



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.15/AC.1/1999/6
2 mars 1999

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Berne, 25-28 mai 1999)

RESTRUCTURATION DU RID/ADR

Rapport de la 13e réunion du groupe de travail de la Commission d'experts du RID
"Restructuration du RID" (Cracovie, 25 au 29 janvier 1999)

Transmis par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) *

Le secrétariat a reçu de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) le rapport reproduit ci-après.

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/1999/6.

PARTICIPATION

1. A l'invitation des Chemins de fer polonais (PKP), le groupe de travail de la Commission d'experts du RID "Restructuration du RID" a tenu sa 13ème réunion à Cracovie du 25 au 29 janvier 1999. Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette réunion : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque et Royaume-Uni. Par ailleurs étaient représentées l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP) et l'Association européenne des gaz industriels (EIGA). La réunion était présidée par Monsieur W. Visser (NS, Pays-Bas).

POINT 1 : CITERNES

2. Le Président a renvoyé dans le contexte de ce point de l'ordre du jour aux paragraphes 62 à 93 du rapport de la Réunion commune de septembre 1998 (voir document TRANS/WP.15/AC.1/74 - OCTI/RID/GT-III/1998-B).

3. Se référant au paragraphe 70 de ce rapport, le représentant de l'Allemagne a suggéré de recommander au WP.15, aux fins d'harmonisation, de munir également les véhicules-citernes du code de citerne, même si cela ne semble pas nécessaire du fait que le certificat d'agrément doit toujours se trouver à bord du véhicule.

Document 1998/1, Annexe 1

4. Le groupe de travail a examiné ensuite les questions spécifiques aux citernes restées en suspens lors de la réunion du groupe de travail restreint sur la partie 1.

Equipement de structure (paragraphe 19, N° 8)

5. L'Office central a attiré l'attention dans le doc. L7 sur le fait que dans le RID/ADR actuel, les éléments de stabilisation font partie intégrante de l'équipement de structure des conteneurs-citernes, mais pas des wagons-citernes/véhicules-citernes.

6. Le Président a fait remarquer qu'en ce qui concerne les éléments de stabilisation d'un conteneur-citerne, il s'agit de dispositifs extérieurs aux réservoirs qui empêchent un changement d'assiette (par exemple renversement, roulement) du réservoir. Les dispositifs intérieurs du réservoir tels que les brise-flots par exemple ne sont pas visés ici, et l'équipement de structure de conteneurs-citernes et de wagons-citernes/véhicules-citernes est ainsi en réalité différent.

7. Le groupe de travail a décidé de subdiviser la définition de l'équipement de structure en a) pour les conteneurs-citernes, en b) pour les wagons-citernes/véhicules-citernes et en c) pour les GRV, tout en maintenant les différences actuelles et en ne reprenant plus que les éléments "extérieurs" aux réservoirs, à l'instar des Recommandations de l'ONU.

1.6 Mesures transitoires (paragraphe 24)

8. Dans son document L7, l'Office central a constaté que la plupart des mesures transitoires se réfèrent aux conteneurs-citernes et aux wagons-citernes/véhicules-citernes et qu'ainsi un transfert de ces mesures transitoires dans le chapitre 4.2 (utilisation) pourrait entrer en ligne de compte.

9. Le groupe de travail a décidé de maintenir toutes les mesures transitoires dans la partie 1, et au 4.2.1.7 de reprendre un renvoi aux mesures transitoires de la partie 1.

Acier doux, acier de référence [paragraphe 30, N° 3b)]

10. Dans le document L13, l'Office central s'est demandé s'il y avait lieu de reprendre une définition pour l'acier de référence, tel que cela figure dans les Recommandations de l'ONU (partie 6). Le terme "acier de référence" n'est utilisé actuellement dans le RID/ADR qu'en corrélation avec les GRV, alors que dans les appendices sur les citernes l'on ne parle que d'"acier doux" et d'"acier doux de référence".

11. Le représentant de l'Allemagne a estimé que la définition de l'acier de référence des Recommandations de l'ONU ("acier ayant une résistance à la traction de 370 N/mm² et un allongement à la rupture de 27 %") devrait être reprise dans le RID/ADR, étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'un acier fictif dont les valeurs sont utilisées en tant que valeurs de conversion pour calculer l'épaisseur de paroi d'autres métaux.

12. La définition "acier doux" devrait cependant être maintenue, car l'épaisseur de paroi des aciers qui tombent sous cette définition n'a pas besoin d'être convertie. Il faudrait dans ce contexte se demander s'il n'y aurait pas lieu de reprendre le paragraphe 6.6.2.4.9 des Recommandations de l'ONU ("si on utilise de l'acier doux, il n'est pas nécessaire de faire le calcul avec la formule du paragraphe 6.6.2.4.6") dans le chapitre 6.7 pour rendre la situation claire.

13. Le groupe de travail s'est rallié à cet avis et a procédé aux modifications supplémentaires suivantes dans le chapitre 6.7 (document -/AC.1/1998/39) :

- la note de base de page 2/ au 6.7.1.1.24 reçoit la teneur suivante :

“En ce qui concerne la définition de l’acier doux” et de l’acier de référence, voir sous 1.2.1”.

- les significations de R_{m_0} et A_0 dans la note de bas de page ³⁾ au 6.7.1.1.24 sont modifiées comme suit :

“ $R_{m_0} = 370$ (limite minimale de résistance pour l’acier de référence, voir définition sous 1.2.1)”

“ $A_0 = 27$ (allongement minimal à la rupture).”

Citernes mobiles [paragraphe 30 c)]

14. Dans son document L13, l’Office central a demandé s’il ne fallait pas reprendre dans le RID/ADR la définition de la “citerne mobile” des Recommandations de l’ONU. Le groupe de travail restreint de Londres a été d’avis que cette définition très vaste est ressemblante à la définition du conteneur-citerne et ne devrait en conséquence pas être reprise.

15. Le groupe de travail a considéré une définition comme nécessaire, étant donné que dans une colonne particulière du tableau A du chapitre 3.2 l’on renvoie aux types de citernes de ces nouvelles citernes mobiles et qu’un conteneur-citerne au sens des Recommandations de l’ONU doit satisfaire aux dispositions de la CSC. C’est pourquoi l’on a repris entre crochets une définition brève qui renvoi aux Recommandations de l’ONU. En outre, un renvoi à la nouvelle édition du Code IMDG a été repris afin d’éviter une confusion avec les anciennes citernes mobiles selon le Code IMDG et qui ne sont pas conformes aux Recommandations de l’ONU : “[une citerne multimodale d’une contenance supérieure à 450 l conforme à la définition des Recommandations de l’ONU ou du Code IMDG, édition du xxxx, indiquée par un code de citerne (T-code) dans la colonne [] du tableau H du chapitre 3.2”]

1.1.4.3 Utilisation des conteneurs-citernes agréés pour les transports maritimes.

16. Le groupe de travail a discuté dans ce contexte la problématique de l’utilisation en transport terrestre des conteneurs-citernes agréés pour les transports maritimes (actuel marg. 1.9/212 190 de l’Appendice X/B.1b). Etant donné d’une part que les prescriptions des Recommandations de l’ONU relatives aux citernes multimodales doivent être incorporées dans le nouveau Code IMDG, et que d’autre part la construction des conteneurs-citernes OMI selon les prescriptions de l’actuel Code IMDG pendant une période transitoire jusqu’en 2003 et l’utilisation de ces conteneurs-citernes jusqu’à la fin de leur durée de vie devront être autorisées, il s’ensuit pour le RID/ADR la nécessité de réglementer l’utilisation de ces deux types de conteneurs-citernes/citernes mobiles en transport terrestre.

17. Le groupe de travail a proposé de réglementer comme suit dans le paragraphe 1.1.4.3.1 l'utilisation des anciens conteneurs-citernes de l'OMI :

“Les conteneurs-citernes qui ne répondent pas entièrement aux exigences du Chapitre 6.8, mais qui ont été agréés conformément [aux mesures transitoires de l'amendement 30/2001] du Code IMDG pour les transports maritimes en tant que citernes mobiles, peuvent être utilisés à la condition suivante : [seules les matières admises au transport en conteneurs-citernes RID/ADR conformément aux prescriptions du chapitre 3.2, Tableau A, colonne [], pourront être transportées.]

NOTA. En ce qui concerne l'indication en lettre de voiture/document de transport, voir [5.4.2].”

18. L'utilisation des nouvelles citernes mobiles doit être réglementée comme suit dans le paragraphe 1.1.4.3.2 :

“Les conteneurs-citernes qui ne répondent pas entièrement aux exigences du Chapitre 6.8, mais qui ont été agréés conformément aux Recommandations de l'ONU ou au Code IMDG en tant que citernes mobiles, peuvent être utilisés à la condition suivante : [seules les matières admises au transport en conteneurs-citernes RID/ADR conformément aux prescriptions du Chapitre 3.2, Tableau A, colonne [], pourront être transportées.]

NOTA. En ce qui concerne l'indication en lettre de voiture/document de transport, voir [5.4.2].”

Document C2 (EIGA)

19. Dans ce document le représentant de l'EIGA a proposé de sortir du chapitre 6.7 les dispositions pour les wagons-batterie/véhicules-batterie et conteneurs-citernes à éléments multiples et de les insérer dans un chapitre 6.8 particulier. Il a justifié cette procédure par le fait que selon les prescriptions actuelles du RID/ADR, les citernes sont il est vrai également autorisées en tant qu'éléments d'un wagon-batterie/véhicule-batterie ou d'un conteneur-citerne à éléments multiples, mais qu'en pratique seuls les bouteilles, les tubes et les cadres de bouteilles sont utilisés et dont la construction et les épreuves sont visées par l'actuelle classe 2 et non pas par les appendices X et XI/B.1b et B1a. La pratique actuelle a démontré, d'une part que l'expéditeur se demande quelles prescriptions des appendices sur les citernes sont à appliquer pour les wagons-batterie/véhicules-batterie et conteneur-citerne à éléments multiples, et que d'autre part il ensuit une interprétation différente dans les différents Etats.

20. Etant donné que beaucoup de dispositions du chapitre 6.8 proposé sont identiques à celles du chapitre 6.7 et qu'une dissociation du chapitre 4.2 relatif à l'utilisation des citernes n'a pas été considérée comme nécessaire par l'EIGA, quelques délégations ont estimé que les prescriptions pour les wagons-batterie/véhicules-batterie et conteneurs-citernes à éléments multiples devraient plutôt être insérées dans une section particulière (6.7.2) dans le chapitre 6.7 lui-même.

21. Le représentant de la Belgique a fait remarquer que les prescriptions pour les wagons-citernes/véhicules-citernes et conteneurs-citernes ont été réunies dans le cadre de la restructuration pour éviter les doubles emplois dans la réglementation. Ce principe ne devrait pas être enfreint en dissociant les prescriptions pour les wagons-batterie/véhicules-batterie et conteneurs-citernes à éléments multiples.

22. Le représentant du Royaume-Uni a par contre été d'avis que le but d'éviter les doubles emplois dans la réglementation devrait être rangé derrière celui de l'amélioration de la convivialité.

23. Le Président a prié le représentant de l'EIGA de préparer une analyse à l'intention de la prochaine réunion du groupe de travail, de laquelle il ressortirait quelles dispositions des chapitres 6.7 et 4.2 s'appliquent aux wagons-batterie/véhicules-batterie et conteneurs-citernes à éléments multiples. Sur la base de cette analyse il sera plus simple de décider si les prescriptions doivent apparaître dans un chapitre propre ou uniquement dans une section du chapitre 6.7.

24. Lors d'un vote provisoire cinq délégations se sont prononcées pour un chapitre 6.8, quatre délégations pour une section 6.7.2 et deux délégations se sont abstenues.

25. Le représentant de l'EIGA a finalement fait remarquer que dans son document C2 il a en outre proposé de reprendre les dispositions pour le remplissage des citernes pour les gaz de la classe 2 et pour les épreuves périodiques dans le chapitre 4.2 et non dans le chapitre 6.7 comme l'a proposé l'UIC, étant donné que ces prescriptions s'adressent aux utilisateurs. Comme proposé dans un document adressé au Comité d'experts de l'ONU, l'on a utilisé les termes "conteneur à gaz à éléments multiples" (CGEM)" à la place de "conteneur-citerne à éléments multiples".

Document C5 (UIP)

26. L'UIP, le BAM et l'UIC ont reçu le mandat, lors de la dernière réunion du groupe de travail à Londres, d'examiner le document dans le but de déterminer dans quelle mesure les dispositions divergentes entre les wagons-citernes/véhicules-citernes d'une part et les conteneurs-citernes d'autre part sont encore nécessaires ou peuvent être éliminées (voir paragraphe 26 du rapport TRANS/WP.15/AC.1/1999/1).

6.7

27. La présentation des dispositions générales d'application sous 6.7 sera alignée sur celle de la section 4.2.1 du document 1998/26/Rev.1, la sous-section 4.2.1.2 devenant sans objet et dans les sous-sections 4.2.1.1 et 4.2.1.3 les mentions "wagons-citernes/véhicules-citernes", respectivement "conteneurs-citernes" étant remplacées trois fois par "wagons-citernes, [wagons-batteries] et wagons avec citernes amovibles/véhicules-citernes (citernes fixes), [véhicules-batterie], et véhicules avec citernes démontables", respectivement "conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes".

28. Le texte du 4.2.1.4 (avant-dernier sous-alinéa au 6.7) reçoit la teneur suivante :

"Les présentes prescriptions s'appliquent

aux wagons-citernes, [wagons-batterie] et
wagons avec citernes amovibles/véhicules-
citernes (citernes fixes), [véhicules-batterie]
et véhicules avec citernes démontables

aux conteneurs-citernes et caisses mobiles
citernes

utilisés pour le transport de matières gazeuses, liquides, pulvérulentes et granulaires, ainsi qu'à leurs accessoires."

La valeur limite de 0,45 m³ pour les conteneurs-citernes a été supprimée car elle est déjà contenue dans la définition du conteneur-citerne sous 1.2.1.

6.7.1.1.6

29. Ce paragraphe a été adapté, comme l'a proposé l'UIP, les termes "wagons-citernes/véhicules-citernes" et "conteneurs-citernes" étant remplacés par "citernes/réservoirs". Cela a pour conséquence que les actuelles prescriptions pour les wagons-citernes seront élargies, sans dommage cependant, étant donné que l'on indique que des possibilités pour atteindre l'objectif recherché.

30. En corrélation avec l'utilisation du terme "citerne" ("tank"/"Tank"), l'on a constaté que la citerne n'est pas définie dans le RID actuellement, contrairement à l'ADR. L'on ne définit que le "réservoir" ("shell") (en allemand également "Tank") en tant qu'enveloppe.

31. Au paragraphe 6.6.2.1 sous "citerne mobile" des recommandations de l'ONU, une "citerne", ("tank") est définie en tant que "réservoir" ("shell") muni de l'équipement de service et de l'équipement de structure. Cette définition aurait l'avantage, par rapport à la définition de l'ADR, qui par ailleurs est incorrecte en ce qui concerne la capacité de "1000 l" pour les conteneurs-citernes, et contradictoire par la référence au marg. 200 000 (2), d'être plus facilement applicable. Le WP.15 devrait être prié d'examiner également la reprise de cette définition dans l'ADR.

32. En langue allemande existe une difficulté supplémentaire faire en ce sens qu'il n'y a qu'un seul terme pour "citerne" ("tank") et "réservoir" ("shell"), à savoir "Tank". L'Office central propose d'utiliser à l'avenir, pour les prescriptions de construction qui concernent en fait l'enveloppe proprement dite, les termes "Tankwand" pour "réservoir/shell". Les experts sont priés de se prononcer en l'occurrence (ne concerne que le texte allemand).

6.7.1.1.20

33. Le représentant de l'UIP a signalé que la prescription générale de ce paragraphe se réfère aux matières liquides ayant un point d'éclair jusqu'à 61 °C et aux gaz inflammables et qu'on la retrouve en tant que prescription particulière TC 2 (pour le N° ONU 1361 charbon ou noir de carbone) au 6.7.3.1. C'est la raison pour laquelle il a proposé de biffer la prescription générale et d'étendre le groupe de matières pour lequel la prescription particulière TC 2 est applicable, aux matières liquides ayant un point d'éclair jusqu'à 61 °C et aux gaz inflammables.

34. La Président a expliqué qu'il y a 2 codes de citernes pour les matières liquides pour lesquels une mise à terre n'est pas nécessaire (LGAV et LGBV). Toutes les matières à risque principal ou secondaire de la classe 3, ainsi que le charbon et le noir de carbone (N° ONU 1361) devraient faire l'objet de la prescription particulière TC 2.

35. Les représentants de l'Allemagne et de la Belgique ont fait observer que les dispositions devraient être reprises en tant que prescriptions particulières dans les cas où la disposition en question ne s'applique pas à toutes les matières. Ils ont ainsi appuyé la proposition de l'UIP de ne reprendre qu'une prescription particulière TC 2, qui devrait cependant être répétée au 6.7.2.6 pour les gaz de la classe 2 étant donné qu'à l'endroit actuel (6.7.3.1) elle ne s'applique qu'aux matières des classes 3 à 9.

36. Le représentant des Pays-Bas a souhaité maintenir le libellé de la prescription particulière, à savoir “réservoirs destinés au transport de matières liquides ayant un point d’éclair jusqu’à 61 °C et de gaz inflammables”, afin que le règlement reste lisible même sans tableau.

37. Ce souhait a été contredit par le représentant de la Belgique, car l’expéditeur pourrait avoir l’impression de devoir encore vérifier cette condition (point d’éclair supérieur à 61 °C, ou gaz inflammable). Il a en outre estimé que les prescriptions particulières ne devraient pas être expliquées spécifiquement par classe, mais plutôt être placées à la fin du chapitre afin de faciliter le travail pour trouver ces prescriptions.

38. Lors du vote six délégations se sont prononcées pour le maintien de la prescription dans la partie générale, cette prescription devant être complétée pour les matières du N° ONU 1361, charbon et noir de carbone, visées par la prescription particulière TC 2.

39. En ce qui concerne le contenu de cette prescription, le Président a expliqué que cette prescription a deux significations pour le transport ferroviaire : pour établir une liaison équipotentielle lors du remplissage et de la vidange et pour garantir une liaison conductrice constante en raison d’un dommage à la caténaire ou d’un coup de foudre qui peuvent éventuellement se produire. Il a plaidé pour le maintien des différences actuelles entre les wagons-citernes et les véhicules-citernes, ce qui a été appuyé par 8 délégations contre 1.

6.7.1.1.21

40. L’uniformisation du texte proposée par l’UIP a été acceptée.

6.7.1.1.22

41. Les textes dans leur forme spécifique aux modes de transport ont été maintenus, comme proposé par l’UIP.

6.7.1.1.24

42. Pour ce paragraphe, l’UIP a proposé une uniformisation partielle dans le but qu’un diamètre de citerne de 1,80 m soit considéré comme cas normal.

43. Le représentant des Pays-Bas a déconseillé cette modification, car la chronologie interne du paragraphe 6.7.1.1.24 dérogerait de celle des paragraphes suivants.

44. Le représentant de l'Allemagne a également proposé de s'abstenir d'une telle modification, dans l'attente de la décision finale qui sera prise dans le cadre du WP.15 au sujet de l'épaisseur des parois en cas d'utilisation de matériaux alternatifs.

45. La proposition de l'UIP a été rejetée par 6 délégations contre 1.

6.7.1.3.1 (Agrément du prototype)

46. Le représentant du Royaume-Uni a retiré sa proposition contenue dans le document C7 et il s'est déclaré favorable à celle du représentant de la Belgique contenue dans le document C9, car elle constitue une représentation graphique claire de ce qui était indiqué dans la dernière phrase adoptée à Londres (voir paragraphe 17 du rapport TRANS/WP.15//1999/1). La proposition d'uniformisation du texte de l'UIP (doc. C5) a également été adoptée. Le groupe de travail a remanié la configuration de l'ensemble du texte (voir doc. 1999/5).

47. Le complément apporté dans l'approche rationalisée, sur la base de la proposition de la Belgique (C9), permet de déterminer, en plus des matières autorisées pour un code de citerne ainsi que les autres types de citernes autorisés pour ces matières, également les autres matières autorisées dans ce type de citerne et qui sont autorisées dans des types de citernes exigeant des performances inférieures (voir paragraphe 16 du rapport TRANS/WP.15/AC.1/1999/1). Le représentant du Royaume-Uni a complété en conséquence cette approche rationalisée du 4.2.4.1.3.

48. Un exemple concret pour illustrer ces faits est reproduit au paragraphe 18 du rapport - TRANS/WP.15/AC.1/1999/1. Il faut y ajouter les autres types (codes) de citernes autorisés pour ces matières et exigeant des performances supérieures.

49. Le problème de la compatibilité (voir paragraphe 21 du rapport 1999/1) n'a pas été résolu et cette disposition remaniée a été placée entre crochets et notamment le terme "également" que le représentant de la Belgique a souhaité maintenir (doc. 1998/39).

50. Dans le contexte général de cette approche rationalisée, le Président a rappelé que dans les notices explicatives toutes les matières seront reprises dans les arbres de décisions (partie 2) pour faciliter la tâche des utilisateurs.

51. La proposition d'uniformiser le texte du 6.7.1.3.2 (doc. UIP/C5) a également été adoptée (agrément pour les réservoirs construits sans modification, en série ou d'après un prototype).

Epreuves, taux de remplissage et pressions d'épreuve

52. Lors de la réunion commune de septembre, le représentant de l'EIGA avait proposé, comme pour les récipients de la classe 2, de reprendre les dispositions sur le taux de remplissage et celles relatives aux épreuves périodiques dans la partie 4, car elles concernent l'utilisateur. Dans ses documents de base (1998/39 et 1998/26/Rev.1), l'UIC propose de ne reprendre que les dispositions sur le taux de remplissage dans la partie 4, sauf pour les gaz. Dans les Recommandations de l'ONU la pression d'épreuve et le taux de remplissage figurent à la partie 4 et les épreuves périodiques à la partie 6. L'on a convenu qu'il y a une liaison entre la pression d'épreuve et le taux de remplissage, à tout le moins pour les gaz, que la pression d'épreuve, que ce soit pour l'épreuve initiale ou périodique, concerne aussi la construction et l'agrément, que les épreuves périodiques concernent tant les utilisateurs que les autorités et que l'épreuve initiale devrait figurer à la partie 6.

53. L'on s'est mis d'accord, quelle que soit la décision (partie 4 ou 6), de procéder à une référence croisée, comme cela est prévu au 4.2.1.6 dans le document de l'UIC.

54. Les représentants de la France et de la Belgique ont proposé de tout reprendre dans la partie 6 avec un renvoi à la partie 6 dans la partie 4 au titre de la convivialité pour les utilisateurs. Cette manière de procéder est justifiée pour tous ceux qui ont besoin d'une vue d'ensemble sur toutes ces prescriptions.

55. Neuf des dix délégations gouvernementales se sont ralliées à la proposition de la France de reprendre toutes ces dispositions dans la partie 6. Le représentant des Pays-Bas s'est prononcé en faveur de la partie 4 et celui de l'UIP s'est abstenu.

Conclusion sur les travaux relatifs aux citernes

56. Le Président a finalement constaté que la satisfaction en ce qui concerne les décisions prises relatives aux citernes était unanime, même l'accord du représentant de la Belgique ne manquant pas à l'appel. Le secrétariat va établir les textes consolidés des chapitres 6.7 et 4.2 à l'intention de la réunion commune de mai.

INSTRUCTIONS D'EMBALLAGE (POINT 2)

57. Faute de texte consolidé dans les langues de travail sur les instructions d'emballage adoptées au sein du Comité d'experts de l'ONU de décembre, le groupe de travail s'est limité à une discussion de principe sur ces instructions d'emballage.

58. Le représentant de l'Allemagne a rappelé que les instructions d'emballage ont été adoptées à la majorité au sein du Comité précité et que des réserves ont été formulées par son gouvernement ainsi que par les Pays-Bas et la Belgique. Il a cependant déclaré que si en principe l'on a "**l'obligation**" de s'aligner, l'on est en droit de diverger sur certains points que l'on considère insuffisants du point de vue sécurité. Ce point de vue est également partagé par le Royaume-Uni dans son document C4. Le représentant de l'Allemagne a annoncé qu'en collaboration avec le représentant du Royaume-Uni il allait présenter une proposition de texte complet et il a demandé aux représentants de la Belgique et des Pays-Bas s'ils étaient disposés à collaborer à ce compromis.

59. Il a en outre rappelé que le Comité de l'ONU n'a pas suivi le voeu exprimé par la Réunion commune en ce qui concerne le principe N° 5 des Recommandations (prescriptions les plus strictes et possibilités accordées aux modes de transport de diverger par des prescriptions moins sévères) et qu'ainsi l'on peut justifier des divergences RID/ADR, qu'elles soient plus sévères ou moins sévères. Il faut cependant limiter les thèmes et attendre les discussions qui auront lieu à l'OMI.

60. Le représentant du Royaume-Uni a expliqué que, comme son document C4 l'indique, il pouvait accepter des divergences pour autant qu'elles soient nécessitées pour les besoins spécifiques des modes routiers et ferroviaires, et qu'il adopterait une position plutôt minimaliste pour les exceptions. Il a accepté de collaborer même avec des points de vue différents sur certains points.

61. Le représentant de la Belgique a déclaré que si dans 90 % des cas l'on s'est mis d'accord, au niveau du Comité d'experts, sur un compromis qu'il acceptait, dans les autres 10 % des cas toute volonté de discussion a fait défaut. La sécurité du transport a été négligée dans ces cas et ainsi été diminuée dans une mesure inacceptable a-t-il ajouté. Il a rejoint en gros les réserves de l'Allemagne et a accepté de collaborer tout en considérant qu'un document explicatif doit être élaboré.

62. Le représentant des Pays-Bas a également accepté de collaborer et rappelé, comme il l'avait déjà fait pour la réunion commune (INF.15), la nécessité d'informer dans un document sur quoi nous ne sommes pas d'accord, étant donné que la sécurité ne doit pas être diminuée.

63. Le représentant de la France a expliqué que le compromis représentant 90 % des cas était constructif, car il allait dans les deux sens. Les désaccords ne sont pas dus à un mode de transport mais à une conception différente de la sécurité dans une partie du monde. Dans les principes adoptés les modes de transport peuvent être plus sévères, mais il faut se concentrer sur les points conflictuels et bien argumenter la non harmonisation. Si l'on décide d'avoir des instructions plus

strictes que l'OMI et que l'on juge que leurs instructions ne sont pas sûres, il faudra être conséquent et alors supprimer le marg. 14/2007.

64. Le prochain groupe de travail à Sofia (12 au 16 avril) examinera le document qu'élaboreront l'Allemagne et le Royaume-Uni et préparera les décisions que devra prendre la réunion commune de mai 1999.

PARTIE 1 (POINT 3)

65. Le groupe de travail a passé en revue les décisions du groupe de travail restreint de Londres sur la partie 1, sur la base de l'annexe 1 au rapport de Londres (1999/1), et fait siennes la plupart des conclusions auxquelles est parvenu ce groupe restreint.

66. Le groupe de travail a pris acte "tacitement" des propositions contraires du secrétariat (OCTI) en ce qui concerne les définitions relatives aux matières radioactives (colis y compris), par rapport aux décisions du groupe de travail restreint figurant au paragraphe 4. Le secrétariat s'est basé pour ce faire sur les propositions de l'AIEA adoptées au Comité d'experts de l'ONU (simple renvoi au chapitre 2.7 par exemple).

67. En ce qui concerne le paragraphe 8 (Inscriptions), l'on a considéré qu'il est nécessaire de faire une distinction entre les inscriptions avec le N° ONU et les inscriptions sur les emballages (marquages). Si sur les colis cela ne pose pas de problème, pour les citernes en revanche la situation n'est pas claire. Il y aura lieu de reformuler le libellé de façon à ce que l'étiquetage ne soit pas inclus dans la définition "inscriptions". Le problème devra être traité au titre du chapitre 5.1.

68. Le secrétariat a suggéré, à l'instar des Recommandations de l'ONU, de reprendre la définition "harasse" dans la partie 1, conformément aux autres définitions "plateau", "bobine" et "récipient" (classe 1). Le problème de la terminologie allemande, différente dans l'Appendice V/A.5, est cependant demeuré en suspens.

69. Le groupe de travail a estimé que la question de l'élaboration d'une définition pour "modèle type d'emballage" (et "prototype" pour les citernes) devrait être renvoyée au Sous-comité de l'ONU (paragraphe 13).

70. Pour la définition du "colis" (paragraphe 19, N° 2) dans laquelle il a été tenu compte de celle du "transport en vrac", le représentant de la Belgique a constaté qu'il manque l'indication que le colis doit être muni des étiquettes et des inscriptions, en fonction du libellé "prêt pour l'expédition", sans quoi ce ne serait pas un colis prêt pour l'expédition. Il lui a été rappelé que ces

termes ne sont pas nouveaux dans la définition et on a attiré son attention sur la phrase introductive du marginal 312/2312 (1) par exemple la remarque du représentant de la Belgique n'a pas été prise en compte.

71. La définition du "gestionnaire de l'infrastructure" (paragraphe 19, N° 7) a donné lieu à une controverse. Dans son document C13 le représentant de l'Allemagne a déclaré que la réglementation pertinente est du domaine du droit national car, selon le 1.8.6.1 dans lequel il est cité, les rapports doivent être soumis à l'autorité compétente de l'Etat concerné. Il a considéré qu'une définition n'est pas nécessaire en l'occurrence, d'autant plus que l'infrastructure ferroviaire n'est pas définie non plus et qu'il y aurait lieu de s'entendre sur ces termes. Le représentant de l'Autriche a partagé ces points de vue.

72. Il a été relevé que dans le cadre de la révision de la COTIF, l'on a jugé nécessaire de reprendre une définition du "gestionnaire de l'infrastructure" dans le futur Appendice D à la COTIF. Etant donné que les appendices C (RID) et D sont indépendants l'un de l'autre et que les personnes qui interviennent dans le transport des marchandises dangereuses ne sont pas toutes censées connaître cet Appendice D, il serait opportun de renvoyer cette question à la Commission d'experts du RID pour décision.

Remarque du secrétariat : Une définition de l'"infrastructure ferroviaire" figure dans d'autres appendices et notamment dans le futur Appendice E */ à la COTIF avec le libellé suivant :

"infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

"gestionnaire" désigne celui qui met à disposition une infrastructure ferroviaire.

L'on pourrait ainsi au moins renvoyer à ces définitions des Appendices D et E.

73. En ce qui concerne les paragraphes 12 et 13 du rapport lui-même (-/1999/1), et étant donné que la Fiche UIC en question n'est toujours pas publiée et en vigueur, le groupe de travail a convenu de reprendre provisoirement au 1.4.2.2.1 la disposition suivante entre crochets :

"[Il est réputé satisfait aux dispositions de ce paragraphe si la Fiche UIC ... est appliquée.]"

*/ Appendice E à la Convention - Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en trafic international (CUI).

74. La définition du “groupe d’emballage” (document 1998/31/Rev.2) a été amendée pour tenir compte notamment du fait que dans les Recommandations de l’ONU les objets ne sont pas affectés à un groupe d’emballage, car dans les instructions d’emballage l’on indique le cas échéant quels emballages doivent être utilisés en fonction du contenu qui est déterminant. Le représentant de l’UIC s’est demandé comment tester ces emballages et le représentant de la Belgique a fait remarquer, à l’instar des suremballages, que les emballages extérieurs prévus à l’ONU ne sont pas des emballages extérieurs testés. Les représentants de l’Allemagne et du Royaume-Uni ont été priés de se pencher sur ce problème dans leur proposition sur les instructions d’emballage. La définition “rubrique collective” a également été amendée par un renvoi au 2.1.1.2.

75. Dans le document C8 le secrétariat proposait, soit de reprendre dans la partie 1 toute une série de définitions de matières qui sont prévues dans la partie 2, soit de les laisser dans la partie 2 et dans la partie 1 de procéder à un simple renvoi à la partie 2. Etant donné l’importance de ces définitions pour la classification, un renvoi à la partie 1 devrait également être introduit dans la partie 2 si la première option était choisie (renvoi aux procédures de classification).

76. Le groupe de travail, sans infirmer le principe adopté à la réunion commune de septembre (AC.1/74, paragraphe 106 à 109), a décidé de faire figurer toutes ces définitions tant dans la partie 1 avec un renvoi à la partie 2 pour les procédures de classification, que dans la partie 2 en raison de leur importance pour la classification. Pour étayer le bien fondé d’une reprise dans la partie 1 il a été relevé par exemple que les peroxydes organiques ne sont pas tous des matières de la classe 5.2 et que les matières concernées sont citées dans plusieurs parties.

77. Le texte proposé par le secrétariat de la CEE/ONU pour les exemptions du 1.1.3.2 et 1.1.3.3 a été placé entre crochets dans l’attente d’un examen approfondi par les délégations. Le représentant de l’UIC s’est demandé pourquoi les carburants contenus dans les réservoirs des moyens de transport [marginal 301a (5)] n’est pas repris alors que les gaz y sont repris. Il semble ressortir de la proposition que les exemptions qui sont difficilement attribuables à un N° ONU ont été reprises ici, celles qui pourraient l’être en revanche feront l’objet d’une disposition spéciale dans le tableau A du chapitre 3.2 et seront explicitées dans le chapitre 3.3 (voir 1.1.3.3).

78. Le représentant du Royaume-Uni a demandé que dans la définition “wagon” l’on précise “destiné à ne transporter que/ou principalement des marchandises” pour exclure les wagons (voitures) à passagers. Le Président a relevé que la question des colis express et des bagages sera réglée dans la partie 7. L’on pourrait également revenir sur cette définition à la Commission d’experts du RID dans le cadre du feroutage. Cette Commission d’experts devra également se pencher dans ce contexte sur les moyens de transport modernes (RoadRailer et CargoSprinter, voir paragraphe 19, N° 6 de l’Annexe 1 du doc. 1999/1) et sur le problème du terme “wagon” dans le tableau du 1.1.3.1 c).

79. Le groupe de travail a convenu, au chapitre 1.3 (Formation du personnel) (voir paragraphe 21 de l'Annexe 1 au document 1999/1) de confirmer la décision qu'il avait prise à Scheveningen de reprendre le libellé du marginal 10 316 (tous les intervenants) et non celui du marginal 2002 (15) (l'expéditeur seulement). L'on a suggéré d'ajouter "En ce qui concerne la formation du conseiller à la sécurité, voir 1.8.3". Dans ce contexte il a été fait remarquer que le conseiller à la sécurité n'avait pas la responsabilité de la formation du personnel, car il n'a pas l'obligation de se charger de la formation. Il doit vérifier seulement.

80. En ce qui concerne les exemptions ajoutées au 1.8.3.2 (Conseiller à la sécurité, voir paragraphe 28 de l'Annexe 1 au document 1999/1), le représentant de la Belgique a formulé une réserve étant donné qu'il s'agit des transports nationaux, donc d'un domaine d'application différent entre le RID/ADR et la directive. Il a estimé que le a) s'applique au RID seulement, que le b) n'est pas nécessaire car l'ADR ne s'applique pas, le RID vraisemblablement non plus, et que le c) n'est pas relevant pour le transport international.

PROCHAINE RÉUNION ET ORDRE DU JOUR

81. La prochaine réunion (14e) aura lieu à Sofia du 12 au 16 avril 1999. L'ordre du jour provisoire comprendra les points suivants :

1. Citernes, y compris les wagons-batterie/véhicules-batterie et conteneurs à gaz à éléments multiples ¹⁾
2. Instructions d'emballages, de GRV et de grands emballages

¹⁾ Pour maintenir le parallélisme entre les Recommandations de l'ONU et le RID/ADR, le secrétariat de la CEE/ONU a souhaité qu'aucun nouveau chapitre ne soit pas créé à cet effet.

Il propose ce qui suit :

chapitres 6.1 à 6.5 : inchangés
chapitre 6.6 : grands emballages
chapitre 6.7 : citernes mobiles de l'ONU, le cas échéant simple renvoi au chapitre 6.7 de l'ONU
chapitre 6.8 : citernes métalliques du RID/ADR, y compris wagons/véhicules-batterie et conteneurs à gaz, ainsi que l'Appendice II.C/B.1d
chapitre 6.9 : citernes en plastique renforcé du RID/ADR

et pour la partie 4 :

chapitre 4.2 : utilisation des citernes mobiles ONU, le cas échéant simple renvoi ou dispositions essentielles
chapitre 4.3 : utilisation des citernes métalliques RID/ADR, y compris wagons/véhicules-batterie et conteneur à gaz
chapitre 4.4 : utilisation des citernes en plastique renforcé RID/ADR.

3. Classe 7 : incorporation des nouvelles dispositions de l'AIEA ²⁾
4. Partie 7 ³⁾
5. Questions de structure liées aux parties 4 à 7.
6. Chapitres 3.3 et 3.4 ⁴⁾ (éventuellement)

Clôture de la réunion

82. Le Président a remercié les Chemins de fer polonais (PKP) de leur chaleureux accueil qui a grandement contribué au succès de la réunion et à l'achèvement des travaux sur la partie 1 et sur le chapitre 6.7 (à l'exception des wagons/véhicules-batterie et conteneurs à gaz).

²⁾ Le Président a souhaité qu'avec ces nouvelles prescriptions les nombreuses prescriptions particulières nationales disparaîtront ou se limiteront au strict minimum étant donné les difficultés d'application qu'elles occasionnent en trafic international.

³⁾ Le représentant de l'UIC (M. Battista, FS, Istituto Sperimentale) a demandé aux délégations de lui faire part de leurs observations sur son document sur la Partie 7 (L1).

⁴⁾ Le secrétariat CEE/ONU prépare les textes actuellement.