits pour lesquels la disposition spéciale TE 22 devrait s'appliquer également. Les rapports d'accident à disposition et les expériences récoltées jusqu'à présent, notamment en ce qui concerne l'équipement de wagons avec des tampons anti-crash, pourraient y être mis à profit.
100. Afin d'éviter des travaux inutiles, les représentants de la Commission européenne et de l'ERA se renseigneront pour savoir s'il y a des obstacles à une application plus large de la disposition spéciale TE 22.

Transport de houille en vrac

Document informel : INF.6 (UIC)

101. Le président présente le document informel INF.6 de l'UIC qui rapporte des incidents de combustion de la houille dans des bateaux de navigation intérieure et des wagons. L'examen d'échantillons avec application de la méthode d'essai N.4 conformément au *Manuel d'épreuves et de critères* des Nations unies a montré que les critères de classement de la classe 4.2, groupe d'emballages III, étaient remplis. Au lieu des wagons découverts utilisés à l'heure actuelle pour le transport en tant que marchandise dangereuse du numéro ONU 1361, il faudrait recourir à des wagons bâchés ou à toit ouvrant.
102. Il est convenu que la prochaine session du groupe de travail discutera d'une modification aux prescriptions du RID, sur la base d'une proposition concrète. **L'idée fondamentale pourrait être l'exemption, dans une large mesure, de la houille dans certaines conditions. Lors du transport en bateaux de navigation intérieure par exemple, la température de chargement et la limitation de la durée de transport sont considérées comme pertinentes.** D'ici là, la pratique actuelle consistant à utiliser des wagons découverts doit être légalisée par la conclusion d'un accord particulier multilatéral.

Conteneurs pour vrac souples

Document : INF.2 de la 52^e session de la Commission d'experts du RID (Secrétariat), paragraphes 32 à 34

103. La Réunion commune (Genève, 17–21 septembre 2012) a décidé de créer un groupe de travail informel chargé en particulier de spécifier les conditions dans lesquelles des conteneurs pour vrac souples peuvent être transportés en trafic ferroviaire, routier et fluvial.
104. Ce groupe de travail informel se réunira à Saint-Pétersbourg pendant la dernière semaine de mai 2013.

Remerciements

105. Le président remercie la délégation lettone pour son accueil et la remarquable organisation de cette réunion. La Lettonie a ainsi résolument contribué à la bonne entente entre les délégations de l'OTIF et de l'OSJD. Il remercie les interprètes et le Secrétariat pour leur excellent travail.

106. Au nom de toutes les délégations, la vice-présidente remercie le président de son habile conduite des débats.

Prochaine session

107. La 2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 18 au 22 novembre 2013 à Copenhague, sur invitation du Danemark. Une partie de la réunion sera à nouveau 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 (cf. paragraphe 92). L'interprétation russe devra donc à nouveau être assurée.

Annexe I**Textes adoptés par la 1^{re} session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID****PARTIE 1**

1.6.1 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« **1.6.1.28** Les plaques-étiquettes existantes qui satisfont aux exigences du 5.3.1.7.4 applicables jusqu'au 31 décembre 2014 peuvent encore être utilisées jusqu'au 31 décembre 2017. ».

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

**[1.6.3.1 –
1.6.3.3**

Modifier comme suit :

« **1.6.3.1** (supprimé)

1.6.3.2 (supprimé)

1.6.3.3 Les wagons-citernes dont les réservoirs ont été construits avant l'entrée en vigueur des prescriptions applicables à partir du 1^{er} octobre 1978 pourront encore être utilisés à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions du chapitre 6.8 en ce qui concerne l'épaisseur de la paroi et les équipements.

1.6.3.3.1 Les wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2 dont les réservoirs ont été construits entre le 1^{er} janvier 1967 et le 31 décembre 1970 pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2021, à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions du chapitre 6.8 en ce qui concerne les équipements mais pas l'épaisseur de la paroi.

1.6.3.3.2 Les wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2 dont les réservoirs ont été construits entre le 1^{er} janvier 1971 et le 31 décembre 1975 pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2025, à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions du chapitre 6.8 en ce qui concerne les équipements mais pas l'épaisseur de la paroi.

1.6.3.3.3 Les wagons-citernes destinés au transport de gaz de la classe 2 dont les réservoirs ont été construits entre le 1^{er} janvier 1976 et le 30 septembre 1978 pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2029, à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions du chapitre 6.8 en ce qui concerne les équipements mais pas l'épaisseur de la paroi. ».]

[Document de référence : document informel INF.10]

PARTIE 5

5.3.1.7.4 Modifier comme suit :

« **5.3.1.7.4** Si la taille et la construction du wagon sont telles que la surface disponible est insuffisante pour fixer les plaques-étiquettes prescrites, leurs dimensions peuvent être réduites jusqu'à 150 x 150 mm. Dans ce cas, les autres dimensions fixées pour les symboles, lignes, chiffres et lettres ne sont pas applicables. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2012/4, proposition 1]

5.4.1.2.1 Modifier l'alinéa a) comme suit :

- « a) Le document de transport doit indiquer, outre les prescriptions du 5.4.1.1.1 f) :
- la masse nette totale en kg des contenus de matières explosibles⁶⁾ pour chaque matière ou article caractérisé par son numéro ONU ;
 - la masse nette totale en kg des contenus de matières explosibles⁶⁾ pour tous les matières et articles auxquels s'applique le document de transport ;

⁶⁾ Par « contenus de matières explosibles » on entend, pour les objets, la matière explosible contenue dans l'objet. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2012/6]

PARTIE 6

6.8.2.5.2 Modifier le premier tiret de la colonne de gauche comme suit :

- « – marquage du détenteur du véhicule ou nom de l'exploitant^{*)} ;

^{*)} Marquage du détenteur du véhicule conformément à la section PP.1 de l'Annexe PP des Prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système Matériel roulant – Wagons pour le fret (PTU WAG) des Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999) (cf. www.otif.org) ainsi que conformément au paragraphe 4.2.2.3 et à l'annexe P de la décision **2011/314/UE** de la Commission du **12 mai 2011** concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2012/3]

6.8.3.5.11 Modifier le premier tiret de la colonne de gauche comme suit :

- « – marquage du détenteur du véhicule ou nom de l'exploitant^{*)} ;

^{*)} Marquage du détenteur du véhicule conformément à la section PP.1 de l'Annexe PP des Prescriptions techniques uniformes applicables au sous-système Matériel roulant – Wagons pour le fret (PTU WAG) des Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999) (cf. www.otif.org) ainsi que conformément au paragraphe 4.2.2.3 et à l'annexe P de la décision **2011/3014/UE** de la Commission du **12 mai 2011** concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2012/3]

Liste des participants**I. Gouvernements****Allemagne**

M. H. **Rein** (Min.)
M. A. **Hoffmann** (Min.)
M. B. **Hilbert** (EBA)

Autriche

M. O. **Krammer** (Min.)

Belgique

M^{me} C. **Bailleux** (Min.)

Bulgarie

M^{me} M. **Stefanova** (Min.)

Croatie

M. B. **Mikulić** (Min.)

Danemark

M^{me} I. **Akbar** (Min.)
M^{me} B. **Daugaard** (Min.)

Estonie

M^{me} J. **Agamalova** (Min.)

Finlande

M^{me} A. **Häkkinen** (Min.)

France

M^{me} G. **Pompidor** (Min.)

Italie

M. B. **Legittimo** (Min.)

Lettonie

M^{me} M. **Heislere** (Min.)
M. V. **Stuppe** (Min.)
M. D. **Lacis** (Min.)
M. M. **Andžāns** (Min.)

M. E. **Heisl**ers (Min.)
M. J. **Pakalns** (Min.)
M. V. **Derevjanko** (LDZ Cargo)
M^{me} L. **Marigina** (LDZ Cargo)

Lituanie

M. A. **Tolstoj** (Min.)

Luxembourg

M. K. **Behlke** (Min.)

Pays-Bas

M. K. R. **Tiemersma** (Min.)

Pologne

M^{me} J. **Dolínska** (Min.)
M. K. **Irmiński** (PKP Cargo)

République tchèque

M. L. **Knížek** (Min.)
M. V. **Kyncl** (Min.)
M. V. **Hájek** (Technoinspect)

Royaume-Uni

M. A. **Bale** (Scientifics)

Russie²

M. A. **Khristolyubov** (Min.)
M^{me} N. **Pechnikova** (Min.)
M^{me} E. **Goryacheva** (RZD)
M^{me} T. **Kornikova** (RZD)
M. V. **Androsjuk** (RZD)
M. A. **Skuratov** (SG TRANS)

Slovaquie

M. M. **Sedlák** (Min.)

Suède

M. B. **Zetterström** (Min.)
M. H. **Nordqvist** (Min.)
M. B. **Antonsson** (Min.)

² État membre de l'OTIF n'appliquant pas le RID et donc dépourvu du droit de vote conformément à l'article 16, § 1, de la COTIF

Suisse

M. C. **Bonnet** (Min.)

Ukraine

M^{me} L. **Trygub** (Min.)

Union européenne

M. T. **Aaltonen**

Agence ferroviaire européenne

M. E. **Ruffin**

II. Organisations internationales gouvernementales

OSJD

M. E. **Arfa**

III. Organisations internationales non gouvernementales

CEFIC

M. T. **Klein**

UIC

M. J-G. **Heintz**

UIP

M. R. **Kogelheide**

M. P. **Laluc**

UIRR

M. U. **Lück**

IV. Secrétariat

M. J. **Conrad**

M^{me} K. **Guricová**

M. W. **Küpper** (interprète)

M. D. **Ashman** (interprète)
