

**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/2014-B**

**9 janvier 2015**

Original : allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF  
ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF**

---

**Rapport final de la 4<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent  
de la Commission d'experts du RID**

**(Madrid, 17 – 20 novembre 2014)**

SOMMAIRE

	Para- graphes	Page
Point 1 : Adoption de l'ordre du jour	1	3
Point 2 : Présence	2 – 3	3
Point 3 : Interprétation du RID	4 – 8	3
Point 4 : Propositions d'amendements au RID	9 – 27	4
A. Questions en suspens	9 – 21	4
B. Nouvelles propositions	22 – 27	7
Point 5 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS	28 – 53	7
Point 6 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)	54 – 61	11
Point 7 : Informations sur les travaux portant sur les prescriptions relatives aux véhicules	62 – 71	11
Point 8 : Divers	72 – 85	13
<b>Annexe I :</b> Textes adoptés par la 4 <sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
<b>Annexe II :</b> Nouvelle version du Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF adoptée par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID		
<b>Annexe III :</b> Liste des participants		

**Point 1 : Adoption de l'ordre du jour**

*Document :* A 81-03/507.2014 (Secrétariat)

*Document informel :* INF.1 (Secrétariat)

1. L'ordre du jour provisoire joint à l'invitation A 81-03/507.2014 du 12 septembre 2014 est adopté, avec la liste des documents publiée par le Secrétariat dans le document informel INF.1.

**Point 2 : Présence**

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 4<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (voir également l'annexe III) :

Allemagne, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Géorgie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Suisse.

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

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

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

3. À la 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent, M. Helmut Rein (Allemagne) et M<sup>me</sup> Caroline Bailleux (Belgique) ont été élus respectivement président et vice-présidente du groupe de travail permanent et ce pour une durée indéterminée.

**Point 3 : Interprétation du RID**Obligation du transporteur d'informer le conducteur de la position des marchandises dangereuses dans le train

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/19 (Suède)

*Documents informels :* INF.2 (Russie)  
INF.5 (UIC)

4. Selon le 4.2.3.4.3 de la décision n° 2011/314/UE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, le conducteur doit être informé de la présence et de la position des marchandises dangereuses dans le train. Puisque le RID ne prescrit jusqu'ici rien en la matière, le représentant de la Suède voudrait savoir via son document si les États membres pensent que de tels exigences devraient être reprises ou non dans le RID (p. ex. au 1.4.2.2.1 ou au 5.4.3.3).
5. Le représentant de la Russie indique dans son document informel INF.2 que dans les États de la CEI, un code doit être inscrit dans la lettre de voiture, qui diffère selon la classe ou le

numéro de carte d'urgence des marchandises dangereuses transportées. Il note que cette procédure est complexe et devrait à l'avenir être simplifiée.

6. Le représentant de l'UIC explique que la fiche UIC 472 prévoit **une méthode harmonisée pour l'établissement d'un bulletin de freinage et d'une liste des wagons portant sur la composition du train**. Tandis que le bulletin de freinage signale de manière générale la présence de marchandises dangereuses dans le train, la liste des wagons **indique** à quel endroit elles se trouvent.
7. Le groupe de travail permanent convient qu'il faudrait assigner au transporteur l'obligation supplémentaire d'informer le conducteur de la position des marchandises dangereuses dans le convoi. Les avis sont partagés quant à savoir si cette obligation doit apparaître comme nouvel alinéa du 1.4.2.2.1 ou au 1.4.2.2.6 en relation avec les consignes écrites ainsi qu'au 5.4.3.3. Indépendamment de l'emplacement choisi, un nota devrait être inséré et indiquer que cette obligation est réputée satisfaite lorsque la fiche UIC 472 est appliquée.
8. Le représentant de l'UIC est prié, à partir des discussions menées, de soumettre à la prochaine session du groupe de travail une proposition de texte accompagnée de la version de la fiche UIC 472 entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

#### **Point 4 : Propositions de modifications au RID**

##### **A. Questions en suspens**

###### Entité chargée de l'entretien (ECE)

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/11 (UIC)

9. Le président rappelle que la proposition n<sup>o</sup> 1 du document a été adoptée à la dernière session du groupe de travail et a conduit à une modification des obligations des exploitants de wagons-citernes au 1.4.3.5 b) dans l'édition 2015 du RID (voir rapport OTIF/RID/CE/GTP/2014-A, paragraphes 34 et 35, et annexe I). L'exploitant d'un wagon-citerne a ainsi l'obligation de **désigner** une entité chargée de l'entretien (ECE) et de la contrôler pour que le wagon-citerne satisfasse aux prescriptions. Si l'ECE est introduite dans le RID avec l'obligation d'assurer l'entretien non seulement du châssis, mais aussi de la citerne, l'obligation de l'exploitant du wagon-citerne pourrait être limitée à la **désignation** de l'ECE.
10. Au cours d'une première discussion, des délégués défendent les positions suivantes :
  - Il n'est pas nécessaire de prévoir des prescriptions supplémentaires dans le RID, puisque celles du 1.4.3.5 b) modifié du RID et des ATMF suffisent.
  - L'exploitant d'un wagon-citerne devrait garder l'entière responsabilité, même si l'ECE est en charge de l'entretien.
  - La responsabilité de l'ECE ne devrait pas être limitée aux contrôles et épreuves périodiques, mais inclure également les contrôles exceptionnels.
11. Les représentants de l'UIC et de l'UIP sont priés d'élaborer une proposition de texte commune pour la prochaine réunion du groupe de travail. Les délégations intéressées sont priées d'adresser leurs éventuels commentaires à ces deux représentants. Par ailleurs, il est envisagé dans le cadre de l'arrangement administratif entre l'OTIF, la Commission européenne et l'ERA de charger un petit groupe de travail de cette question.

Preuve normalisée des contrôles pour le transport de marchandises dangereuses en citernes

*Documents :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/15 (Italie)  
OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 (Italie)

*Documents informels :* INF.6 (UIC)  
INF.13 (CEFIC)

12. Le représentant de l'Italie présente son document 2014/23 qu'il a élaboré sur la base des commentaires reçus sur le document 2014/15. S'inspirant des listes de vérification du CEFIC pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour les matières liquides, ce document propose des listes de vérification pour le remplissage et la vidange de wagons-citernes pour gaz liquéfiés. Un nouvel alinéa au 5.4.1.2.6 exige de plus la preuve dans le document de transport de l'identité de la personne ayant procédé aux vérifications.
13. Dans leurs documents informels INF.6 et INF.13, les représentants de l'UIC et du CEFIC commentent les propositions de l'Italie. Plusieurs points sont mis en évidence lors de la présentation de ces documents informels :
  - La nouvelle prescription, qui entraîne d'énormes charges pour le remplisseur, le déchargeur et le transporteur, ne concerne que le transport ferroviaire et pourrait causer une distorsion de la concurrence vis-à-vis du transport routier.
  - Les obligations incluses dans le RID sont assignées à des personnes morales et non à des personnes physiques. On peut se demander quel rapport entre autorités de contrôle et personnes physiques découlerait de la proposition de texte.
  - Il n'apparaît pas clairement dans quelle mesure la signature de documents améliorerait la sécurité.
  - À la différence des fuites de gouttes survenues par le passé en transport de matières liquides, très peu de problèmes ont été constatés en transport de gaz liquéfiés. De plus, le 4.3.3.4 comporte déjà des mesures de sécurité pour les wagons-citernes pour gaz liquéfiés et il n'apparaît pas clairement quel effet auraient les propositions de texte sur le 4.3.3.4.
- 13 bis Le président souligne toutefois que selon le rapport annuel 2013 de l'office fédéral allemand des chemins de fer (*Eisenbahn-Bundesamt – EBA*), le taux de défauts des wagons-citernes pour gaz sous pression serait deux fois plus élevé que pour les wagons-citernes pour d'autres marchandises dangereuses.
14. Le groupe de travail convient de charger tout d'abord un groupe de travail informel, qui se réunira sur invitation de l'Italie et se composera de représentants des États membres intéressés ainsi que du CEFIC et de l'EIGA, d'examiner cette proposition. Les points suivants devront alors être pris en considération :
  - À partir des relevés statistiques des autorités de contrôle, il faudrait analyser quels problèmes existent dans la pratique et dans quelle mesure ceux-ci peuvent être résolus par des ajouts au règlement, en particulier pour les obligations des intervenants, ou par l'introduction de listes de vérification.
  - Il conviendrait de discuter de la pertinence de l'établissement de nouvelles directives, en sus des mesures de contrôle du 4.3.3.4, sur la sécurité du comportement des intervenants.

- Le RID prévoit depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 que les contrôles listés au 1.4.2.2.1 doivent être réalisés **par le transporteur** avant chaque **acceptation au** transport de marchandises dangereuses et non par sondages représentatifs. **Ce n'est pas le cas en transport routier. L'acceptation au** transport équivaut à une attestation par le transporteur que le contrôle a été réalisé avec succès. Il convient d'examiner si la signature constitue une mesure pertinente et compatible avec le reste du règlement. **L'UIC est d'avis que cela pourrait avoir des répercussions négatives sur le respect des obligations des précédents intervenants.**

#### Chargement de conteneurs-citernes sur des wagons-kangourous

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/18 (Allemagne)

15. Le représentant de l'Allemagne fait état d'un incident survenu au moment du transbordement d'un conteneur-citerne d'un véhicule routier sur un wagon-kangourou (véhicule porteur ferroviaire pour le transport de semi-remorques), lors duquel le boîtier d'accessoires situé sous le conteneur-citerne a été endommagé par l'embase accueillant la semi-remorque. Étant donné que de tels incidents pourraient se reproduire à l'avenir, il demande si des dispositions particulières de manutention devraient être prévues dans la partie 7 du RID.
16. Les représentants de la France et des Pays-Bas sont d'avis qu'il s'agit d'un problème qui pourrait être réglé dans le cadre de la formation visée au chapitre 1.3. Une instruction spécifique pourrait éventuellement être prévue pour le personnel chargé du chargement et du déchargement. Le représentant de la Suède verrait comme solution l'utilisation de caméras ou le recours à du personnel pour assister dans la manœuvre.
17. Le représentant de l'Allemagne est prié de soumettre une proposition de modification concrète en tenant compte des commentaires livrés.

#### Extension de l'exigence sur les tampons anti-crash

*Documents :* OTIF/RID/CE/GTP/2013/13 (Pays-Bas)  
OTIF/RID/CE/GTP/2013/15 (Pays-Bas)

*Document informel :* INF.6 de la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (Pays-Bas)

18. La 2<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent (Copenhague, 18-22 novembre 2013) a discuté d'une proposition des Pays-Bas visant à étendre la disposition spéciale TE 22 (Équipement avec des tampons anti-crash) à des marchandises moins dangereuses. Le représentant des Pays-Bas a été prié d'apporter la preuve des répercussions positives d'une telle mesure via une analyse coûts-avantages (voir rapport OTIF/RID/CE/GTP/2013-A, paragraphes 47 à 52).
19. L'analyse coûts-avantages présentée dans le document INF.6 de la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent envisage l'équipement de 86 400 wagons-citernes existants, pour un coût prévu de 7 500 € par wagon. Le coût global de ces mesures reviendrait donc à 648 millions d'euros. En considérant les économies effectuées grâce aux accidents évités, le délai d'amortissement serait de 25 ans.
20. D'après les coûts présentés dans le document informel INF.6, les délégations qui s'expriment sur cette question considèrent que l'équipement des wagons existants n'est pas justifié. Selon le représentant de l'UIP, l'analyse coûts-avantages n'inclut pas de frais de capitalisation et d'entretien, lesquels allongeraient encore le délai d'amortissement.
21. Il est toutefois souligné que cette mesure pourraient être réexaminée ou d'autres mesures anti-chevauchement envisagées, s'il devait y avoir des données plus exhaustives sur les causes et conséquences des accidents. Il n'est pas non plus exclu d'augmenter l'absorption d'énergie via d'autres mesures.

## B. Nouvelles propositions

### Obligations du chargeur et du déchargeur

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 (Suède)

22. Le représentant de la Suède signale dans son document qu'en conséquence de la définition de chargeur au 1.2.1, les conteneurs pour vrac, CGEM, conteneurs-citernes et citernes mobiles devraient être mentionnés dans les obligations du chargeur au 1.4.3.1.1 c), aux côtés des wagons et des grands et petits conteneurs. Il en irait de même pour le 7.5.1.2 où les petits conteneurs et CGEM devraient être ajoutés.
23. Bien que le groupe de travail appuie cette partie de la proposition sur le fond, il prie le représentant de la Suède de la soumettre à la Réunion commune car elle ne concerne pas uniquement le transport ferroviaire. La Réunion commune devrait en particulier vérifier s'il est nécessaire d'ajouter « ou un wagon / véhicule routier » au 1.4.3.1.1 c). Elle devrait également examiner si le nota au début du chapitre 7.5 du RID et de la section 7.5.1 de l'ADR sera encore utile une fois les ajouts proposés introduits.
24. Le groupe de travail adopte la partie de la proposition ne concernant que le RID, à savoir l'ajout de la mention des véhicules routiers dans les définitions de chargeur et déchargeur au 1.2.1 et dans les obligations du chargeur au 1.4.3.1.1 c) comme au 7.5.1.2, afin de tenir compte du ferroutage. Il décide également d'insérer au 1.2.1 une définition de « véhicule routier » inspirée de la définition donnée par l'ADR et de remplacer les termes « unités de transport » et « remorques » par « véhicule routier » dans les prescriptions relatives au ferroutage au 1.1.4.4 (voir annexe I).

### Distance de protection

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/20 (Autriche)

25. La proposition de l'Autriche de mentionner dans les prescriptions pour la distance de protection au 7.5.3 **les citernes** mobiles, conteneurs-citernes et CGEM est complétée avec l'ajout des véhicules routiers et adoptée par le groupe de travail (annexe I). La question est toutefois soulevée de savoir si, dans le cas des citernes mobiles, conteneurs-citernes, CGEM et véhicules routiers, le mot « paroi » est suffisamment clair pour définir la distance de protection. Le cas échéant, cette question pourra être réexaminée ultérieurement sur la base d'une proposition.

### Mentions relatives au transport de déchets dans le document de transport

*Document :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/21 (Suisse)

26. Dans son document, le représentant de la Suisse propose d'insérer au 5.4.1.1.3, qui traite des mentions relatives au transport de déchets dans le document de transport, un exemple supplémentaire avec le numéro d'identification du danger.
27. Le groupe de travail adopte cette proposition avec des modifications rédactionnelles (voir annexe I).

## **Point 5 : Harmonisation du RID et de l'annexe 2 au SMGS**

*Documents :* OTIF/RID/CE/GTP/2014/3 (Secrétariat)  
OTIF/RID/CE/GTP/2014/16 (Secrétariat)



*Document informel* : INF.3 (Secrétariat)

28. Le Secrétariat explique le mode de travail des organes de l'OSJD, selon lequel les décisions finales pour la mise à jour de l'annexe 2 au SMGS sont toujours prises à la fin d'une période biennale, au cours de la session d'automne de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD. De plus, ces instances fonctionnent selon le principe de l'unanimité. Voilà pourquoi le document informel INF.3 comporte des décisions finales pouvant amender les informations données dans les documents 2014/3 et 2014/16.

#### Chapitre 6.8 – Reprise des prescriptions du RID pour les conteneurs-citernes

29. Le Secrétariat informe le groupe de travail de la décision finale sur la reprise des prescriptions du chapitre 6.8 du RID relatives à la construction et aux épreuves des conteneurs-citernes. Deux prescriptions divergentes concernant d'une part la capacité d'absorption de l'inertie longitudinale de quatre fois la masse brute au lieu de deux fois dans le RID (multipliée à chaque fois par l'accélération de la pesanteur, cf. 6.8.2.1.2), et d'autre part la limite inférieure de l'intervalle des températures de calcul de -40 °C au lieu des -20 °C du RID (cf. 6.8.2.1.8) sont nouvellement insérées comme nouveau 4.3.2.1.8 au chapitre 4.3 de l'annexe 2 au SMGS pour les conteneurs-citernes circulant sur des lignes dont l'écartement de voie est de 1 520 mm.

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

30. Le groupe de travail prend note de la décision de la Commission pour le droit des transports de l'OSJD de ne pas reprendre une disposition concernant les langues réglementaires pour les transports à destination ou via le territoire d'un État partie au RID, qui devait être analogue au nouveau 1.1.4.6 adopté pour le RID 2015.
31. 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, les représentants des États conviennent que cette nouvelle divergence ne requiert pas de modifications consécutives dans le RID. Au cours de la prochaine période biennale, il faudra toutefois poursuivre les efforts pour l'adoption d'une disposition analogue dans l'annexe 2 au SMGS.
32. En réponse à la Belgique qui demande comment il convient de procéder pour les transports en provenance d'un État partie au RID et à destination d'un État partie aux deux régimes, le président explique que le RID et la directive 2008/68/CE prescrivent dans ces cas-là l'application du RID.

#### Définitions de « chargement complet » et « wagon complet »

33. Le groupe de travail convient que les termes « *chargement complet* » et « *wagon complet* » sont utilisés en cas d'utilisation exclusive d'un grand conteneur/wagon par un seul expéditeur, mais que le grand conteneur/wagon ne doit pas être chargé d'une seule et même marchandise dangereuse.
34. Plusieurs délégations remettent en question la nécessité d'utiliser en parallèle les deux termes. Il est suggéré d'analyser si « *chargement complet* » ne pourrait pas également être utilisé pour les wagons. Puisque le terme « *wagon complet* » est utilisé dans d'autres appendices à la COTIF, il faudrait alors signaler dans un nota à la définition de « *chargement complet* » que « *wagon complet* » est utilisé comme équivalent dans d'autres appendices à la COTIF. Le Secrétariat préparera une proposition en conséquence pour la prochaine session.
35. Le représentant du Royaume-Uni est prié d'examiner pour la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN **s'il est toujours nécessaire de prescrire, dans les parties con-**



cernées du règlement, un transport en « *chargement complet* » pour certaines marchandises dangereuses.

36. Par ailleurs, le représentant de l'UIC est prié de vérifier si le terme « *wagon complet* » est toujours utilisé en pratique dans le secteur ferroviaire.

#### 4.3.2.2 – Taux de remplissage

37. Le Secrétariat informe le groupe de travail de la décision des États membres de l'OSJD 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.
38. Le représentant de la Russie explique que le libellé de ces deux paragraphes du RID ne tient pas compte des transports dans des conditions climatiques extrêmes. Au lieu d'une valeur fixe de 50 °C pour la température moyenne maximale de la matière de remplissage, il propose d'utiliser, à l'image des formules de calcul pour les citernes mobiles au chapitre 4.2, la variable  $t_r$ . Le 4.2.1.9.4.1 du chapitre 4.2 établit certes une température moyenne maximale de la matière de remplissage de 50 °C, mais autorise l'autorité compétente à fixer une température plus basse ou plus élevée pour les transports dans des conditions climatiques extrêmes.
39. Le représentant de la Russie informe également des mesures réalisées le 18 juillet 2014 en Russie (Sibérie, Oural et Caucase), au Kazakhstan, au Tadjikistan, au Kirghizistan et dans d'autres pays d'Asie centrale, selon lesquelles la température moyenne maximale de la matière de remplissage s'élevait à 36 °C. Il signale qu'en Russie, le taux de remplissage diffère selon les pays de transit et de destination.
40. Certaines délégations souhaitant que cette question soit également débattue au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN, le Secrétariat préparera une proposition en conséquence pour le groupe de travail sur les citernes. Ce dernier réfléchira à la question de savoir quelles spécifications pour la température moyenne maximale de la matière de remplissage doivent être prises en considération et **examinera si le concept** du 4.2.1.9.4.1 **devrait être repris dans le chapitre 4.3 pour les citernes RID/ADR. Il cherchera également à reformuler plus clairement le 4.2.1.9.4.1.**
41. Eu égard aux accidents causés par le passé par des citernes trop remplies, le président et le représentant des Pays-Bas réclament la plus grande précaution **lorsqu'il s'agira de vérifier si des modifications devraient effectivement être introduites dans les** prescriptions du 4.3.2.2.

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

42. Le représentant de la Lettonie confirme que la question du marquage des wagons avec le numéro de carte d'urgence sera traitée lors de la prochaine période biennale et qu'il est dans l'intérêt de tous les États à la frontière des deux régimes juridiques d'indiquer obligatoirement ce numéro sur un panneau blanc séparé pour le trafic de wagons à destination ou via le territoire d'États appliquant le RID.

#### Disposition spéciale 665

43. Le groupe de travail prend note de la décision de ne pas adopter pour l'instant la disposition spéciale 665 sur le transport de charbon en vrac dans l'annexe 2 au SMGS.
44. Le représentant de la Russie préparera pour le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU un document comportant des questions sur les critères de classification et la définition de la limite supérieure de température.

45. Le président souligne que le WP.15 a lui aussi décidé en sa 97<sup>e</sup> session (Genève, 3-7 novembre 2014) de discuter à nouveau de cette question au sein du Sous-comité d'experts de l'ONU (voir document informel INF.9, paragraphes 42 à 46).

1.1.4.4.1, note de bas de page n° 3

46. La proposition du Secrétariat de biffer la note de bas de page n° 3 au 1.1.4.4.1 du RID afin d'éviter un doublon avec la définition de « ADR » au 1.2.1 est adoptée par le groupe de travail (voir annexe I).

Disposition spéciale 300

47. Le groupe de travail est informé d'une proposition éventuelle au Sous-comité d'experts de l'ONU visant à étendre l'application de la disposition spéciale 300 aux numéros ONU 1386 TOURTEAUX contenant plus de 1,5 % (masse) d'huile et ayant 11 % (masse) d'humidité au maximum et 2217 TOURTEAUX contenant au plus 1,5 % (masse) d'huile et ayant 11 % (masse) d'humidité au maximum.
48. Le représentant du Royaume-Uni suggère d'associer le traitement de cette question au document ST/SG/AC.10/C.3/2014/80 sur le classement des tourteaux déjà soumis au Sous-comité d'experts de l'ONU par l'Allemagne.

Futurs travaux

49. Le président présente expressément ses remerciements pour les rapports détaillés rédigés par le Secrétariat et pour son travail accompli au sein des organes de l'OSJD. Le Secrétariat est prié de poursuivre les travaux d'harmonisation entre les deux règlements.

Disposition spéciale CW 36

*Document informel* : INF.12 (Russie)

50. Le représentant de la Russie présente sa proposition qui vise à associer la disposition spéciale CW 36 au numéro ONU 2211 POLYMÈRES EXPANSIBLES EN GRANULÉS dégageant des vapeurs inflammables. La raison de cette proposition était un incident dans un port en Russie, où le déchargement d'un conteneur a provoqué une inflammation suivie d'une explosion.
51. Le Secrétariat signale que la disposition spéciale CW 36 ne s'applique qu'aux colis. Cette matière pouvant toutefois être transportée en vrac, il conviendrait de vérifier la nécessité de prescrire l'application de la disposition complémentaire AP 5 pour le transport en vrac, laquelle prévoit le marquage selon la disposition spéciale CW 36 pour les wagons couverts et conteneurs fermés.
52. La représentante de la Finlande rappelle qu'une disposition spéciale 965 a été adoptée pour l'édition 2012 du Code IMDG, qui exigeait pour le transport de matières dégageant des vapeurs inflammables une ventilation appropriée ainsi qu'un panneau d'avertissement portant l'inscription « ATTENTION – PEUT CONTENIR DES VAPEURS INFLAMMABLES ».
53. Le représentant de la Russie est prié de soumettre à la prochaine Réunion commune RID/ADR/ADN une nouvelle proposition tenant compte des informations précitées ainsi que du document ST/SG/AC.10/C.3/2014/77 du Sous-comité d'experts de l'ONU concernant les règles d'affectation pour les numéros ONU 2211 et 3314.

**Point 6 : Informations de l'Agence ferroviaire européenne (ERA)**

*Document informel :* INF.14 (ERA)

54. Le représentant de l'ERA informe le groupe de travail sur les travaux en cours concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Management des risques dans le contexte du transport intérieur des marchandises dangereuses

55. Le représentant de l'ERA informe le groupe travail notamment sur deux ateliers au sujet du « management des risques dans le contexte du transport intérieur des marchandises dangereuses » ainsi que sur la feuille de route pour les travaux futurs, présentée lors de la Réunion commune RID/ADR/ADN de septembre 2014, précisant les buts, dates d'ateliers et questions organisationnelles associés. L'ERA serait en train de développer un espace de travail « extranet », afin de faciliter le travail pour les experts participants. **Dès que cet espace sera prêt, les experts intéressés seront priés de s'enregistrer pour recevoir leurs droits d'accès.**
56. Le représentant de la Suisse veut en savoir plus sur le statut de cet atelier. Le représentant de l'ERA explique que même s'il ne s'agissait pas d'un groupe de travail informel de la Réunion commune, il serait ouvert à la participation active de tous les participants de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Les résultats seraient régulièrement communiqués à la Réunion commune.
57. Le prochain atelier aura lieu du 17 au 19 février 2015 à Valenciennes.

Projet D-Rail

58. Le représentant de l'ERA résume aussi les résultats du projet de recherche D-Rail qui ont été présentés le 12 novembre 2014 à Stockholm. Il souligne qu'un nouveau prototype d'un détecteur de déraillement électronique préventif serait développé, permettant et la prévention de déraillement et la réduction des dégâts causés par ces déraillements.
59. Le représentant du Royaume-Uni souhaite savoir comment cet appareil serait alimenté en énergie et si l'approvisionnement électrique ne posait pas de problème de sécurité au vu d'une atmosphère potentiellement explosive à **proximité du wagon, p. ex. dans les entrepôts pétroliers.**
60. Le président ajoute que l'Allemagne avait, par le passé, également préféré un détecteur de déraillement électronique, mais qu'un système électronique n'avait toutefois pas été jugé réalisable du point de vue technique. Il suggère d'analyser ce sujet à la lumière des dernières évolutions dans le domaine de la production/alimentation électrique et du transfert de données ainsi qu'en tenant compte de la protection contre les explosions au sein du groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID.
61. Le représentant de l'UIC accepte de présenter les résultats du projet D-Rail à la prochaine session du groupe de travail « Détection de déraillements ».

**Point 7 : Informations sur les travaux relatifs aux prescriptions pour les véhicules**

Groupe de travail « Détection de déraillements »

*Document :* [OTIF/RID/CE/GTDD/2014-A] (Secrétariat)

62. Le président du groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID présente le deuxième projet de rapport (préparé par le Secrétariat) sur sa 1<sup>e</sup> session à Rome du 13 au 15 octobre 2014. Il explique que le projet de rapport sera voté à la prochaine session du groupe de travail « Détection de déraillements » qui aura lieu du 24 au 26 février 2015 à Berne.
63. Le groupe de travail note les informations données sur les travaux concernant la détection de déraillements et sur le projet de rapport.

Meilleure harmonisation des prescriptions concernant la technique des véhicules du RID avec les autres prescriptions pour les véhicules

64. Le Secrétariat présente quelques réflexions communes de la Commission européenne et du Secrétariat de l'OTIF au sujet d'une meilleure harmonisation des prescriptions concernant la technique des véhicules du RID avec les autres prescriptions pour les véhicules. La base de ses réflexions communes aurait été une analyse conduite en mars 2013 à la demande de la Commission européenne sur les chevauchements et relations entre le droit du transport ferroviaire et le droit du transport des marchandises dangereuses de l'Union européenne.
65. La plupart des chevauchements entre le droit du transport de marchandises dangereuses et le droit du transport ferroviaire général se trouvent notamment dans les prescriptions concernant la technique des véhicules des 6.8.2.1.29 et 6.8.3.1.6 ainsi que dans les dispositions spéciales TE 22 et TE 25 du 6.8.4. Ceci se voyait aussi dans la discussion actuelle sur les détecteurs de déraillement et sur l'entité chargée de l'entretien (ECE).
66. Comme solution l'on pourrait envisager de coordonner l'adoption des prescriptions concernant la technique des véhicules dans le contexte du transport de marchandises dangereuses entre la Commission d'experts techniques et la Commission d'experts du RID pour ainsi vérifier la compatibilité de prescriptions concernant la technique des véhicules spécifiques au transport de marchandises dangereuses avec les prescriptions pour les véhicules générales.
67. Les **conflits** et chevauchements entre le RID et l'ATMF (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international) pourraient tout d'abord être analysées par un groupe de travail se constituant d'experts de la Commission d'experts techniques et de la Commission d'experts du RID. Basé sur les résultats de ce groupe de travail l'on pourrait par la suite enclencher une discussion politique.
68. Au cours du débat qui s'ensuit, le président rappelle que les propriétés intrinsèques des marchandises dangereuses sont prises en compte dans le RID par des exigences concernant soit le moyen de confinement, soit la technique ou l'opération. Il explique que les parties 8 et 9 de l'ADR contenaient des prescriptions concernant la technique des véhicules allant au-delà des exigences normales pour les automobiles. Les exigences concernant la stabilité au basculement par exemple auraient été formulées d'abord pour l'ADR, avant d'être utilisées dans le transport routier en général. Il rappelle la session commune des Comités des marchandises dangereuses et du RISC de la Commission européenne, qui a eu lieu il y a quelques années et où l'on avait procédé à une telle coordination.
69. La représentante de la Belgique explique que si une clarification par rapport aux procédures d'admission était utile, les prescriptions techniques qui concernent les marchandises dangereuses devraient toutefois rester dans le RID.
70. Le représentant de l'UIC rappelle que lors du remplacement de la fiche UIC 573 par une norme européenne une prescription technique avait disparu qui n'était pas non plus contenue dans la STI. Cette prescription devait donc être incluse dans le 6.8.2.2.1 de l'édition 2015 du RID.

71. Le représentant des Pays-Bas signale que pour assurer la sécurité lors du transport des marchandises dangereuses des prescriptions autres que celles concernant les citernes pourraient s'avérer nécessaires. En raison du fait que lors d'un accident impliquant les marchandises dangereuses les entités responsable pour la réglementation des marchandises dangereuses étaient dans l'obligation de se justifier, la Commission d'experts du RID devrait conserver la compétence sur ces prescriptions.

## **Point 8 : Divers**

### Erratum aux textes de notification OTIF/RID/NOT/2015

*Document informel* : INF.4 (Secrétariat)

72. Le groupe de travail approuve le projet d'erratum aux textes de notification OTIF/RID/NOT/2015 du 30 juin 2014 préparé par le Secrétariat.

### Rapport explicatif relatif à l'appendice C de la COTIF

*Document* : OTIF/RID/CE/GTP/2014/22 (Secrétariat)

73. Le groupe de travail adopte les modifications au Rapport explicatif relatif à l'Appendice C de la COTIF présentées par le Secrétariat (voir annexe II).
74. Le représentant de la Suède annonce dans ce contexte la ratification imminente de la COTIF 1999 par son pays.

### Décisions de la 97<sup>e</sup> session du WP.15

*Documents informels* : INF.7 (Secrétariat)  
 INF.8 (Secrétariat)  
 INF.9 (Secrétariat)  
 INF.11 (IDGCA)

75. Le groupe de travail note les décisions de la 97<sup>e</sup> session de la WP.15 (Genève, 3 au 7 novembre 2014) présentées dans le document informel INF.9. Les sujets suivant sont discutés en détail.

#### *Conteneurs pour vrac souples*

76. Le Secrétariat informe le groupe de travail de l'adoption des prescriptions relatives au transport de conteneurs pour vrac souples pour l'édition 2017 de l'ADR.
77. Lors du traitement des textes présentés par le Secrétariat dans le document informel INF.7 et devant être introduits dans l'édition 2017 du RID se pose la question de savoir si, au 7.3.2.10.4 pour la relation hauteur-largeur des conteneurs pour vrac souples, devait être retenue la valeur initialement prévue pour le RID de 1,2 ou bien celle plus conservatrice de 1,1 qui a été adoptée pour l'ADR.
78. Contrairement à certains délégués, qui plaident pour une adoption de la valeur de 1,1 également pour le RID pour éviter des problèmes lors des transports multimodaux, le représentant de l'UIC signale que pour les transports sans changement de mode de transport cette valeur pourrait provoquer des restrictions non nécessaires.
79. Le groupe de travail adopte les prescriptions relatives au transport de conteneurs pour vrac souples provisoirement avec la valeur de 1,1 au 7.3.2.10.4 (voir annexe I). Le représentant

de l'UIC est chargé d'étudier les inconvénients potentiels pour le transport ferroviaire causés par cette valeur d'ici à la prochaine session.

*Temps de retenue pour les gaz liquéfiés réfrigérés*

80. Le groupe de travail adopte les prescriptions en rapport avec le temps de retenue pour les gaz liquéfiés réfrigérés proposées par le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune (Berne, 17-21 mars 2014) et adoptées par la Réunion commune (voir annexe I).
81. Le représentant de l'UIC suggère de prescrire pour la date au 5.4.1.2.2 d) un format concret (JJ/MM/AAAA) qui se prêterait également au traitement électronique des données. Il préparera une proposition pour la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

**Départ à la retraite de M<sup>me</sup> Geneviève Pompidor (France)**

82. Le président remercie M<sup>me</sup> Pompidor (France) pour sa participation active aux travaux de la Commission d'experts du RID pendant de longues années ainsi que pour ses contributions excellentes et pertinentes. Au nom de la Commission d'experts du RID, le président souhaite à M<sup>me</sup> Pompidor une longue et heureuse retraite en bonne santé.

**Remerciements**

83. Le président remercie le Secrétariat pour la bonne qualité des documents préparés qui lui aurait facilité son rôle de président pendant la session. Il remercie les interprètes pour leur travail de toujours très bonne qualité.
84. Les représentantes de la Belgique et de la France remercient le président pour la conduite des débats, au nom de toutes les délégations.

**Prochaine session**

85. La 5<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID aura lieu du 23 au 27 novembre 2015 en Croatie.

---

**Textes adoptés par la 4<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID**

**PARTIE 1**

**Chapitre 1.1**

**1.1.4.4.1** Remplacer « Les unités de transport et remorques remises » par :

« Les véhicules routiers remis ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 tel qu'amendé]

Supprimer la note de bas de page 3).

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/16]

**1.1.4.4.2** Dans le titre et aux alinéas a) et b), remplacer « unités de transport ou remorques » par :

« véhicules routiers ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 tel qu'amendé]

**1.1.4.4.4** Dans le titre, remplacer « unités de transport ou remorques » par :

« véhicules routiers ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 tel qu'amendé]

**Chapitre 1.2**

**1.2.1** La définition de « **CGA** » reçoit la teneur suivante :

« **CGA**, « Compressed Gas Association », (CGA, 14501 George Carter Way, Suite 103, Chantilly VA 20151, États-Unis d'Amérique) ; ».

[Document de référence : document informel INF.9]

Dans la définition de « **chargeur** », remplacer « ou une *citerne mobile* » par :

« , une *citerne mobile* ou un *véhicule routier* ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17]

Sous la définition de « **conteneur pour vrac** », insérer la nouvelle définition suivante :

« **conteneur pour vrac souple**, un conteneur souple d'une capacité ne dépassant pas 15 m<sup>3</sup> et comprenant les doublures, ainsi que les dispositifs de manutention et les équipements de services fixés à celui-ci ;

[Document de référence : document informel INF.7]



Dans la définition de « **déchargeur** », à l'alinéa a), remplacer « ou une *citerne mobile* » par :

« , une *citerne mobile* ou un *véhicule routier* ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17]

Dans la définition de « **trafic ferroutage** », remplacer « d'unités de transport ou de remorques au sens de l'ADR » par :

« de véhicules routiers au sens de l'ADR »

et remplacer « d'unité de transport au sens de l'ADR (accompagné ou non accompagné) » par :

« de véhicules routiers au sens de l'ADR (accompagnés ou non accompagnés) ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 tel qu'amendé]

Insérer les nouvelles définitions suivantes :

« **temps de retenue**, le temps qui s'écoule entre le moment où la *citerne* atteint son état de remplissage initial et le moment où la pression atteint, sous l'effet du flux de chaleur, la pression minimum assignée aux limiteurs de pression dans les *citernes* servant au transport de *gaz liquéfiés réfrigérés* ;

**NOTA.** Pour les *citernes mobiles*, voir 6.7.4.1. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

« **véhicule routier**, un automobile, un véhicule articulé, une remorque ou une semi-remorque au sens de l'ADR ;

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 tel qu'amendé]]

## Chapitre 1.4

1.4.3.1.1 À l'alinéa c), après « petit conteneur, », insérer :

« ou lorsqu'il charge un véhicule routier sur un wagon, ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/17 tel qu'amendé]]

## Chapitre 1.6

1.6.3 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« **1.6.3.xx** Les wagons citernes destinés à transporter des gaz liquéfiés réfrigérés construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017 conformément aux prescriptions en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016 mais qui ne satisfont pas aux prescriptions des 6.8.3.2.10, 6.8.3.2.11 et 6.8.3.5.4 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 peuvent continuer à être utilisés jusqu'au prochain contrôle devant avoir lieu après le 1<sup>er</sup> juillet 2017. Jusque-là, conformément aux dispositions du 4.3.3.5 et du 5.4.1.2.2 d), le temps de retenue réel pourra être estimé sans avoir recours au temps de retenue de référence. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

#### 1.6.4 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

« **1.6.4.xx** Les conteneurs citernes destinés à transporter des gaz liquéfiés réfrigérés construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017 conformément aux prescriptions en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016 mais qui ne satisfont pas aux prescriptions des 6.8.3.4.10, 6.8.3.4.11 et 6.8.3.5.4 applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 pourront continuer à être utilisés jusqu'au prochain contrôle devant avoir lieu après le 1<sup>er</sup> juillet 2017. Jusque-là, conformément aux dispositions du 4.3.3.5 et du 5.4.1.2.2 d), le temps de retenue réel pourra être estimé sans avoir recours au temps de retenue de référence. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

### PARTIE 3

#### Chapitre 3.2 Tableau A

No ONU	Colonne	Amendement
1003	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1038	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1073	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1334	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1350	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1454	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1474	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1486	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1498	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1499	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1913	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]

1942	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
1951	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1961	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1963	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1966	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1970	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1972	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
1977	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
2067	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
2187	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
2201	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
2213	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
2591	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
3077	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
3136	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
3158	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
3311	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]
3312	(18)	Supprimer : « CW30 ». [Document de référence : document informel INF.8]

3377	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]
3378, GE III	(10)	Ajouter : « BK3 ». [Document de référence : document informel INF.7]

## PARTIE 4

### Chapitre 4.3

4.3.2.1.7 Remplacer « 6.8.3.4.16 » par :

« 6.8.3.4.18 ».

[Document de référence : document informel INF.8]

4.3.3 Insérer la nouvelle sous-section suivante :

« 4.3.3.5 Le temps de retenue réel doit être calculé pour chaque transport de gaz liquéfié réfrigéré en citernes, en tenant compte :

- a) Du temps de retenue de référence pour le gaz liquéfié réfrigéré destiné au transport (voir 6.8.3.4.10), comme il est indiqué sur la plaque dont il est question au 6.8.3.5.4 ;
- b) De la densité de remplissage réelle ;
- c) De la pression de remplissage réelle ;
- d) De la pression de tarage la plus basse du ou des dispositifs de limitation de pression ;
- e) De la détérioration de l'isolation<sup>\*)</sup>.

**NOTA.** La norme ISO 21014:2006 « Récipients cryogéniques – Performances d'isolation cryogénique » décrit en détail les méthodes qui permettent de déterminer les performances d'isolation des récipients cryogéniques et fournit une méthode de calcul du temps de retenue.

La date (ou l'heure) à laquelle le temps de retenue réel sera dépassé doit être indiquée sur le document de transport (voir 5.4.1.2.2 d)).

Les citernes ne doivent pas être présentées au transport :

- a) Si leur taux de remplissage est tel que les oscillations du contenu pourraient engendrer des forces hydrauliques excessives dans le réservoir ;
- b) Si elles fuient ;
- c) Si elles sont endommagées à tel point que l'intégrité de la citerne ou de ses attaches de levage ou d'arrimage pourrait être compromise ;
- d) Si l'équipement de service n'a pas été examiné et jugé en bon état de fonctionnement ;

- e) Si le temps de retenue réel pour le gaz liquéfié réfrigéré transporté n'a pas été déterminé ;
- f) Si la durée du transport, compte tenu des retards qui pourraient se produire, dépasse le temps de retenue réel ;
- g) Si la pression n'est pas constante et n'a pas été ramenée à un niveau tel que le temps de retenue réel puisse être atteint\*).

\*) Voir le document de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) « Methods to prevent the premature activation of relief devices on tanks » disponible sur le site [www.eiga.eu](http://www.eiga.eu). ».

[Document de référence : document informel INF.8]

## **PARTIE 5**

### **Chapitre 5.4**

**5.4.1.1.3** À la fin du quatrième tiret, remplacer le point par :

« ou » et ajouter le sous-paragraphe suivant :

« lorsqu'une signalisation conformément au 5.3.2.1 est requise :

- « 336, UN 1230 DÉCHET MÉTHANOL, 3 (6.1), II » ou
- « 336, UN 1230 DÉCHET MÉTHANOL, 3 (6.1), GE II ». ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/21 tel qu'amendé]

**5.4.1.2.2 d)** Modifier comme suit :

« d) Dans le cas des wagons-citernes et des conteneurs-citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés, l'expéditeur doit indiquer dans le document de transport la date (et éventuellement l'heure) à laquelle le temps de retenue réel sera échu. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

## **PARTIE 6**

### **Chapitre 6.1**

**6.1.3.1** À l'alinéa a) i), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

## Chapitre 6.2

**6.2.2.7.2** À l'alinéa a), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

**6.2.2.9.2** À l'alinéa a), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

## Chapitre 6.3

**6.3.4.2** À l'alinéa a), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

## Chapitre 6.5

**6.5.2.1.1** À l'alinéa a), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

## Chapitre 6.6

**6.6.3.1** À l'alinéa a), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

## Chapitre 6.7

**6.7.2.20.1** À l'alinéa c) i), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

**6.7.3.16.1** À l'alinéa c) i), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

**6.7.4.15.1** À l'alinéa c) i), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

**6.7.5.13.1** À l'alinéa c) i), modifier la deuxième phrase pour lire comme suit :

« Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

## Chapitre 6.8

**6.8.3.2.15** À la fin, ajouter la phrase suivante :

« Pour l'essai de type de l'efficacité du système d'isolation, voir 6.8.3.4.11. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

**6.8.3.4** Ajouter les deux nouveaux paragraphes suivants :

« **Temps de retenue pour les citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés**

**6.8.3.4.10** Le temps de retenue de référence pour les citernes contenant des gaz liquéfiés réfrigérés doit être déterminé en tenant compte :

- a) De l'efficacité du système d'isolation, déterminée conformément au 6.8.3.4.11 ;
- b) De la pression la plus basse du (des) dispositif(s) limiteur(s) de pression ;
- c) Des conditions de remplissage initiales ;
- d) D'une température ambiante hypothétique de 30 °C ;
- e) Des propriétés physiques du gaz liquéfié réfrigéré à transporter.

**6.8.3.4.11** L'efficacité du système d'isolation (apport de chaleur en watts) doit être déterminée en soumettant les citernes à une épreuve de type. Cette épreuve doit être :

- a) Soit une épreuve à pression constante (par exemple à la pression atmosphérique) où la perte de gaz liquéfié réfrigéré est mesurée sur une durée donnée ;



- b) Soit une épreuve en système fermé où l'élévation de pression dans le réservoir est mesurée sur une durée donnée.

Il doit être tenu compte des écarts de la pression atmosphérique pour exécuter l'épreuve à pression constante. Pour les deux épreuves, il sera nécessaire d'effectuer des corrections afin de tenir compte des écarts de la température ambiante par rapport à la valeur de référence hypothétique de 30 °C.

**NOTA.** La norme ISO 21014:2006 « Récipients cryogéniques – Performances d'isolation cryogénique » décrit en détail les méthodes qui permettent de déterminer les performances d'isolation des récipients cryogéniques et fournit une méthode de calcul du temps de retenue. ».

Renommer les paragraphes **6.8.3.4.10** à **6.8.3.4.16** en tant que **6.8.3.4.12** à **6.8.3.4.18**.

[Document de référence : document informel INF.8]

- 6.8.3.4.12** (auparavant 6.8.3.4.10) Remplacer « 6.8.3.4.14 » par :  
« 6.8.3.4.16 ».

[Document de référence : document informel INF.8]

- 6.8.3.4.16** (auparavant 6.8.3.4.14) Remplacer « 6.8.3.4.15 » par :  
« 6.8.3.4.17 ».

[Document de référence : document informel INF.8]

- 6.8.3.4.18** (auparavant 6.8.3.4.16) Remplacer « 6.8.3.4.10 à 6.8.3.4.15 » par :  
« 6.8.3.4.12 à 6.8.3.4.17 ».

[Document de référence : document informel INF.8]

- 6.8.3.5.4** Modifier comme suit :

« **6.8.3.5.4** Sur les citernes destinées au transport de gaz liquéfiés réfrigérés :

- La pression maximale autorisée de service<sup>19)</sup> ;
- Le temps de retenue de référence (en jours ou en heures) pour chaque gaz<sup>19)</sup> ;
- Les pressions initiales associées (en bars ou en kPa)<sup>19)</sup>. ».

[Document de référence : document informel INF.8]

- 6.8.3.5.10** À l'avant-dernier tiret, remplacer « 6.8.3.4.10 et 6.8.3.4.13 » par :  
« 6.8.3.4.12 et 6.8.3.4.15 ».

[Document de référence : document informel INF.8]

**6.8.3.5.11** Dans la colonne de gauche, au dernier tiret, remplacer « 6.8.3.4.13 » par :  
« 6.8.3.4.15 ».

[Document de référence : document informel INF.8]

## Chapitre 6.11

**6.11.2.3** Dans le tableau, ajouter la nouvelle ligne suivante :  
«

Conteneur pour vrac souple	BK 3
----------------------------	------

».

[Document de référence : document informel INF.7]

**6.11** Ajouter la nouvelle section 6.11.5 suivante :

« **6.11.5 Prescriptions relatives à la conception et à la construction des conteneurs pour vrac souples BK3 et aux contrôles et épreuves qu'ils doivent subir**

**6.11.5.1 Prescriptions concernant la conception et la construction**

**6.11.5.1.1** Les conteneurs pour vrac souples doivent être étanches aux pulvérulents.

**6.11.5.1.2** Les conteneurs pour vrac souples doivent être complètement fermés de manière à empêcher la perte du contenu.

**6.11.5.1.3** Les conteneurs pour vrac souples doivent être imperméables à l'eau.

**6.11.5.1.4** Les parties du conteneur pour vrac souple se trouvant directement en contact avec des marchandises dangereuses:

- a) Ne doivent pas être affectées ni sensiblement affaiblies par ces marchandises dangereuses elles-mêmes ;
- b) Ne doivent pas produire d'effets dangereux, par exemple par catalyse d'une réaction ou par réaction avec les marchandises dangereuses elles-mêmes ;
- c) Ne doivent pas permettre une perméation des marchandises qui puisse constituer un danger dans des conditions normales de transport.

**6.11.5.2 Équipement de service et dispositifs de manutention**

**6.11.5.2.1** Les dispositifs de remplissage et de vidange doivent être construits de manière à être protégés contre les détériorations au cours du transport et de la manutention. Les dispositifs de remplissage et de vidange doivent être fixés de manière à prévenir toute ouverture intempestive.

**6.11.5.2.2** Les élingues du conteneur pour vrac souple, lorsqu'elles sont montées, doivent supporter la pression et les charges dynamiques susceptibles de s'exercer dans des conditions normales de manutention et de transport.

**6.11.5.2.3** Les dispositifs de manutention doivent être suffisamment robustes pour résister à une utilisation répétée.

### 6.11.5.3 Contrôles et épreuves

**6.11.5.3.1** Le modèle type de chaque conteneur pour vrac souple doit être soumis aux épreuves indiquées au 6.11.5 suivant les procédures fixées par l'autorité compétente qui autorise l'attribution de la marque et doit être agréé par cette autorité compétente.

**6.11.5.3.2** Les épreuves doivent être répétées également après chaque modification du modèle type qui affecte la conception, le matériau ou le mode de fabrication d'un conteneur pour vrac souple.

**6.11.5.3.3** Les épreuves doivent être exécutées sur des conteneurs pour vrac souples préparés comme pour le transport. Pendant la durée des épreuves, les conteneurs pour vrac souples doivent être remplis jusqu'à la masse maximale à laquelle ils peuvent être utilisés et leur contenu doit être réparti de manière équilibrée. Les matières devant être transportées dans le conteneur pour vrac souple peuvent être remplacées par d'autres matières pour autant que les résultats des essais n'en soient pas faussés. Si une autre matière est utilisée, elle doit avoir les mêmes caractéristiques physiques (masse, granulométrie, etc.) que la matière à transporter. Il est permis d'utiliser un lest additionnel, par exemple des sacs de grenaille de plomb, pour obtenir la masse totale requise du colis, à condition qu'il soit placé de manière à ne pas fausser les résultats de l'épreuve.

**6.11.5.3.4** Les conteneurs pour vrac souples doivent être fabriqués et éprouvés conformément à un programme d'assurance qualité jugé satisfaisant par l'autorité compétente, de manière à garantir que chaque conteneur pour vrac souple satisfasse aux prescriptions du présent chapitre.

#### 6.11.5.3.5 Épreuves de chute

##### 6.11.5.3.5.1 Applicabilité

Épreuve sur modèle type pour tous les types de conteneurs pour vrac souples.

##### 6.11.5.3.5.2 Préparation pour les épreuves

Le conteneur pour vrac souple doit être rempli à sa masse brute maximale admissible.

##### 6.11.5.3.5.3 Mode opératoire

Le conteneur pour vrac souple doit tomber sur une surface rigide et horizontale. L'aire d'impact doit être :

- a) Monobloc et suffisamment massive pour ne pas se déplacer ;
- b) Plane, et dépourvue de défauts locaux susceptibles d'influer sur les résultats de l'épreuve ;
- c) Suffisamment rigide pour être indéformable dans les conditions d'épreuve et ne pas risquer d'être endommagée par les épreuves ; et
- d) Suffisamment étendue pour assurer que le conteneur pour vrac souple soumis à l'épreuve tombe entièrement sur sa surface.

Après la chute, le conteneur pour vrac souple doit être remis d'aplomb pour observation.

**6.11.5.3.5.4** La hauteur de chute doit être :

Groupe d'emballage III : 0,8 m.

**6.11.5.3.5.5** Critères d'acceptation

- a) Il ne doit pas être constaté de perte de contenu. Une légère perte lors du choc, par exemple aux fermetures ou aux coutures, n'est pas considérée comme une défaillance du conteneur pour vrac souple, à condition qu'il ne soit pas observé de fuite ultérieure lorsque le conteneur pour vrac souple est remis d'aplomb ;
- b) Il ne doit pas être constaté de dommage qui rendrait le conteneur pour vrac souple impropre à être transporté aux fins de récupération ou d'élimination.

**6.11.5.3.6** **Épreuve de levage par le haut**

**6.11.5.3.6.1** Applicabilité

Épreuve sur modèle type pour tous les types de conteneurs pour vrac souples.

**6.11.5.3.6.2** Préparation pour l'épreuve

Les conteneurs pour vrac souples doivent être chargés à la valeur de 6 fois leur masse nette maximale, et la charge doit être répartie de manière équilibrée.

**6.11.5.3.6.3** Mode opératoire

Un conteneur pour vrac souple doit être levé au-dessus du sol par la méthode pour laquelle il est conçu et être maintenu dans cette position pendant 5 min.

**6.11.5.3.6.4** Critères d'acceptation

Il ne doit être constaté aucun dommage du conteneur pour vrac souple ou de ses dispositifs de levage rendant le conteneur pour vrac souple impropre au transport ou à la manutention, ni aucune perte de contenu.

**6.11.5.3.7** **Épreuve de renversement**

**6.11.5.3.7.1** Applicabilité

Épreuve sur modèle type pour tous les types de conteneurs pour vrac souples.

**6.11.5.3.7.2** Préparation pour l'épreuve

Le conteneur pour vrac souple doit être rempli à sa masse brute maximale admissible.

**6.11.5.3.7.3** Mode opératoire

On fait basculer le conteneur pour vrac souple en soulevant le côté le plus éloigné de l'arête d'impact de façon qu'il tombe sur une partie quelconque de sa partie supérieure sur une surface rigide et horizontale. L'aire d'impact doit être :

- a) Monobloc et suffisamment massive pour ne pas se déplacer ;

- b) Plane, et dépourvue de défauts locaux susceptibles d'influer sur les résultats de l'épreuve ;
- c) Suffisamment rigide pour rester non déformable dans les conditions d'épreuve et ne pas risquer d'être endommagée par les épreuves ;
- d) Suffisamment étendue pour assurer que le conteneur pour vrac souple soumis à l'épreuve tombe entièrement sur sa surface.

**6.11.5.3.7.4** La hauteur de renversement pour tous les conteneurs pour vrac souples est définie comme suit:

Groupe d'emballage III : 0,8 m.

**6.11.5.3.7.5** Critère d'acceptation

Il ne doit pas être constaté de perte de contenu. Une légère perte lors du choc, par exemple aux fermetures ou aux coutures, n'est pas considérée comme une défaillance du conteneur pour vrac souple, à condition qu'il ne soit pas observé de fuite ultérieure.

**6.11.5.3.8** **Épreuve de redressement**

**6.11.5.3.8.1** Applicabilité

Épreuve sur modèle type pour tous les conteneurs pour vrac souples conçus pour être levés par le haut ou par le côté.

**6.11.5.3.8.2** Préparation pour l'épreuve

Le conteneur pour vrac souple doit être rempli à au moins 95 % de sa capacité et à sa masse brute maximale admissible.

**6.11.5.3.8.3** Mode opératoire

Le conteneur pour vrac souple, couché sur le côté, est relevé à une vitesse d'au moins 0,1 m/s par l'intermédiaire de la moitié de ses dispositifs de levage au maximum, jusqu'à ce qu'il soit suspendu au-dessus du sol en position droite.

**6.11.5.3.8.4** Critère d'acceptation

Il ne doit être constaté aucun dommage du conteneur pour vrac souple ou de ses dispositifs de levage rendant le conteneur pour vrac souple impropre au transport ou à la manutention.

**6.11.5.3.9** **Épreuve de déchirement**

**6.11.5.3.9.1** Applicabilité

Épreuve sur modèle type pour tous les types de conteneurs pour vrac souples.

**6.11.5.3.9.2** Préparation pour l'épreuve

Le conteneur pour vrac souple doit être rempli à sa masse brute maximale admissible.

#### **6.11.5.3.9.3** Mode opératoire

La face la plus large du conteneur pour vrac souple posé au sol est entaillée sur 300 mm de long dans toute l'épaisseur de la paroi. L'entaille doit être effectuée à un angle de 45° par rapport à l'axe principal du conteneur pour vrac souple, à mi-distance entre le fond et le niveau supérieur du contenu. Une charge superposée uniformément répartie égale à deux fois la masse brute maximale est ensuite appliquée sur le conteneur pour vrac souple pendant au moins 15 min. Les conteneurs pour vrac souples conçus pour être levés par le haut ou par le côté doivent, une fois la charge enlevée, être levés au-dessus du sol et être maintenus dans cette position pendant 15 min.

#### **6.11.5.3.9.4** Critère d'acceptation

L'entaille ne doit pas s'agrandir de plus de 25 % par rapport à sa longueur initiale.

#### **6.11.5.3.10** Épreuve de gerbage

##### **6.11.5.3.10.1** Applicabilité

Épreuve sur modèle type pour tous les types de conteneurs pour vrac souples.

##### **6.11.5.3.10.2** Préparation pour l'épreuve

Le conteneur pour vrac souple doit être rempli à sa masse brute maximale admissible.

##### **6.11.5.3.10.3** Mode opératoire

Le conteneur pour vrac souple doit être soumis à une charge appliquée sur sa partie supérieure équivalant à 4 fois la capacité de charge pour laquelle il est conçu pendant 24 h.

##### **6.11.5.3.10.4** Critère d'acceptation

Il ne doit pas être constaté de perte de contenu pendant l'épreuve ou après le retrait de la charge.

#### **6.11.5.4** Procès-verbal d'épreuve

**6.11.5.4.1** Un procès-verbal d'épreuve comprenant au moins les indications suivantes doit être établi et mis à disposition des utilisateurs du conteneur pour vrac souple :


1. Nom et adresse du laboratoire d'épreuve ;
2. Nom et adresse du requérant (si nécessaire) ;
3. Numéro d'identification unique du procès-verbal d'épreuve ;
4. Date du procès-verbal d'épreuve ;
5. Fabricant du conteneur pour vrac souple ;
6. Description du modèle type de conteneur pour vrac souple (par exemple, dimensions, matériaux, fermetures, épaisseur, etc.) avec éventuellement photo(s) ;

7. Capacité maximale/masse brute maximale admissible ;
8. Caractéristiques du contenu d'épreuve, par exemple, granulométrie pour les matières solides ;
9. Description et résultat des épreuves ;
10. Le procès-verbal d'épreuve doit être signé, avec indication du nom et de la qualité du signataire.

**6.11.5.4.2** Le procès-verbal d'épreuve doit attester que le conteneur pour vrac souple prêt pour le transport a été éprouvé conformément aux dispositions applicables du présent chapitre et que l'utilisation d'autres méthodes ou éléments de confinement peut invalider le procès-verbal. Un exemplaire du procès-verbal d'épreuve doit être mis à la disposition de l'autorité compétente.

### **6.11.5.5 Marquage**

**6.11.5.5.1** Tout conteneur pour vrac souple fabriqué et destiné à être utilisé conformément aux dispositions du RID doit porter une marque apposée de manière durable et lisible, placée dans un endroit bien visible. Le marquage, en lettres, chiffres et symboles d'au moins 24 mm de haut, doit comprendre les éléments suivants :

- a) Le symbole de l'ONU pour les emballages . Ce symbole ne doit être utilisé que pour certifier qu'un emballage, un conteneur pour vrac souple, une citerne mobile ou un CGEM satisfait aux prescriptions applicables des chapitres 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 6.7 ou 6.11 ;
- b) Le code BK3 ;
- c) Une lettre majuscule indiquant le ou les groupes d'emballage pour lequel ou lesquels le modèle type a été agréé :  
Z pour le groupe d'emballage III seulement ;
- d) Le mois et l'année de fabrication (deux derniers chiffres) ;
- e) La ou les lettres indiquant le pays d'agrément conformément aux signes distinctifs utilisés pour les véhicules automobiles en circulation routière internationale<sup>2)</sup> ;
- f) Le nom ou le symbole du fabricant ou une autre identification du conteneur pour vrac souple selon la prescription de l'autorité compétente ;
- g) La charge appliquée lors de l'épreuve de gerbage en kg ;
- h) La masse brute maximale admissible en kg.

Les divers éléments de la marque doivent être apposés dans l'ordre des alinéas a) à h) ; chaque élément de la marque apposée conformément à ces alinéas doit être clairement séparé, par exemple par une barre oblique ou un espace, de manière à être aisément identifiable.

<sup>2)</sup> Signe distinctif utilisé sur les véhicules dans le trafic routier international en vertu de la Convention de Vienne sur la circulation routière (1968).



#### 6.11.5.5.2 Exemple de marquage



BK3/Z/11 09  
RUS/NTT/MK-14-10  
56000/14000. »

[Document de référence : document informel INF.7]

### Chapitre 7.3

**7.3.2.1** Dans la deuxième phrase (première phrase actuelle), remplacer « codes BK 1 et BK 2 » par :

« codes BK 1, BK 2 et BK 3 ».

Après la description de la signification des codes BK 1 et BK 2, ajouter :

« BK 3 : le transport en conteneur pour vrac souple est autorisé. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

**7.3.2** Ajouter la nouvelle sous-section 7.3.2.10 suivante :

#### « 7.3.2.10 Utilisation des conteneurs pour vrac souples

**7.3.2.10.1** Avant le remplissage d'un conteneur pour vrac souple, il doit être soumis à une inspection visuelle pour contrôler qu'il est structurellement propre à l'emploi, que les élingues en matière textile, les sangles de la structure porteuse, le tissu de la structure, les pièces des dispositifs de verrouillage y compris les pièces en métal et en matière textile sont exempts de parties en saillie ou de détérioration et que les doublures intérieures ne présentent pas d'accrocs, de déchirures ou de dommages.

**7.3.2.10.2** La durée d'utilisation admise pour le transport de marchandises dangereuses est de 2 ans à compter de la date de fabrication pour les conteneurs pour vrac souples.

**7.3.2.10.3** Le conteneur pour vrac souple doit être muni d'un évent s'il y a un risque d'accumulation dangereuse de gaz à l'intérieur du conteneur. Cet évent doit être conçu de façon à éviter la pénétration de matières étrangères ou l'entrée d'eau dans des conditions normales de transport.

**7.3.2.10.4** Les conteneurs pour vrac souples doivent être remplis de manière à ce que, lorsqu'ils sont chargés, le rapport entre leur hauteur et leur largeur ne dépasse pas 1,1. De plus, la masse brute maximale des conteneurs pour vrac souples ne doit pas dépasser 14 t. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

### Chapitre 7.5

**7.5.3** Modifier comme suit :

#### « 7.5.3 Distance de protection

Chaque wagon, grand conteneur, citerne mobile ou véhicule routier contenant des matières ou objets de la classe 1 et portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles n<sup>os</sup> 1, 1.5 ou 1.6, doit être séparé dans le même convoi des wagons,

grands conteneurs, citernes mobiles, conteneurs-citernes, CGEM [ou véhicules routiers] portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles n<sup>os</sup> 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2 par une distance de protection.

La condition de cette distance de protection est satisfaite si l'espace entre le plateau de tampon d'un wagon ou la paroi d'un grand conteneur, d'une citerne mobile ou d'un véhicule routier et le plateau de tampon d'un autre wagon ou la paroi d'un autre grand conteneur, citerne mobile, conteneur-citerne, CGEM ou véhicule routier est :

- a) d'au moins 18 m, ou
- b) occupé par 2 wagons à 2 essieux ou un wagon à 4 essieux ou plus. ».

[Document de référence : OTIF/RID/CE/GTP/2014/20 tel qu'amendé]

**7.5.7** Ajouter les nouvelles sous-sections suivantes :

« **7.5.7.4** (réservé)

**7.5.7.5** (réservé)

**7.5.7.6** **Chargement des conteneurs pour vrac souples**

**7.5.7.6.1** Les conteneurs pour vrac souples doivent être transportés dans un wagon ou conteneur munis de parois de côté et d'extrémité rigides d'une hauteur correspondant à au moins deux tiers de la hauteur du conteneur pour vrac souple.

**NOTA.** Lors du chargement de conteneurs pour vrac souples dans un wagon ou conteneur, une attention particulière doit être portée aux instructions relatives à la manutention et à l'arrimage des matières dangereuses énoncées au 7.5.7.1, ainsi qu'aux Directives OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans les engins de transport.

**7.5.7.6.2** Les conteneurs pour vrac souples doivent être arrimés au moyen de dispositifs adéquats capables de les retenir dans le wagon ou conteneur de manière à prévenir, pendant le transport, tout mouvement susceptible de modifier la position du conteneur pour vrac souple ou de causer des dommages à celui-ci. On peut également empêcher le mouvement des conteneurs pour vrac souples en comblant les vides par le fardage, le calage ou l'arrimage. Lorsque des dispositifs de tension tels que des bandes de cerclage ou des sangles sont utilisés, ceux-ci ne doivent pas être trop serrés, au point d'endommager ou de déformer les conteneurs pour vrac souples.

**7.5.7.6.3** Les conteneurs pour vrac souples ne doivent pas être gerbés. ».

[Document de référence : document informel INF.7]

**7.5.11**

**CW 30** Modifier comme suit :

« **CW 30** (supprimé) ».

[Document de référence : document informel INF.8]

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

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

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

<sup>1</sup> Les articles, paragraphes, etc. sans désignation particulière sont ceux du RID. Les renvois aux procès-verbaux de session sans indication plus précise de l'organe concernent les sessions de la Commission de révision, à moins qu'il n'en ressorte autrement du contexte.

<sup>2</sup> Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne n° L 260 du 30 septembre 2008, p. 13.

et ce indépendamment d'un contrat de transport CIM et du document de transport utilisé.

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

juridique, et en particulier la définition des obligations des intervenants. Étant donné que la reprise, dans l'ADR même, du contenu du nouvel Appendice C à la COTIF élaboré par le groupe de travail aurait entraîné une modification de l'ADR nécessitant une ratification, le président du groupe de travail a soumis à la Réunion commune RID/ADR en janvier 1997 des propositions correspondantes de l'Autriche. Celles-ci consistaient à reprendre une partie importante des dispositions juridiques restructurées du futur Appendice C, notamment les définitions et les dispositions relatives aux obligations des intervenants, dans la partie générale de l'annexe technique, non sujette à ratification, tant de l'ADR que du RID. La Réunion commune RID/ADR (17 au 21 mars 1997) a approuvé, sur le principe, cette façon de procéder. La proposition de l'Autriche a été adaptée au cadre juridique de l'ADR et de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ainsi qu'à la structure des annexes de l'ADR, ce qui a entraîné une nouvelle rédaction des textes du RID élaborés par le groupe de travail. Cette façon de procéder a été également soutenue par la Commission européenne puisqu'il était possible, par ce biais, de reprendre telles quelles les nouvelles dispositions juridiques et les dispositions techniques restructurées dans les appendices à la directive-cadre RID/ADR/ADN.

11. Le problème de la modification des dispositions communes de la partie générale des annexes techniques du RID et de l'ADR par la procédure simplifiée, c'est-à-dire pour le RID, comme cela se pratiquait jusque-là, par décision de la Commission d'experts du RID et, pour les annexes techniques de l'ADR, en vertu de l'article 14, se pose, en principe, dans les mêmes termes pour les deux règlements : si, pour les États membres, une modification de ces dispositions par la procédure simplifiée est acceptable en ce qui concerne l'ADR, il devrait en être de même pour les dispositions parallèles du RID.
12. Les dispositions juridiques à caractère général qui restaient du projet initial de nouvel appendice C du groupe de travail (doc. AG 4/3.3 du 1<sup>er</sup> juillet 1997) ont été examinées par la Commission de révision lors de sa 17<sup>e</sup> session (4 mai 1998) et adoptées dans un premier temps à titre indicatif puisque le quorum n'était pas atteint (dix-huit des trente-neuf États membres de l'OTIF étaient représentés). Ces dispositions constituent, sur le plan du contenu, le strict minimum pour donner un fondement juridique à l'annexe « technique » à l'Appendice C.
13. Lors de sa 19<sup>e</sup> session, la Commission de révision a décidé, dans le cadre des discussions relatives à la convention de base de la COTIF, que la Commission d'experts du RID devait être compétente non seulement en matière de décisions relatives à l'annexe « technique » de l'Appendice C, mais aussi en ce qui concerne les propositions de modification de l'Appendice C (procès-verbal, p. 77). Cela n'est pas sans importance eu égard à l'article 2 (Exemptions) (v. ch. 3 des remarques relatives à l'art. 2). Le texte adopté par la Commission de révision prévoit toutefois qu'un tiers des États représentés au sein de la Commission peut demander que des propositions de modification soient soumises pour décision à l'Assemblée générale (art. 33, § 5 de la COTIF). Voir également la remarque au chiffre 19.
14. Lors de sa 20<sup>e</sup> session (1<sup>er</sup> septembre 1998), la Commission de révision a pu clore, en deuxième lecture, les discussions concernant le nouvel Appendice C (RID – sans annexe « technique ») avec le quorum requis.
15. Malgré l'accord de principe de la Réunion commune RID/ADR en mars 1997 de fixer les définitions et les obligations des différents intervenants au transport de marchandises dangereuses dans les annexes dites techniques du RID et de l'ADR (v. ch. 10), les textes élaborés à cette fin par le groupe de travail ont maintes fois été remis en cause (v. les rapports sur les réunions suivantes : Réunion commune RID/ADR, septembre 1997, Bulletin 1997, p. 336 ; 9<sup>e</sup> session du groupe de travail, octobre 1997, Bulletin 1997, p. 338 ; 10<sup>e</sup> session du groupe de travail, janvier 1998, Bulletin 1998, p. 41 ; Réunion commune RID/ADR, mars 1998, Bulletin 1998, p. 80 ; 11<sup>e</sup> session du groupe de travail, 19 mai 1998, Bulletin 1998, p. 148). Finalement, les textes en question figurant dans la première partie des annexes du RID et de l'ADR, ont été (exception faite de quelques rares points restés en suspens) adoptés par la Réunion commune RID/ADR en septembre 1998. Les points restés en suspens, notamment la fixation



définitive des obligations des différents intervenants, ont encore fait l'objet de discussions au sein de différents autres groupes de travail. L'ensemble des textes a encore dû être formellement adopté par la Commission d'experts du RID (et pour l'ADR, par l'organe compétent de la CEE-ONU).

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

## **Dans le détail**

### **Article premier**

#### **Champ d'application**

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

tés par les conditions du transport et le séjour des marchandises dangereuses dans les wagons, citernes et conteneurs nécessité par les conditions du trafic, pendant et après le changement de lieu. La notion de « transport » englobe également le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses pour changement de mode ou de moyen de transport (transbordement).

3. Le § 1, lettre b), régit avant tout le problème des transports complémentaires sur des parcours maritimes. Dans ce contexte, le transport de wagons-citernes sur des ferries en mer Baltique, revêt une importance particulière. Dans le cas de transports complémentaires par route ou par voies de navigation intérieure, l'ADR et l'ADN s'appliquent toujours, même s'il n'y a qu'un contrat de transport, au transport effectué avec le mode de transport correspondant.
4. Le code IMDG ne contient à l'heure actuelle aucune disposition spéciale concernant les transports susmentionnés de wagons-citernes. Le « *Memorandum of understanding* » contient des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses en mer Baltique.
5. Dans la mesure où le code IMDG ne créera, à l'avenir, aucune prescription particulière pour les transports maritimes de wagons ferroviaires mentionnés ci-dessus (du moins, est-ce peu probable), il faudra une réglementation légale qui pourrait fort bien être l'annexe de l'Appendice C. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, le code IMDG est un élément constitutif contraignant de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et a par conséquent le caractère de droit international contraignant. Les dispositions particulières du RID ne doivent donc pas être en contradiction avec ces dispositions relevant du droit maritime ; en revanche, elles peuvent les compléter. Par conséquent, le texte adopté par la Commission de révision comporte, eu égard en particulier au futur droit maritime, une réserve quant aux prescriptions internationales applicables aux transports effectués avec un autre mode de transport (procès-verbal, 20<sup>e</sup> session, 1<sup>re</sup> séance, p. 2/3).
6. La possibilité accordée aux États membres par l'article 42, § 1, première phrase de la COTIF 1999 de déposer des déclarations de non application de certains appendices à la Convention dans leur intégralité a nécessairement conduit à distinguer, dans les dispositions de certains appendices, les États membres qui appliquent l'appendice de ceux qui ont fait une déclaration de non application. À cette fin, un terme spécifique « État partie » a été introduit dans les appendices F (APTU) et G (ATMF). Il désigne un État membre qui n'a pas fait de déclaration de non application de l'appendice concerné. Étant donné que la Fédération de Russie a adhéré le 1<sup>er</sup> février 2010 à l'OTIF en faisant une déclaration de non application de l'Appendice C (RID) et que, par conséquent, le RID n'est pas applicable à l'ensemble des États membres de l'OTIF, il a donc fallu également faire une distinction dans le RID. Par conséquent, le terme « État partie au RID » a été défini par analogie avec les APTU et ATMF (voir les explications relatives à l'article premier *bis*) et « États membres » a été remplacé à la lettre a) par « États parties au RID ».
7. Ne sont États parties au RID que les États ayant ratifié le Protocole 1999 et étant investis de tous les droits pour les modifications de l'appendice C et son annexe. Toutefois, les États membres de la COTIF 1980 sont assimilés aux États parties au RID pour ce qui est de leurs droits et obligations en vertu de l'annexe à l'appendice C jusqu'à ce qu'ils ratifient la COTIF 1999 et deviennent eux-mêmes des États parties au RID (voir le 1.1.2.4 de la version du RID applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015).<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> L'annexe 2 du document final de la 7<sup>e</sup> Assemblée générale de l'OTIF (Berne, 23 et 24 novembre 2005) énonce les conséquences juridiques de l'entrée en vigueur de la COTIF 1999 dans l'hypothèse où tous les États n'auraient pas ratifié à temps le Protocole de Vilnius ([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/AG\\_7\\_PV\\_24.11.2005\\_ad02\\_f.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/AG_7_PV_24.11.2005_ad02_f.pdf)).

8. S'inspirant de formulations similaires figurant dans l'ADR et l'ADN ainsi que dans la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le § 2 contient l'interdiction de transporter en trafic ferroviaire international des marchandises dangereuses dont le RID exclut le transport. Cette constatation a pour objectif la clarté juridique.

### **Article premier bis** **Définitions**

Le présent article contient la nouvelle définition du terme « État partie au RID ». Pour la justification, voir ch. 6 des remarques relatives à l'article premier.

### **Article 2** **Exemptions**

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

### **Article 3** **Restrictions**

1. À l'instar de l'article 4, al. 1, de l'ADR et de l'article 6 de l'ADN ainsi que des dispositions analogues de la directive-cadre RID/ADR/ADN de l'UE, le RID stipule également que chaque État partie au RID conserve le droit de réglementer ou d'interdire des transports internationaux ferroviaires de marchandises dangereuses pour des raisons autres que celle de la sécurité du transport, pour autant que celle-ci ne soit pas déjà assurée par les dispositions de l'annexe.
2. Pour la justification de la raison pour laquelle « État membre » a été remplacé par « État partie au RID », voir ch. 6 des remarques relatives à l'article premier.



**Article 4****Autres prescriptions**

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

**Article 5****Type de train admis. Transport en tant que colis à main, bagages enregistrés ou dans ou sur des véhicules**

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

8. Le nouveau libellé du § 2 a été aligné sur l'article 12, § 4, des CIV, où le voyageur n'apparaît pas comme le destinataire.

**Article 6**

**Annexe**

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

---

**Liste des participants  
Teilnehmerliste  
List of participants**

**I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States**

**Allemagne/Deutschland/Germany**

M. H. Rein  
M. A. Hoffmann  
M. B. Hilbert

**Belgique/Belgien/Belgium**

M<sup>me</sup> C. Bailleux

**Croatie/Kroatien/Croatia**

M. B. Mikulić

**Danmark/Dänemark/Denmark**

M. S. R. Thomsen

**Espagne/Spainien/Spain**

M. E. Santiago González  
M<sup>me</sup> S. García Wolfrum  
M<sup>me</sup> E. Fernández García-Obledo  
M. L. del Prado Arévalo  
M<sup>me</sup> F. Rodríguez  
M. E. Espiago del Tiempo

**Finlande/Finnland/Finland**

M<sup>me</sup> A. Häkkinen

**France/Frankreich/France**

M<sup>me</sup> G. Pompidor

**Géorgie/Georgien/Georgia**

M. T. Tvildiani  
M. D. Shvelidze

**Italie/Italien/Italy**

M. B. Legittimo  
M. R. Cammarata

**Lettonie/Lettland/Latvia**

M. D. Lacis  
M. V. Stuppe

**Lituanie/Litauen/Lithuania**

M. A. Tolstoj  
M<sup>me</sup> L. M. Vanceviciene (JSC)

**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**

M. A. Wustrau

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

M. K. Tiemersma

**Pologne/Polen/Poland**

M<sup>me</sup> J. Dolinska  
M. K. Grzegorzcyk  
M. H. Ognik

**Suède/Schweden/Sweden**

M. B. Zetterström  
M. B. Antonsson

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

M. C. Bonnet

**République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic**

M. L. Knížek  
M. V. Hájek

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom**

M<sup>me</sup> H. North  
M. A. Bale (Scientifics)

## **II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States**

### **Russie/Russland/Russia**

M. A. Volkov (RZD)  
M. A. Khristolyubov (RZD)  
M. P. Okorochkov (RZD)  
M<sup>me</sup> E. Goryacheva (RZD)

## **III. Organisations internationales gouvernementales/ Internationale Regierungsorganisationen/ International governmental organisations**

### **Union européenne/Europäische Union/European Union**

M. R. Ferravante (17/18.11.2014)

### **Agence ferroviaire européenne/Europäische Eisenbahn-Agentur/European Railway Agency (ERA)**

M. E. Ruffin

### **Committee of the Organization for Cooperation of Railways (OSSJD)**

M. E. Arfa

## **IV. Organisations internationales non gouvernementales Internationale Nichtregierungsorganisationen International non-governmental organisations**

### **CEFIC**

M. T. Klein

### **IDGCA**

M. E. Akhundov

### **UIC**

M. J.-G. Heintz

### **UIP**

M. R. Kogelheide

**UIRR**

M. U. Lück  
M. O. Zanini

**V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat**

M. J. Conrad  
M<sup>me</sup> K. Guricová

**VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters**

M. W. Küpper  
M. D. Ashman  
M<sup>me</sup> I. Peremota  
M<sup>me</sup> H. Gizeleza

---