

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

INF.3

3 novembre 2014

Original : allemand

RID : 4^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Madrid, 17-20 novembre 2014)

Objet : Décisions de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD sur les
prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses
(Varsovie, 27-31 octobre 2014)

Communication du Secrétariat

Document connexe : OTIF/RID/CE/GTP/2014/16 (Groupe de travail temporaire et
Réunion d'experts de l'OSJD ; Budapest, 26-30 mai 2014 et
Varsovie, 25-29 août 2014)

1. Du 27 au 31 octobre 2014, la Commission pour le droit des transports de l'OSJD sur les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses s'est réunie à Varsovie, sous la présidence de M. Nikolai Nosenko.

2. Les États suivants ont participé aux délibérations :

Azerbaïdjan, Biélorussie, Estonie, Géorgie, Hongrie, Iran, Kazakhstan, Kirghizstan, Lettonie, Lituanie, Moldavie, Mongolie, Ouzbékistan, Pologne, République tchèque, Russie, Ukraine et Viêt Nam.

Les organisations internationales suivantes étaient également représentées :

Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

3. À cette réunion ont été prises les dernières décisions concernant l'édition 2015 de l'annexe 2 au SMGS, qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

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

Définition de « citerne mobile »

4. Les représentants des États membres de l'OSJD n'ont pas approuvé de modifications à la définition de « *citerne mobile* ». À la place, ils ont adopté divers notas devant préciser au début des chapitres 4.2, 4.3, 6.7 et 6.8 leurs champs d'application respectifs. En conséquence, les chapitres 4.2 et 6.7 sont également applicables aux conteneurs-citernes construits conformément aux instructions de transport en citernes mobiles T 1 à T 23, T 50 et T 75 ainsi qu'à la norme ISO 1496-3:1995 « Conteneurs de la série 1. Spécifications et essais. Partie 3 : conteneurs-citernes pour les liquides, les gaz et les produits solides en vrac pressurisés. » (voir également le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/16, paragraphes 25-28).

6.8.3.1.6 – Capacité d'emmagasinage des tampons des wagons-citernes et wagons-batteries

5. L'augmentation proposée initialement par la Russie de la capacité minimale d'emmagasinage dynamique des tampons des wagons-citernes et wagons-batteries destinés au transport de gaz, de 70 kJ à 100 kJ, a été rejetée et il n'apparaît donc sur ce point aucune différence par rapport au RID (voir également le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/16, paragraphes 32 et 33).

6.8.4 – disposition spéciale TE 25 a) – Courbe de rayon pour la libre inscription d'un wagon équipé d'un dispositif anti-chevauchement

6. La Commission pour le droit des transports de l'OSJD a décidé de reprendre le libellé de l'alinéa a) de la disposition spéciale TE 25 du RID, et avec lui la valeur de 75 m de la courbe de rayon minimale pour la libre inscription d'un wagon équipé d'un dispositif anti-chevauchement (voir également le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/16, paragraphes 35 et 36).

Langues réglementaires pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au RID

7. Comme en fait état le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/16 (paragraphes 37 à 40), une disposition concernant les langues réglementaires pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au RID a été prévue dans l'annexe 2 au SMGS, par analogie avec le nouveau 1.1.4.6 adopté pour le RID 2015. La réunion de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD ne devait voter que sur des questions de détail.
8. En raison d'un courrier imprévu de M. Aristov, secrétaire d'État du ministère russe des transports, daté du 16 octobre 2014 et rejetant l'adoption du nouveau 1.1.4.6, la Commission n'a plus traité de ces questions à sa réunion.
9. La représentante de la Russie a expliqué que le SMGS n'interdisait pas l'utilisation d'autres langues que le russe et le chinois. Son pays rejette cependant l'utilisation obligatoire de l'anglais, du français ou de l'allemand pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au RID. La proposition orale du représentant de la Lettonie de remplacer « *doivent* » par « *peuvent* » et de faire ainsi de cette prescription obligatoire une disposition volontaire a elle aussi été rejetée par la délégation russe sans explication.
10. Puisque les instances de l'OSJD fonctionnent selon le principe d'unanimité, le nouveau 1.1.4.6 n'a pas été adopté pour l'édition 2015 de l'annexe 2 au SMGS. En conséquence, il y a asymétrie dans l'application des deux régimes juridiques puisque l'utilisation de langues supplémentaires est prescrite pour les transports à destination ou via le territoire des États parties au SMGS, mais pas pour les transports en sens inverse.

11. Malgré le rejet pour l'édition 2015 de l'annexe 2 au SMGS, il a été décidé de revenir sur cette question des langues réglementaires à la session du groupe de travail temporaire de l'OSJD qui aura lieu à Varsovie du 16 au 20 février 2015.
12. Étant donné que le nouveau 1.1.4.6 du RID facilite au moins les transports Ouest-Est pour les États parties du RID situés à la frontière des deux régimes juridiques, le Secrétariat recommande de conserver la disposition au 1.1.4.6 du RID et de poursuivre les efforts pendant la prochaine période biennale en vue de l'insertion d'une disposition analogue dans l'annexe 2 au SMGS.
13. À l'avenir, il faudrait toutefois toujours vérifier si les décisions pour le RID sont prises avant les décisions finales de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD sur les prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses. Puisque la dernière réunion de cette commission de l'OSJD a en règle générale lieu cinq mois après la session de clôture de la Commission d'experts du RID, cela signifierait toutefois que l'harmonisation thématique ne pourrait avoir lieu qu'avec deux ans de retard.

Définitions de « chargement complet » et « wagon complet »

14. Lors du traitement des adaptations des définitions de « *chargement complet* » et « *wagon complet* » dans l'annexe 2 au SMGS, constatation a été faite que ces deux définitions étaient également équivoques dans le RID.
15. Tandis que le terme « *chargement complet* » est utilisé en lien avec les grands conteneurs, celui de « *wagon complet* » est utilisé pour les wagons. Le Secrétariat de l'OTIF est d'avis que lorsque ces deux termes sont utilisés :
 - il s'agit de l'utilisation exclusive d'un grand conteneur/wagon par un seul expéditeur ;
 - le grand conteneur/wagon est chargé d'une seule et même marchandise dangereuse ;
 - le fait que le grand conteneur/wagon soit partiellement chargé ou plein ne joue aucun rôle.
16. Puisque, en particulier la deuxième caractéristique ci-dessus, n'est décrite explicitement dans aucune des deux définitions du RID, le Secrétariat de l'OTIF demande au groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID de réfléchir à la nécessité de modifier les deux définitions. La définition de « *chargement complet* » apparaissant également dans l'ADR et l'ADN, une discussion devrait être menée dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
17. Par ailleurs, il faudrait essayer d'adapter la définition de « *wagon complet* » selon celle de « *chargement complet* » et d'y rajouter les éléments manquants suivants, qui apparaissent du reste déjà dans la définition de « *utilisation exclusive* » applicable aux matières radioactives :
 - chargement par un seul expéditeur ;
 - opérations de chargement et de déchargement réalisées conformément aux instructions de l'expéditeur ou du destinataire.

4.3.2.2 – Taux de remplissage

18. Les représentants des États membres de l'OSJD ont décidé de ne pas reprendre pour le moment le libellé des 4.3.2.2.1 et 4.3.2.2.2 du RID concernant le taux de remplissage. La raison en est que la formule donnée dans le RID pour calculer le taux de remplissage utilise une valeur fixe de 50 °C pour la température moyenne maximale de la matière de remplissage, et non la variable t_r .

19. Le représentant de la délégation russe a attiré l'attention sur le fait que le libellé de ces deux paragraphes du RID ne tenait pas compte des transports dans des conditions climatiques extrêmes.
20. Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID est prié d'examiner s'il ne serait pas pertinent d'utiliser, à l'image du chapitre 4.2, la variable t_r pour le calcul du taux de remplissage au lieu d'une valeur fixe de 50 °C, puis d'insérer un nouveau paragraphe prescrivant certes une température moyenne maximale de la matière de remplissage de 50 °C, mais autorisant l'autorité compétente à fixer une température plus basse ou plus élevée pour les transports dans des conditions climatiques extrêmes. La même prescription apparaît déjà au 4.2.1.9.4.1 du chapitre 4.2.
21. Si le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID devait trouver matière à agir, cette question devrait être traitée au sein du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Marquage des wagons avec le numéro de carte d'urgence, conformément à l'annexe 2 au SMGS

22. La problématique du marquage des wagons avec le numéro de carte d'urgence prescrit par l'annexe 2 au SMGS a été débattu à la 1^{re} session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Riga, 12-15 novembre 2012). Tandis que ce numéro doit être indiqué sur un panneau blanc séparé pour les grands conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM, l'annexe 2 au SMGS autorise son inscription sur la moitié inférieure de la plaque-étiquette pour les wagons, les wagons-citernes et les wagons-batteries. Le 5.2.2.2.1.3 du RID ne permet en revanche que des mentions comme le numéro ONU ou une description rédigée du danger.
23. Sur proposition du représentant de la Russie, l'OSJD a été priée par la 1^{re} session du groupe de travail permanent 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 s'agissait également de 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, pouvait être supprimée (voir rapport OTIF/RID/CE/GTP/2012-A, paragraphes 39 à 41).
24. La Commission pour le droit des transports de l'OSJD n'a pas pris de décision à ce sujet car les États parties au RID concernés, représentés au sein de l'OSJD, avaient des avis divergents. Le Secrétariat est d'avis que l'examen de cette question devrait toutefois se poursuivre durant la prochaine période biennale, étant donné que la situation juridique pour l'annexe 2 au SMGS n'est pas suffisamment claire.

Futurs travaux

25. Les travaux d'harmonisation se poursuivront à la réunion du groupe de travail temporaire de l'OSJD sur l'annexe 2 au SMGS « Prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses », qui aura lieu du 16 au 20 février 2015 à Varsovie.