



INF.5

6 janvier 2016

Original : allemand

RID/ADR/ADN

Réunion commune de la Commission d'experts du RID
et du groupe de travail pour le transport de marchandises dangereuses
(Berne, 14-18 mars 2016)

Point d'ordre du jour n° 5 a) : **Propositions de modifications du RID/ADR/ADN –
Questions en suspens**

**Conclusions de la 5^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts
du RID (Zagreb, 23-27 novembre 2015)**

Communication du Secrétariat de l'OTIF

1. Au cours de la 5^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Zagreb, 23-27 novembre 2015), différents problèmes pouvant également concerner les prescriptions de l'ADR et de l'ADN ont été traités. Le Secrétariat a été prié de présenter ces questions à la session suivante de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
2. Les paragraphes correspondants du projet de rapport ([OTIF/RID/CE/GTP/2015-A]) sont reproduits ci-après.

**Textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2014 et 2015 et par le groupe de
travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2014**

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/12 (Secrétariat)

4. Pour commencer, le groupe de travail adopte le document 2015/12 préparé par le Secrétariat avec les textes consolidés adoptés par la Réunion commune en 2014 et 2015 et par le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID en novembre 2014.

5. À cette occasion et sur proposition du Secrétariat, le libellé du 1.4.2.2.1 f) est harmonisé avec le texte adopté pour l'ADR. Au 2.2.9.1.14, « véhicules » est ajouté dans la nouvelle ligne avant le nota. Cette dernière modification pouvant aussi concerner l'ADR, le Secrétariat est prié d'en informer la Réunion commune.

2.2.9.1.14 La première modification demandée est libellée comme suit :

« Dans les matières énumérées avant le nota, après “Condensateurs électriques à double couche (avec une capacité de stockage d'énergie supérieure à 0,3 Wh)” ajouter une nouvelle ligne libellée comme suit :

“Moteurs et machines à combustion interne”. »

Textes adoptés par la 99^e session du WP.15 (Genève, 9-13 novembre 2015)

Documents informels : INF.3 (Secrétariat)
INF.12 (Espagne/Royaume-Uni)

8. Certains délégués voient au 5.4.2 une incohérence puisqu'il est d'une part question du « certificat d'emportage de conteneur/véhicule », mais que de l'autre, seules des exigences pour les conteneurs sont formulées.
9. Le représentant du Royaume-Uni rappelle qu'au moment de l'introduction des prescriptions pour le certificat d'emportage dans le RID/ADR, il avait été explicitement décidé de ne pas ajouter d'exigences complémentaires pour les wagons ou véhicules. La raison en était d'une part qu'en règle générale, les prescriptions pour un autre mode de transport ne sont pas intégrées dans le RID/ADR et d'autre part que les wagons et véhicules peuvent recevoir des charges supplémentaires jusqu'à leur arrivée au port de sorte que seul le dernier chargeur peut être en mesure d'émettre un certificat d'emportage.
10. Le groupe de travail adopte sur le principe le document informel INF.12 préparé par l'Espagne et le Royaume-Uni, mais les textes modifiés, à l'exception du nota ne concernant que le RID, sont provisoirement mis entre crochets jusqu'à validation par la Réunion commune.

Le 5.4.2 est reproduit ci-après dans son intégralité (les éléments modifiés ou nouveaux sont soulignés et les propositions de texte du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID sont entre crochets) :

5.4.2 [Certificat d'emportage de conteneur/véhicule]

Si un transport de marchandises dangereuses dans un conteneur précède un parcours maritime, un certificat d'emportage de conteneur/véhicule conforme à la section 5.4.2 du Code IMDG⁽¹⁾⁽²⁾ doit être fourni avec le document de transport. [Si un transport de marchandises dangereuses dans un véhicule précède un parcours maritime, un certificat d'emportage de conteneur/véhicule conforme à la section 5.4.2 du Code IMDG⁽¹⁾⁽²⁾ peut être fourni avec le document de transport.]

Un document unique peut remplir les fonctions du document de transport prescrit au 5.4.1 et du certificat d'emportage de conteneur/véhicule prévus ci-dessus ; dans le cas contraire, ces documents doivent être attachés les uns aux autres. Si un document unique doit remplir le rôle de ces documents, il suffira, pour ce faire, d'insérer dans le document de transport une déclaration indiquant que le chargement du conteneur [ou du véhicule] a été effectué conformément aux règlements modaux applicables, avec l'identification de la personne responsable du certificat d'emportage de conteneur/véhicule.

- Nota.** 1. Le certificat d'emportage de conteneur/véhicule n'est pas exigé pour les citernes mobiles, les conteneurs-citernes et les CGEM.
2. Aux fins de la présente section, le terme « véhicule » inclut les wagons.

Autres commentaires

Document informel : INF.2 (Royaume-Uni)

11. Le groupe de travail adopte les demandes de modifications présentées par le représentant du Royaume-Uni dans le document informel INF.2, à l'exception des propositions aux paragraphes 2 et 6.
12. Au sujet de la proposition au paragraphe 2, il constate qu'il ne peut être tout à fait exclu que des véhicules contenant des matières chauffées destinées au marquage routier doivent être transportés sur des véhicules ferroviaires et que la disposition spéciale 668 devrait donc rester associée au numéro ONU 3257, dans le RID également.
13. Étant donné qu'elle concerne également l'ADR, le représentant du Royaume-Uni est prié de soumettre sa proposition présentée au paragraphe 6 à la Réunion commune.

Note du Secrétariat :

À des fins de simplification, la proposition du Royaume-Uni présentée au paragraphe 6 du document informel INF.2 est reprise ici :

6. Page 33

Étant donné que pour ces nouvelles rubriques de numéros ONU 0015, 0016 et 0303, l'étiquette de danger de modèle 6.1 est également prescrite, la question s'est posée de savoir s'il n'était pas aussi nécessaire d'insérer la disposition spéciale « CW 28 » dans la colonne (18), comme c'est le cas pour les autres rubriques de la classe 1 pour lesquelles l'étiquette de danger de modèle 6.1 est prescrite. Il en va de même pour la disposition spéciale CV 28 de l'ADR.

Entité chargée de l'entretien (ECE)

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/2 (UIP)

Documents informels : INF.14 (ERA)
INF.15 (UIP)

30. S'appuyant sur les discussions menées à la dernière session du groupe de travail (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2014-B, paragraphes 9 à 11), le représentant de l'UIP soumet son document 2015/2 dans lequel il propose une répartition des obligations entre l'exploitant d'un wagon-citerne et l'entité chargée de l'entretien (ECE).
31. Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne explique que pour la période biennale en cours, la proposition de l'UIP ne pourra pas être adoptée dans la teneur présentée puisqu'elle contredit le règlement de l'UE sur les ECE.

32. Les délégués nationaux qui s'expriment sur ce sujet appuient la répartition des obligations proposée par l'Agence dans son document informel INF.14, qui est ensuite adopté avec quelques modifications rédactionnelles. Les propositions de l'UIP relatives à la définition des ECE au 1.2.1, à l'insertion d'un nouvel alinéa au 1.4.2.2.7 dans les obligations du transporteur et à la modification du 4.3.2.1.7 sont également adoptées.
33. Il est recommandé à la Réunion commune d'introduire le mot « immédiatement » au deuxième tiret du 4.3.2.1.7 également pour les véhicules-citernes et conteneurs-citernes (« En cas de changement de propriétaire ou d'exploitant au cours de la durée de vie de la citerne, le dossier de citerne doit être immédiatement transféré à ce nouveau propriétaire ou exploitant. ») afin de bien préciser que le dossier de citerne doit être remis rapidement.

Vérification par le transporteur du marquage des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées conformément au chapitre 3.4

Document : OTIF/RID/CE/GTP/2015/9 (UIC)

Document informel : INF.5 (Suède)

48. Dans son document 2015/9, le représentant de l'UIC signale que le transporteur doit vérifier, sur la base du document de transport, que les plaques-étiquettes et marques prescrites sont apposées sur les wagons et conteneurs. Ces vérifications sont impossibles pour les marchandises transportées en quantités limitées conformément au chapitre 3.4 puisque le RID ne comporte aucune prescription de documentation pour ce type de transport. Il propose donc que soient au minimum indiqué dans le document de transport la présence de marchandises dangereuses en quantités limitées et leur masse brute totale, comme c'est le cas pour les quantités exceptées.
49. Dans son document informel INF.5, le représentant de la Suède donne des exemples de la manière dont pourraient être marqués les wagons contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées en fonction de la masse brute totale et de si d'autres marchandises dangereuses non transportées en quantités limitées y sont également présentes.
50. Plusieurs délégations souhaitent que la proposition de l'UIC soit traitée par la Réunion commune. D'autres n'y voient pas l'intérêt puisque la situation en trafic routier n'est pas comparable. À la différence du RID, il n'y a pas d'obligation d'information vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure et le conducteur du véhicule, qui a une idée d'ensemble de son chargement, accompagne l'envoi. Pour elles, une harmonisation du RID avec le Code IMDG serait ici plus pertinente.
51. Le Président explique que la Réunion commune pourrait résoudre la question en normalisant l'obligation, déjà présente au 3.4.12, d'informer le transporteur de la masse brute totale des marchandises dangereuses en quantités limitées, comme c'est le cas dans le chapitre 3.5, afin de faciliter les procédures électroniques. Comme au 3.5.6, un document de transport conforme au chapitre 5.4 ne devrait toutefois pas être nécessairement requis.
52. Le représentant de l'UIC annonce qu'il sollicitera l'avis des entreprises ferroviaires sur les suites à donner et que le cas échéant, un nouveau document sera soumis à la Réunion commune en mars 2016, qui tiendra compte des remarques des délégations.

5.4.1.2.2 – Dispositions additionnelles sur la documentation pour la classe 2

67. Le Secrétariat attire l'attention du groupe de travail sur une différence entre les prescriptions du 5.4.1.2.2 dans l'annexe 2 au SMGS et dans le RID. Une exigence supplémentaire dans l'annexe 2 au SMGS prévoit qu'en cas de transport de wagons-citernes vides ayant contenu des gaz liquéfiés relevant de certains codes de classification, la pression résiduelle dans la citerne après le déchargement doit être indiquée dans le document de transport.

68. Le représentant de la Russie explique que cette indication supplémentaire a été exigée par les autorités des États parties au SMGS afin d'éviter notamment une sous-pression à l'intérieur de la citerne, comme cela est plusieurs fois survenu en Sibérie.
 69. Le Président rappelle que des incidents impliquant la déformation de citernes par suite d'une sous-pression interne avaient par le passé conduit à introduire les 4.3.3.3.4 et 6.8.2.1.7 dans le règlement, qui comportent des mesures visant à empêcher l'apparition d'une telle sous-pression.
 70. Le groupe de travail est d'avis que cette question devrait être soumise au groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour examen.
-