



Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
**Réunion commune de la Commission d'experts
 du RID et du Groupe de travail des transports
 de marchandises dangereuses**
**Rapport de la Réunion commune de la Commission d'experts
 du RID et du Groupe de travail des transports de
 marchandises dangereuses sur sa session de printemps 2017***

tenue à Berne du 13 au 17 mars 2017

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-3	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4	4
III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour).....	5-10	4
Rapport du Groupe de travail sur les citernes.....	6-10	5
IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour)	11-14	6
Rapport du Groupe de travail sur les normes	12-14	6
V. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)	15-23	6
A. Interprétation du marquage des cadres de bouteille.....	15-16	6
B. Implication du 1.8.1 pour les autorités compétentes.....	17-20	7
C. Interprétation du paragraphe 1.8.3.15: acceptation des certificats de conseiller à la sécurité.....	21-23	7

* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2017-A. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OTIF sous la cote OTIF/RID/RC/ suivie de l'année et du même numéro de série.

VI.	Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)	24-41	8
A.	Questions en suspens	24-28	8
1.	Transport de lampes TL basse pression.....	24-26	8
2.	Utilisation des GRV métalliques (11A) pour le transport des déchets emballés en tant que marchandises dangereuses	27-28	8
B.	Nouvelles propositions	29-41	9
1.	Disposition spéciale 386.....	29	9
2.	Section 3.2.1: Modification de la note explicative pour la colonne (9a).....	30	9
3.	Amendement au 6.6.3.1 c).....	31	9
4.	Affectation de la disposition spéciale MP24 au numéro ONU 0509.....	32	9
5.	Concept de «danger» et de «risque» (en anglais «danger», «hazard» et «risk») dans le RID/ADR/ADN.....	33-34	9
6.	Disposition spéciale 250 du chapitre 3.3	35-36	10
7.	Diverses corrections aux parties 1, 2, 4, 5 et 6	37	10
8.	Paragraphe 1.8.3.16.2.....	38	10
9.	Modifications de la section 1.8.3.....	39-40	10
10.	Extension des dispositions du chapitre 5.2 sur la résistance aux intempéries aux plaques-étiquettes, aux panneaux orange et aux marques	41	11
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour).....	42-47	11
A.	Groupe de travail informel sur les méthodes alternatives pour les contrôles périodiques	42	11
B.	Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE pendant le transport de marchandises dangereuses.....	43-47	12
VIII.	Accidents et management de risque (point 7 de l'ordre du jour).....	48-51	12
IX.	Travaux futurs (point 8 de l'ordre du jour)	52	13
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	53-60	13
A.	Transport de récipients à pression agréés par le Département des transports des Etats-Unis d'Amérique (DOT).....	53	13
B.	Demande de statut consultatif du Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA)	54	13
C.	Entrée en vigueur d'une loi polonaise exigeant la mention du propriétaire de la marchandise dangereuse dans le document de transport conformément au chapitre 5.4	55	14
D.	Non-adoption des amendements 2017 à l'annexe 2 du SMGS.....	56-59	14
E.	Propositions de corrections au RID/ADR/ADN	60	14
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	61	15

Annexes

I.	Rapport du Groupe de travail sur les citernes **	16
II.	Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2019	17
III.	Corrections aux versions 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN	24

** Pour des raisons pratiques, l'annexe I est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146/Add.1.

Rapport

I. Participation

1. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU s'est tenue à Berne du 13 au 17 mars 2017 sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne).

2. Conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur de la Réunion commune, (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2), les représentants des pays suivants ont participé de plein droit à la session: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Tchèque et Turquie.

3. Conformément à l'article 1, paragraphes b), c) et d) du Règlement intérieur, étaient représentées à titre consultatif:

a) La République démocratique du Congo;

b) L'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les Chemins de fer (ERA)) et l'Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer (OSJD);

c) Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes: l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Conférence européenne des négociants en carburant et combustibles (CENCC), Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Association of Dangerous Goods Safety Advisers (EASA), European Cylinder Makers Association (ECMA), la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD), FuelsEurope, International Tank Container Organisation (ITCO), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale pour le transport combiné Rail-Route (UIRR).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/145 et Add.1

Documents informels: INF.2 et INF.3 (Secrétariat)

4. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/145 et additif 1 (document RID-17001-RC de l'OTIF) tels que mis à jour par le document informel INF.2.

III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144, annexe II (Propositions d'amendements adoptées entre crochets à la session d'automne 2016)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144/Add.1 (Rapport du Groupe de travail sur les citernes à la session d'automne 2016)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/3 (Allemagne) (1.2.1 – Introduction d'une définition du diamètre de réservoir)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/13 (EIGA) (6.8.3.2.9 Equipements-Soupapes de décompression)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 (Pays-Bas) (Pression d'éclatement des disques de rupture au 6.8.2.2.10)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/18 (Pays-Bas) (Introduction de dispositions relatives aux arrête-flammes pour dispositifs de respiration)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 (Pays-Bas) (Modification du 6.8.2.1.23)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/20 (France) (Citerne ayant une section comportant une partie concave – Interprétation du 6.8.2.1.18)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/21 (France) (Citernes démontables et conteneurs-citernes, interprétation des définitions)
 ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/22 (Royaume-Uni) (Citernes: groupe de travail informel sur le contrôle et l'agrément des citernes)

Documents informels: INF.6 (UIP) (Opérations de soudage selon le 6.8.2.1.23)
 INF.7 (Royaume-Uni) (Identification de l'Etat sur le territoire duquel un agrément de type de citerne fixe (véhicule-citerne), citerne démontable ou véhicule-batterie a été accordé)
 INF.8 (CENCC) (Interprétation des formes de citernes aux 6.8.2.1.18 à 6.8.2.1.20 et dans la norme EN 13094:2015)
 INF.11 (Belgique) (Temps de retenue-Information dans le document de transport)
 INF.12 et INF.13 (Royaume-Uni) (Rapport du Groupe de travail informel sur le contrôle et l'agrément des citernes)
 INF.25 (Royaume-Uni) (Epreuve de pression en utilisant un autre liquide ou gaz)
 INF.27 (Allemagne) (Procédures relatives à l'agrément de type)

5. L'examen de ces documents a été confié à un Groupe de travail qui s'est réuni du 13 au 15 mars sous la présidence de M. A. Bale (Royaume-Uni).

Rapport du Groupe de travail sur les citernes

Documents informels: INF.34 (Rapport du Groupe de travail)
 INF.35 (Royaume-Uni)

6. La Réunion commune a repris à son compte les conclusions et recommandations du Groupe de travail, dont le rapport est reproduit en annexe I sous couvert de l'additif 1 au présent rapport, avec les commentaires ou observations suivantes. Les propositions d'amendements au RID/ADR/ADN adoptées pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019 sont reproduites en annexe II au présent rapport. Les textes placés entre crochets devront être vérifiés à la prochaine session.

7. Pour la proposition No. 9 au paragraphe 17 du rapport (nouvelle note de bas de page au 6.8.2.1.23), la représentante de la Belgique s'est demandé si l'utilisation de méthodes alternatives ne devrait pas être sujette à l'autorisation de l'autorité compétente. Elle a été invitée à revenir sur la question à la prochaine session si les explications techniques fournies ne lui donnaient pas satisfaction.

8. Pour le point 8 (paragraphe 26-29), le représentant de l'ERA a indiqué que l'ERA participerait aux travaux du groupe de travail informel sur le contrôle et l'agrément des citernes en raison de la législation relative à l'autorisation de mise sur le marché des véhicules ferroviaires.

9. Pour le point 9 (opérations de soudage selon le 6.8.2.1.23), le représentant de l'ERA a demandé si la proposition de l'UIP affecterait les ateliers de maintenance. L'ERA a été priée de consulter l'UIP afin que ses préoccupations, si elle en a, soient prises en compte lors de l'élaboration de la proposition.

10. Pour le point 10 (Identification de l'Etat sur le territoire duquel l'agrément de type de la citerne fixe (véhicule-citerne), la citerne démontable ou le véhicule batterie a été délivré), le texte et la disposition transitoire proposée par le Royaume-Uni dans le document informel INF.35 ont été adoptés entre crochets.

IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/12 (CEN) (Information sur les travaux en cours au CEN)

Documents informels: INF.18 (CEN) (Information sur les travaux en cours au CEN)
INF.28 (Allemagne) (Norme EN 1626:1999)

11. L'examen de ces documents a été confié au Groupe de travail sur les normes qui s'est réuni pendant les pauses déjeuner.

Rapport du Groupe de travail sur les normes

Document informel: INF.30 (Rapport du Groupe de travail sur les normes)

12. La Réunion commune a pris note des conclusions du Groupe de travail et a adopté ses propositions avec quelques modifications (voir annexe II).

13. Il a été noté que la norme ISO 2719 référencée aux 2.3.3.1.1 et 2.3.3.1.2 pour la détermination du point d'éclair n'est pas datée mais que la dernière version publiée est ISO 2719:2016.

14. La Réunion commune a également noté que l'amendement à la norme référencée en regard du paragraphe 4.1.6.8 dans le tableau du 6.2.4.1 est important car il corrige une erreur et a donc recommandé aux autorités compétentes d'accepter sa mise en œuvre anticipée conformément au 6.2.5.

V. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)

A. Interprétation du marquage des cadres de bouteille

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/15 (EIGA)

15. La Réunion commune a confirmé l'interprétation de l'EIGA que la norme technique à indiquer sur le cadre de bouteilles au moment des contrôles et essais périodiques est la norme technique initiale employée au fins de conception, de fabrication et d'essai.

16. Au cours de la discussion, la représentante de la Finlande a demandé si la référence à la norme EN 12755 à l'instruction d'emballage P200 était toujours d'actualité, car cette norme lui semblait avoir été remplacée par la norme EN ISO 13088. Le Groupe de travail sur les normes a été invité à vérifier cette question.

B. Implication du 1.8.1 pour les autorités compétentes

Document informel: INF.26 (France)

17. Ce document attirait l'attention sur la contradiction entre la section 1.8.1 qui indique que les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent procéder à des contrôles administratifs sur leur territoire, et le droit national qui, dans certains pays, ne permet pas aux autorités compétentes de contrôler les chargements ou de procéder à des contrôles dans les entreprises. La question se posait dès lors si une Partie contractante pouvait s'opposer à l'entrée sur son territoire d'un véhicule provenant d'une autre Partie contractante qui n'a pas la possibilité juridique en droit national d'effectuer des contrôles.

18. Il a été fait remarquer que dans l'ADN, les contrôles du 1.8.1 sont obligatoires et répondent à une base juridique de l'article 4, paragraphe 3, qui n'existe pas dans le RID ni l'ADR. Certaines délégations se demandèrent donc s'il serait possible de rendre ces contrôles obligatoires dans le cadre du RID et de l'ADR, comme c'est d'ailleurs le cas pour les pays de l'Union européenne. Interrogé à ce sujet, un membre du secrétariat de la CEE-ONU a indiqué que, selon lui, les Parties contractantes à l'ADR ont déjà pris l'habitude et donc accepté d'introduire dans les annexes A et B de l'ADR, notamment dans le chapitre 1.8, des dispositions qui ne relèvent pas strictement des conditions à respecter pour que des transports internationaux de marchandises dangereuses soient autorisés selon l'article 2, paragraphe 2 de l'ADR. Les dispositions en question, telles que celles relatives aux contrôles, rapports d'accidents, conseillers à la sécurité, entraide, etc semblent correspondre davantage à un consentement des Parties contractantes à la mise en œuvre de mesures pratiques et harmonisées au niveau national pour assurer l'observation des prescriptions de sécurité et de sûreté et renforcer la confiance réciproque entre les Parties contractantes à cet égard.

19. Plusieurs délégations ont indiqué que les contrôles étaient un moyen essentiel de garantir la sécurité et qu'elles s'attendaient à ce que toutes les Parties contractantes aient pris des mesures pour désigner des organes de contrôle et à ce que leur droit national permette à ces organes d'agir conformément aux dispositions pertinentes du RID et de l'ADR.

20. La Réunion commune reviendra éventuellement sur la question à la prochaine session sur la base de propositions que plusieurs délégations se sont proposées de faire soumettre.

C. Interprétation du paragraphe 1.8.3.15: acceptation des certificats de conseiller à la sécurité

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/2 (Espagne)

21. Dans ce document, l'Espagne demandait si un certificat de conseiller à la sécurité délivré dans un pays devait, en vertu du RID/ADR, être accepté dans un autre pays pour des transports nationaux et des entreprises nationales.

22. Il a été fait remarquer que le RID, l'ADR et l'ADN en tant qu'instruments juridiques internationaux ne s'appliquent qu'aux transports internationaux. Un certificat délivré par quelque Partie contractante que ce soit devrait être reconnu comme preuve de compétence conformément au 1.8.3.15, mais le droit pour une entreprise nationale d'employer un conseiller disposant d'un certificat délivré dans un autre pays peut être affecté par des instruments juridiques autres que le RID, ADR ou l'ADN, par exemple droit national du travail.

23. Les transports nationaux n'étant pas juridiquement soumis au RID, l'ADR ou l'ADN, chaque Etat conserve le droit souverain d'accepter ou pas des certificats délivrés dans d'autres pays, indépendamment du fait qu'il soit partie contractante au RID, ADR, ADN ou pas, mais en tenant compte des autres obligations juridiques qu'il pourrait être tenu de

respecter vis-à-vis d'autres pays, par exemple le droit de l'Union européenne, notamment la directive 2008/68/EC ou autres instruments de l'Union européenne concernant la reconnaissance réciproque de certificats, le droit d'exercer des professions dans divers Etats, etc. La Réunion commune ne se sentait pas compétente pour se prononcer sur une interprétation dans le cadre du droit de l'Union européenne dans son ensemble. Quelques délégations ont estimé qu'il était nécessaire de clarifier ce point au niveau de l'Union européenne.

VI. Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)

A. Questions en suspens

1. Transport de lampes TL basse pression

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/9 (FEAD)

Document informel: INF.32 (FEAD)

24. La plupart des délégations estimaient que compte tenu de la disposition spéciale 366, les lampes TL basse pression ne contenant pas plus de 1 kg de mercure et ne contenant aucune autre matière dangereuse étaient clairement exemptées du RID/ADR/ADN. Certaines ne voyaient donc pas d'inconvénient à insérer un NOTA au 1.1.3.10 renvoyant à cette disposition spéciale, d'autres estimaient que ceci n'était pas nécessaire, et d'autres estimaient que ce NOTA serait incohérent puisque le 1.1.3.10 ne s'applique que si les lampes contiennent des quantités de mercure supérieures à celles mentionnées à la disposition spéciale 366.

25. Le représentant de l'Allemagne estimait par ailleurs que les lampes contenant du mercure ne sont exemptées par la disposition spéciale 366 que si le mercure reste confiné en permanence dans l'objet, l'équipement ou l'instrument, ce qui n'est pas toujours le cas lors de la collecte des lampes usagées pour recyclage ou élimination. Il souhaitait donc revoir la question au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

26. La Réunion commune a finalement décidé à une large majorité de ne pas prendre de décision sur l'inclusion du NOTA proposé à la présente session, et de ne se prononcer qu'une fois la question réglée au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU sachant que l'Allemagne préparera une proposition pour le Sous-Comité.

2. Utilisation des GRV métalliques (11A) pour le transport des déchets emballés en tant que marchandises dangereuses

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/10 (FEAD)

27. Les avis étaient partagés sur la proposition de la FEAD. Certaines délégations n'étaient pas opposées à ce que des GRV métalliques soient utilisés pour le transport de déchets contenus dans des emballages intérieurs, mais n'étaient pas favorables au double marquage de ces GRV en tant que caisses 4A. D'autres estimaient que ces conteneurs peuvent faire office de GRV 11A et de caisses 4A s'ils répondent à la fois aux prescriptions des chapitres 6.1 et 6.5, mais n'étaient pas favorables à leur utilisation pour le transport de déchets emballés. D'autres se demandaient ce que la FEAD entendait par récipients intérieurs de faible capacité car un fût, cité comme exemple, ne leur paraissait pas être un récipient de faible capacité. D'autres enfin estimaient que les pratiques décrites par la FEAD comme

ayant fait leur preuve du point de vue de la sécurité du transport n'étaient pas conformes à l'ADR et que si elles avaient été mises en place dans un contexte précis pour des déchets particuliers, la généralisation de ces pratiques à tout type de déchets emballés sans préciser les conditions d'utilisation ne leur paraissait pas acceptable.

28. La proposition de la FEAD a été mise aux voix et a été rejetée.

B. Nouvelles propositions

1. Disposition spéciale 386

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/6 (Italie)

29. Le représentant de l'Italie a retiré ce document en indiquant qu'il préparerait une nouvelle proposition.

2. Section 3.2.1: Modification de la note explicative pour la colonne (9a)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/7 (Italie)

30. La proposition de modification a été adoptée (voir annexe II).

3. Amendement au 6.6.3.1 c)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/8 (Italie)

31. Il a été constaté qu'aucune instruction d'emballage LP n'était actuellement affectée à des matières du groupe d'emballage I. Toutefois plusieurs délégations n'étaient pas favorables aux modifications proposées parce que le chapitre 6.6 prévoit les critères d'épreuve pour des grands emballages destinés aux marchandises dangereuses du groupe d'emballage I et elles ne souhaitaient pas établir d'obstacles aux développements futurs éventuels. La proposition devrait de toute façon être d'abord soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

4. Affectation de la disposition spéciale MP24 au numéro ONU 0509

Document informel: INF.10 (Allemagne)

32. La proposition de l'Allemagne a été adoptée (voir annexe II)

5. Concept de «danger» et de «risque» (en anglais «danger», «hazard» et «risk») dans le RID/ADR/ADN

Document informel: INF.16 (Roumanie, UIC et IRU)

33. La Réunion commune a noté que le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait modifié le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses pour rationaliser l'emploi des termes «danger» et «risque» (en anglais «danger», «hazard» et «risk») pour tenir compte en particulier des définitions de ces termes dans le SGH. Le secrétariat de la CEE-ONU préparait une proposition d'harmonisation du RID/ADR/ADN à l'intention du Groupe de travail spécial sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses. La Roumanie, l'UIC et l'IRU avaient identifié

les paragraphes spécifiques au RID, à l'ADR et à l'ADN où il y aurait éventuellement lieu d'envisager des changements.

34. La Réunion commune a estimé que le Groupe de travail spécial sur l'harmonisation devrait se concentrer sur l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU, et si le temps le lui permet envisager également les parties spécifiques au RID, à l'ADR et à l'ADN pour lesquelles le représentant de l'UIC fournirait une base de travail. Si le temps ne permet pas au groupe d'étudier les textes qui ne proviennent pas du Règlement type de l'ONU, il incomberait à la Réunion commune, au WP.15, à la Commission d'experts du RID et au Comité de sécurité de l'ADN d'étudier les textes spécifiques au RID, à l'ADR ou à l'ADN comme il convient.

6. Disposition spéciale 250 du chapitre 3.3

Documents informels: INF.21 (Suède)
INF.31 (Suède)

35. La Réunion commune a noté que l'alinéa a) de la disposition spéciale 250 différait de celui du Règlement type de l'ONU dans le sens où il comportait une référence au paragraphe S.3.8 du supplément aux Instructions techniques de l'OACI que la Suède proposait de modifier pour la remplacer par une référence au paragraphe S.4.8. La question s'est posée de savoir s'il convenait de prévoir dans le RID/ADR/ADN une référence à ce paragraphe du supplément, et la Réunion commune a donc prié la représentante de la Suède de vérifier si ladite instruction d'emballage figurant dans le supplément aux éditions précédentes des Instructions techniques de l'OACI n'avait pas été introduite dans la version 2017.

36. Sur une nouvelle proposition de la Suède dans le document informel INF.31, la Réunion commune a finalement décidé de supprimer le texte entre parenthèses renvoyant au supplément des Instructions techniques de l'OACI (voir annexe II).

7. Diverses corrections aux parties 1, 2, 4, 5 et 6

Document informel: INF.23 (Fédération de Russie)

37. La Réunion commune a pris note des diverses modifications éditoriales ou corrections proposées, mais ces propositions, dont certaines ne semblaient concerner que le RID, ayant été soumises tardivement, a prié le représentant de la Fédération de Russie de les formuler dans un document officiel en vérifiant si elles s'appliquent également à l'ADR et à l'ADN.

8. Paragraphe 1.8.3.16.2

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/4 (Italie)

Document informel: INF.17 (EASA)

38. Les avis étaient partagés sur la proposition d'exiger un examen complet, avec réalisation de l'étude de cas mentionnée au 1.8.3.12.4 b), pour le renouvellement du certificat de conseiller à la sécurité. La proposition a finalement été mise aux voix et a été rejetée.

9. Modifications de la section 1.8.3

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/5 (Italie)

Document informel: INF.17 (EASA)

39. La première proposition visant à fixer les résultats minimaux aux épreuves décrites aux 1.8.3.12.4 a) et b) pour la réussite à l'examen n'a pas reçu beaucoup de soutien, et le représentant de l'Italie l'a retirée.

40. La deuxième proposition relative à la durée de validité d'un nouveau certificat lorsque le champ d'application du certificat est étendu durant sa période de validité a été adoptée en l'état (voir annexe II).

10. Extension des dispositions du chapitre 5.2 sur la résistance aux intempéries aux plaques-étiquettes, aux panneaux orange et aux marques

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/1 (UIC)

Documents informels: INF.29 et INF.29/Rev.1 (UIC)

41. Suite aux débats, le représentant de l'UIC a dit qu'il soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session pour tenir compte des commentaires.

VII. Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour)

A. Groupe de travail informel sur les méthodes alternatives pour les contrôles périodiques

Documents informels: INF.9 (AEGPL, au nom du groupe informel)

INF.22 (Espagne)

INF.24 (Royaume-Uni)

42. La Réunion commune a pris note de l'état d'avancement des travaux et des trois propositions formulées, et de nombreux commentaires ont été formulés, par exemple sur la difficulté d'introduire dans le RID et l'ADR un mélange de principes directeurs et de procédures en plus des prescriptions techniques proprement dites. Un nouveau mandat a donc été établi pour tenir compte de ces commentaires dans la poursuite des travaux. En résumé:

a) Le groupe de travail, sur la base des travaux existants, devra clarifier quelles dispositions doivent être adoptées et incluses dans la réglementation. Il devra plus particulièrement répondre aux interrogations restantes, notamment vis-à-vis:

- des règles d'échantillonnage;
- de la définition d'une possible durée de vie en service en lien avec les dégradations potentielles et le vieillissement pour les caractéristiques pouvant affecter la sécurité des récipients concernés;

b) Le groupe de travail informel précisera les niveaux de confiance et niveaux de risques acceptables;

c) Il pourra en complément de ces travaux définir les principes directeurs techniques pouvant permettre la mise en œuvre des méthodes alternatives de contrôle. Comme l'introduction de ces principes directeurs dans la réglementation fait l'objet d'avis divers, elle sera vue par le groupe de travail informel et devra être décidée par la Réunion commune ultérieurement.

B. Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE pendant le transport de marchandises dangereuses

Document informel: INF.15 (France)

43. La Réunion commune a été informée des résultats des travaux effectués par l'Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS) à la demande du Gouvernement de la France dans le cadre des travaux du Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE pendant le transport de marchandises dangereuses. Il s'agissait notamment d'utiliser un outil de prédiction de l'INERIS pour prévoir le comportement de citernes à GPL lorsqu'elles sont exposées au feu, suivant qu'elles sont équipées de soupapes de sécurité seulement, d'un revêtement protecteur seulement, ou de soupapes de sécurité et d'un revêtement protecteur, pour différents types de géométrie de citernes et différents types de revêtements protecteurs. Les résultats obtenus sont cohérents avec ceux obtenus par les tests expérimentaux sur des citernes effectués par le BAM (Allemagne) en 1998 et en 2013-2014. Le modèle numérique de prédiction a l'avantage de pouvoir traiter une grande variété de scénarios sans avoir à effectuer des essais destructifs coûteux. Des essais expérimentaux supplémentaires pourraient cependant être nécessaires pour la validation finale du modèle et pour étudier la réaction des soupapes de sécurité lorsqu'elles sont directement exposées au feu.

44. La Réunion commune s'est félicitée des résultats de ces travaux. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles pourraient fournir également des données expérimentales supplémentaires qui pourraient aider à la validation du modèle.

45. Il s'est ensuivi un débat technique sur les mérites respectifs des différents moyens de prévenir les BLEVE, avec des réserves de certaines délégations sur l'utilisation des isolations thermiques compte tenu des inconvénients qu'elles peuvent présenter tant du point de vue économique (coût et diminution de la charge utile) que du point de vue sécurité (risque d'endommagement, corrosion etc). Il a été cependant rappelé que dans le cadre de l'évaluation de risque, tous les éléments pertinents devaient être pris en compte et qu'il serait préférable que les discussions techniques aient lieu au sein du groupe de travail informel. Le représentant de l'Allemagne a dit que certaines de ces questions avaient déjà abordées par le Groupe de travail informel et que certaines des épreuves d'exposition au feu avaient été effectuées pour étudier les effets en cas de dommage sur le revêtement.

46. L'intervenant de l'INERIS a confirmé que la modélisation pouvait tenir compte de différents paramètres, par exemple feux localisés, marchandises autres que le GPL, autres types de récipients (par exemple réservoir de véhicules), diminution d'épaisseur des revêtements, endommagement des revêtements, maillage aluminium des citernes pour permettre les transferts de chaleur entre phase liquide et solide etc.

47. Il a donc finalement été décidé de demander aux délégations intéressées d'indiquer avant la fin mai 2017 au représentant de la France les simulations qu'elles souhaiteraient voir effectuées. Les résultats, qui pourraient en outre aider à améliorer les paramètres du modèle, seraient transmis à la prochaine session de la Réunion commune où un nouveau mandat pour la poursuite des travaux par le groupe informel pourrait être décidé.

VIII. Accidents et management de risque (point 7 de l'ordre du jour)

Document informel: INF.20 (ERA)

48. La Réunion commune a pris note du rapport de l'ERA sur les huitième et neuvième sessions de l'Atelier sur la feuille de route sur le management du risque dans le contexte du transport des marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voies navigables.

49. Il a été rappelé qu'à l'origine, ces ateliers avaient été mis en place pour répondre à un besoin d'harmonisation des procédures de management de risque au sein de l'Union européenne et que les résultats pourraient être reflétés dans une directive européenne. La Réunion commune avait suivi les travaux et plusieurs délégations avaient participé aux ateliers car les résultats pourraient être utiles dans le contexte plus large du RID, ADR et ADN, et parce que ces procédures devraient être complétées par une amélioration des données d'accident ou d'incidents qui seraient rassemblées dans un proche avenir dans une base de données des rapports d'accidents.

50. Pour que la Réunion commune puisse discuter la possibilité de mise en œuvre de ces procédures, il a été suggéré que l'ERA fasse une présentation des manuels en préparation à la prochaine session, et qu'elle les soumette formellement ultérieurement.

51. La prochaine session de l'Atelier aura lieu du 13 au 15 juin à Valenciennes et le représentant de l'ERA a encouragé toutes les délégations à lui fournir leurs commentaires éventuels sur le plan d'action proposé pour la période 2018-2021.

IX. Travaux futurs (point 8 de l'ordre du jour)

52. La prochaine session se tiendra à Genève du 19 au 29 septembre 2017, avec une session du Groupe de travail des citernes du 19 au 21 septembre.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Transport de récipients à pression agréés par le Département des transports des Etats-Unis d'Amérique (DOT)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/14 (EIGA)

Document informel: INF.19 (EIGA)

53. La Réunion commune a accepté en principe que le texte correspondant à l'accord multilatéral M299 tel que rédigé dans le document informel INF.19 puisse être introduit en tant que paragraphe 1.1.4.7 du RID/ADR/ADN sous réserve que la «demande de réglementation» déposée aux Etats-Unis d'Amérique soit suivie d'effets favorables.

B. Demande de statut consultatif du Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/16 (Secrétariat de la CEE-ONU)

Document informel: INF.5 (Secrétariat de la CEE-ONU)

54. Après quelques discussions et clarifications, la Réunion commune a accepté que COSTHA participe à titre consultatif à ses réunions.

C. Entrée en vigueur d'une loi polonaise exigeant la mention du propriétaire de la marchandise dangereuse dans le document de transport conformément au chapitre 5.4

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/11 (UIC, IRU, CEFIC)

55. La Réunion commune a noté que l'exigence de l'indication du propriétaire de la marchandise dans les documents de transport en Pologne était liée à une réglementation fiscale et que le Gouvernement de la Pologne n'y voyait pas de contradiction avec l'ADR compte tenu de l'article 4, paragraphe 1. La Réunion commune a noté également que l'industrie reste très préoccupée par cette exigence qui va à l'encontre de la facilitation des transports, mais que des discussions restent engagées et que la Commission européenne étudie l'aspect juridique dans le cadre du droit de l'Union européenne.

D. Non-adoption des amendements 2017 à l'annexe 2 du SMGS

Document informel: INF.14 (Secrétariat de l'OTIF)

56. La Réunion commune a regretté que les Etats appliquant le SMGS n'aient pas adopté les amendements correspondant aux amendements 2017 au RID. Elle a noté que cette situation était liée au refus de certains pays d'introduire des références à des normes EN ou à des directives européennes, ces pays n'ayant pas l'opportunité de participer au développement de ces normes ou n'y ayant tout simplement pas accès gratuitement.

57. Il a été rappelé cependant qu'il existait un accord de coopération entre le CEN, le CENELEC et ROSSTANDART qui permettait à ROSSTANDART de participer aux travaux du moins à titre d'observateur et d'effectuer les traductions des normes. La Réunion commune a donc souhaité qu'une solution puisse être trouvée à l'avenir à ce niveau.

58. La Réunion commune a souligné que cette situation était préjudiciable aux Etats membres de l'OSJD dans la mesure où le rejet global de ces amendements entraînait des disparités entre la réglementation routière et fluviale (ADR et ADN) et la réglementation ferroviaire (SMGS) dans ces pays non seulement pour la question des récipients à pression mais également pour tous les aspects de la réglementation qui demandent une harmonisation globale sur la base de la dix-neuvième édition révisée des Recommandations de l'ONU (Règlement type). La Réunion commune a donc espéré que les Etats membres de l'OSJD puissent adopter au moins les amendements qui ne sont pas liés aux travaux de normalisation du CEN et aux directives de l'Union européenne.

59. Pour la question des normes applicables aux récipients à pression, il a également été rappelé que dans le cadre de l'ADR et de l'ADN, les Parties contractantes à ces deux accords ont la possibilité de conclure des accords multilatéraux dérogeant à la règle générale et leur permettant de transporter sur leurs territoires des récipients qui répondent à des normes différentes qu'ils jugent apporter un niveau de sécurité équivalent ou acceptable. Une solution permettant le transport de récipients à pression répondant aux normes EN référencées dans le RID ou ADR ou alternativement à d'autres normes jugées équivalentes par les Etats membres de l'OSJD devrait donc aussi pouvoir être envisagée pour les transports dans le cadre de l'annexe 2 du SMGS.

E. Propositions de corrections au RID/ADR/ADN

Document informel: INF.33 (Secrétariat)

60. La Réunion commune a noté que les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type de l'ONU comportait des erreurs qui avaient été

corrigées par le Sous-Comité d'experts de l'ONU. Ces erreurs ont été reprises dans le RID, l'ADR, l'ADN, le Code IMDG et les Instructions techniques de l'OACI et il convient donc de les corriger. Les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF ont été priés d'engager le plus rapidement possible les procédures de correction (voir annexe III).

XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

61. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session de printemps 2017 et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Rapport du Groupe de travail sur les citernes

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146/Add.1)

Annexe II

Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

Chapitre 1.2

1.2.1 Modifier la définition de «citerne fermée hermétiquement» pour lire comme suit :

«"citerne fermée hermétiquement", une citerne qui:

- n'est pas équipée de soupapes de sécurité, de disques de rupture, d'autres dispositifs semblables de sécurité ou de soupapes de dépression < (RID seulement:) ou de dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte >; ou
- est équipée de soupapes de sécurité précédées d'un disque de rupture conformément au 6.8.2.2.10, mais n'est pas équipée de soupapes de dépression < (RID seulement:) ou de dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte>.

Une citerne destinée au transport de liquides ayant une pression de calcul d'au moins 4 bar ou destinée au transport de matières solides (pulvérulentes ou granulaires) quelle que soit sa pression de calcul, est aussi considérée comme étant fermée hermétiquement si:

- Elle est équipée de soupapes de sécurité précédées d'un disque de rupture conformément au 6.8.2.2.10, et de soupapes de dépression < (RID seulement:) ou de dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte > conformément aux prescriptions du 6.8.2.2.3; ou
- Elle n'est pas équipée de soupapes de sécurité, de disques de rupture ou d'autres dispositifs semblables de sécurité, mais est équipée de soupapes de dépression < (RID seulement:) ou de dispositifs de mise à l'atmosphère commandés par contrainte > conformément aux prescriptions du 6.8.2.2.3.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 et document informel INF.34)

1.2.1 Insérer la nouvelle définition suivante dans l'ordre alphabétique :

«Diamètre (pour les réservoirs de citernes), le diamètre intérieur du réservoir.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/3 et document informel INF.34)

Chapitre 1.6

1.6.3 Ajouter les nouvelles mesures transitoires suivantes :

«1.6.3.49 Les wagons-citernes/ Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables construit(e)s avant le 1^{er} janvier 2019 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.10 relatives à la pression nominale du disque de rupture applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 pourront encore être utilisé(e)s [jusqu'au prochain contrôle périodique].».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 et document informel INF.34)

«1.6.3.50 Les wagons-citernes/ Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables construit(e)s avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions du 6.8.2.2.3 applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux

prescriptions du dernier paragraphe du 6.8.2.2.3 relatives aux arrête-flammes pour les dispositifs de respiration applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 pourront encore être utilisé(e)s.».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/18 et document informel INF.34)

«1.6.3.51 Les wagons-citernes/ Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables construit(e)s avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.1.23 en ce qui concerne le contrôle des soudures dans la carre des fonds de la citerne applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 peuvent continuer à être utilisé(e)s.».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 et document informel INF.34)

«1.6.3.52 Les wagons-citernes/ Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables construit(e)s avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.11 applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 peuvent continuer à être utilisé(e)s.».

(Document de référence : document informel INF.34)

[«1.6.3.53 Les certificats d'agrément de type de [wagons-citernes et wagons-batteries/ citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables et véhicules-batteries] délivrés avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions du 6.8.2.3.1 applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.3.1 en ce qui concerne le signe distinctif utilisé sur les véhicules en circulation routière internationale^{*)} pour l'Etat dans lequel l'agrément a été donné et le numéro d'immatriculation, applicables à partir du 1^{er} janvier 2019, peuvent continuer à être utilisés.

*) Signe distinctif de l'État d'immatriculation utilisé sur les automobiles et les remorques en circulation routière internationale, par exemple en vertu de la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949 ou de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968.».]

(Document de référence : document informel INF.35)

1.6.4 Ajouter les nouvelles mesures transitoires suivantes :

«1.6.4.51 Les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} janvier 2019 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.10 relatives à la pression nominale du disque de rupture applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 pourront encore être utilisés [jusqu'au prochain contrôle périodique].».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 et document informel INF.34)

«1.6.4.52 Les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions du 6.8.2.2.3 applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du dernier paragraphe du 6.8.2.2.3 relatives aux arrête-flammes pour les dispositifs de respiration applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 pourront encore être utilisés.».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/18 et document informel INF.34)

«1.6.4.53 Les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.1.23 en ce qui concerne le contrôle des soudures dans la carre des fonds de la citerne applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 peuvent continuer à être utilisés.».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 et document informel INF.34)

«1.6.4.54 Les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2019 conformément aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 6.8.2.2.11 applicables à partir du 1^{er} janvier 2019 peuvent continuer à être utilisés.».

(Document de référence : document informel INF.34)

Chapitre 1.8

1.8.3 Insérer la nouvelle sous-section 1.8.3.19 suivante:

«1.8.3.19 *Extension du certificat*

Lorsqu'un conseiller étend le champ d'application de son certificat pendant sa durée de validité, en répondant aux prescriptions du 1.8.3.16.2, la durée de validité du nouveau certificat reste celle du certificat précédent.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/5)

Chapitre 3.2

3.2.1 Dans la note explicative relative à la colonne (9a), au troisième tiret, après «la lettre «L»», insérer: «ou les lettres «LL»» (deux fois).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/7)

Tableau A

Pour le No ONU 0509, dans la colonne (9b), ajouter: «MP24».

(Document de référence: document informel INF.10)

Chapitre 3.3

Disposition spéciale 250 À l'alinéa a), supprimer: «(voir Tableau S-3-8 du supplément)».

(Documents de référence: documents informels INF.21 et INF.31)

Chapitre 4.1

4.1.4.1, P 200 Au paragraphe (11), dans le tableau, dans la deuxième colonne, remplacer «EN 1439:2008 (sauf 3.5 et Annexe G)» par: «EN 1439:[2017]».

(Document de référence: document informel INF.30)

4.1.4.1, P200 Au paragraphe (11), dans le tableau, après la ligne pour la norme «EN 1439:[2017]», insérer la nouvelle ligne suivante:

(RID:)

(7)	EN 13952:[2017]	Équipement GPL et leurs accessoires – Procédures de remplissage des bouteilles de GPL
-----	-----------------	---

(ADR:)

7) et 10) ta b)	EN 13952:[2017]	Équipement GPL et leurs accessoires – Procédures de remplissage des bouteilles de GPL
-----------------	-----------------	---

(Document de référence: document informel INF.30)

4.1.4.1, P200 Au paragraphe (11), supprimer la ligne pour la norme «EN 12755:2000».

(Document de référence: document informel INF.30)

4.1.4.1; P200 Au paragraphe (12), point 2.1, remplacer «dans la norme EN 1439:2008» par: «dans les normes EN 1439:[2017] et EN 13952:[2017]».

(Document de référence: document informel INF.30 tel que modifié)

4.1.6.15 Dans le tableau, dans la deuxième colonne, remplacer «ISO 11114-1:2012» par: «EN ISO 11114-1:2012 + A1:2017».

(Document de référence: document informel INF.30)

4.1.6.15 Dans le tableau, dans la deuxième colonne, remplacer «Annexe A de ISO 10297:2006 ou annexe A de ISO 10297:2014» par: «Annexe A de EN ISO 10297:2006 ou annexe A de EN ISO 10297:2014 ou annexe A de EN ISO 10297:2014+A1:[2017]».

(Document de référence: document informel INF.30)

4.1.10.4, MP 24 Dans le tableau, ajouter une nouvelle colonne et une nouvelle ligne pour le No ONU 0509. Dans la colonne/ligne pour le No ONU 0509, insérer la lettre «B» en regard des Nos ONU 0027, 0028, 0044, 0160 et 0161.

(Document de référence: document informel INF.10)

Chapitre 6.2

6.2.4.1 Dans le tableau, sous «pour la conception et la fabrication»:

– Pour la norme «EN 1251-2:2000», modifier le nota figurant dans la colonne (2) pour lire comme suit:

«NOTA: Les normes EN 1252-1:1998 et EN 1626 auxquelles il est fait référence dans cette norme sont également applicables aux récipients cryogéniques fermés pour le transport du No ONU 1972 (MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ).».

(Documents de référence: documents informels INF.28 et INF.30)

Dans le tableau, sous «pour les fermetures» :

– Pour la norme «EN ISO 10297:2014», dans la colonne (2), supprimer: «(ISO/DIS 10297:2012)».

(Document de référence: document informel INF.30 tel que modifié)

– Pour la norme «EN ISO 10297:2014», dans la colonne (4), remplacer «Jusqu'à nouvel ordre» par: «Entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2020».

(Document de référence: document informel INF.30)

– Après la norme «EN ISO 10297:2014», insérer la nouvelle norme suivante:

EN ISO 10297:2014+ A1:[2017]	Bouteilles à gaz transportables – Robinets de bouteilles – Spécifications et essais de type	6.2.3.1 et 6.2.3.3	Jusqu'à nouvel ordre	
---------------------------------	---	-----------------------	----------------------------	--

(Document de référence : document informel INF.30)

– Pour la norme «EN 1626:2008», dans la colonne (2), ajouter le nouveau nota suivant:

«**NOTA:** Cette norme est également applicable aux robinets pour le transport du No ONU 1972 (MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ).».

(Documents de référence: documents informels INF.28 et INF.30)

Chapitre 6.8

6.8.2.1.23 Dans la dernière phrase du premier paragraphe, après «par ultrasons», insérer la nouvelle note de bas de page *) libellée comme suit:

«* Les assemblages à recouvrement d'un fond et de la virole peuvent être contrôlés par des méthodes alternatives à la radiographie ou aux ultrasons.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 et document informel INF.34)

Pour « $\lambda = 0,8$ », modifier la deuxième phrase comme suit:

«Les contrôles non destructifs doivent comprendre tous les nœuds de soudure en «T», tous les inserts utilisés pour éviter des soudures en croix et toutes les soudures dans la carre des fonds de la citerne.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 et document informel INF.34)

Pour « $\lambda = 0,9$ », modifier la deuxième phrase comme suit:

«Les contrôles non destructifs doivent comprendre tous les nœuds de soudure, tous les inserts utilisés pour éviter des soudures en croix, toutes les soudures dans la carre des fonds de la citerne et toutes les soudures d'assemblage d'équipements de diamètre important.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/19 et document informel INF.34)

6.8.2.2.3 Ajouter un nouveau avant-dernier/dernier paragraphe libellé comme suit:

«Dans le cas des dispositifs de respiration, les arrête-flammes doivent être adaptés aux vapeurs émises par les matières transportées (interstice expérimental maximal de sécurité – IEMS), à la plage de température et à l'application prévue. Ils doivent répondre aux prescriptions et essais spécifiés dans la norme EN ISO 16852:[2010], pour les cas énumérés dans le tableau ci-dessous:

Application/installation	Exigences relatives aux essais
Communication directe avec l'atmosphère	EN ISO 16852:[2010], 7.3.2.1
Communication avec la tuyauterie	EN ISO 16852:[2010], 7.3.3.2 (s'applique à l'ensemble soupape/arrête-flamme lorsqu'ils sont soumis à l'essai conjointement)
	EN ISO 16852:[2010], 7.3.3.3 (s'applique aux arrête-flammes soumis à l'essai indépendamment des soupapes)

».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/18 et document informel INF.34)

6.8.2.2.10 Modifier le deuxième paragraphe pour lire comme suit:

«Le disque de rupture doit céder à une pression nominale [comprise entre 0,9 et 1 fois la pression d'épreuve], sauf pour les citernes destinées au transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous pour lesquelles la disposition du disque de rupture et de la soupape de sécurité doit satisfaire l'autorité compétente. Un manomètre ou un autre indicateur approprié doit être installé dans l'espace entre le disque de rupture et la soupape de sécurité pour permettre de détecter une rupture, une perforation ou une fuite du disque.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/17 et document informel INF.34)

[6.8.2.3.1 Modifier le deuxième tiret pour lire en pleine page:

«– un numéro d'agrément pour le type qui doit se composer du signe distinctif utilisé sur les véhicules en circulation routière internationale⁹⁾⁸⁾ pour l'État dans lequel l'agrément a été donné et d'un numéro d'immatriculation.».]

(Documents de référence: documents informels INF.7 et INF.34)

6.8.2.6.1 (ADR seulement)

Dans le tableau, sous «*Pour la conception et la construction des citernes*»:

– Pour la norme «EN 13530-2:2002 + A1:2004», modifier le nota figurant dans la colonne (2) comme suit:

«**NOTA.** Les normes EN 1252-1:1998 et EN 1626 auxquelles il est fait référence dans cette norme sont également applicables aux citernes pour le transport du No ONU 1972 (MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ).».

(Documents de référence : documents informels INF.28 et INF.30)

Dans le tableau, sous «*Pour les équipements*»:

– Pour la norme «EN 1626:2008 (sauf les robinets de catégorie B)», dans la colonne (2), ajouter le nouveau nota suivant:

«**NOTA.** Cette norme est également applicable aux robinets pour le transport du No ONU 1972 (MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ).».

(Documents de référence: documents informels INF.28 et INF.30)

Amendements au ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144, Annexe II

Chapitre 1.6

Modifier la nouvelle mesure transitoire 1.6.3.47 pour lire comme suit:

«1.6.3.47 Les wagons-citernes / Les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables construit(e)s avant le 1^{er} juillet 2019, équipé(e)s de soupapes de sécurité répondant aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne satisfont pas aux prescriptions du dernier paragraphe du 6.8.3.2.9 concernant leur conception ou protection applicables à partir du 1^{er} janvier 2019, pourront continuer à être utilisé(e)s jusqu'au prochain contrôle intermédiaire ou périodique devant avoir lieu après le 1^{er} janvier 2021.».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/13 et document informel INF.34)

Modifier la nouvelle mesure transitoire 1.6.3.48 pour lire comme suit:

«1.6.3.48 Nonobstant les prescriptions de la disposition spéciale TU 42 du 4.3.5 applicables à partir du 1^{er} janvier 2019, les wagons-citernes / les citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables dont le réservoir est construit en alliage d'aluminium, y compris ceux équipés / celles équipées d'un revêtement protecteur, qui étaient utilisé(e)s avant le 1^{er} janvier 2019 pour le transport de matières avec un pH inférieur à 5,0 ou supérieur à 8,0, pourront continuer à être utilisé(e)s pour le transport de ces matières jusqu'au 31 décembre 2022.».

(Document de référence : document informel INF.34)

Modifier la nouvelle mesure transitoire 1.6.4.49 pour lire comme suit:

«1.6.4.49 Les conteneurs-citernes construits avant le 1^{er} juillet 2019, équipés de soupapes de sécurité répondant aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2018, mais qui ne satisfont pas aux prescriptions du dernier paragraphe du 6.8.3.2.9 concernant leur conception ou protection applicables à partir du 1^{er} janvier 2019, pourront continuer à être utilisés jusqu'au prochain contrôle intermédiaire ou périodique devant avoir lieu après le 1^{er} janvier 2021.».

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/13 et document informel INF.34)

Modifier la nouvelle mesure transitoire 1.6.4.50 pour lire comme suit:

«1.6.4.50 Nonobstant les prescriptions de la disposition spéciale TU 42 du 4.3.5 applicables à partir du 1^{er} janvier 2019, les conteneurs-citernes dont le réservoir est construit en alliage d'aluminium, y compris ceux équipés d'un revêtement protecteur, qui étaient utilisés avant le 1^{er} janvier 2019 pour le transport de matières avec un pH inférieur à 5,0 ou supérieur à 8,0, pourront continuer à être utilisés pour le transport de ces matières jusqu'au 31 décembre 2022. ».

(Document de référence : document informel INF.34)

Chapitre 6.8

6.8.2.2 Renuméroter en tant que 6.8.2.2.11 et supprimer les crochets.

(Document de référence: document informel INF.34)

6.8.3.2.6 Supprimer les crochets.

(Document de référence : document informel INF.34)

6.8.3.2.9 Remplacer l'amendement par l'amendement suivant:

«6.8.3.2.9 À la fin, ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit :

«Les soupapes de sécurité doivent être conçues ou protégées pour empêcher la pénétration d'eau ou d'autre substance étrangère qui pourrait nuire à leur bon fonctionnement. Cette protection ne doit pas affecter leurs performances.».

(Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/13 et document informel INF.34)

Chapitre 6.10

6.10.3.8 (f) Supprimer les crochets.

(Document de référence : document informel INF.34)

Annexe III

Corrections aux versions 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN

1. **Chapitre 3.2, Liste des marchandises dangereuses, No ONU 2908, colonne (6)**
Insérer 368
2. **Chapitre 3.2, Liste des marchandises dangereuses, No ONU 2913, colonne (6)**
Insérer 325
3. **Chapitre 3.2, Liste des marchandises dangereuses, No ONU 2913, colonne (6)**
Supprimer 336
4. **Chapitre 3.2, Liste des marchandises dangereuses, No ONU 3326, colonne (6)**
Insérer 326
5. **Chapitre 3.2, Liste des marchandises dangereuses, No ONU 3326, colonne (6)**
Supprimer 336
6. **Chapitre 5.2, 5.2.1.9.2, dans le dernier paragraphe, dans la troisième phrase, après «sur un fond blanc»**
Ajouter ou d'une couleur offrant un contraste suffisant
7. **Chapitre 6.1, 6.1.3.1 d)**
Au lieu de dizaine la plus proche lire dizaine inférieure
8. **Chapitre 6.1, 6.1.4.1.1**
Sans objet en français.
9. **Chapitre 6.4, 6.4.2.11, dans la quatrième ligne**
Au lieu de 4.1.9.1.10 et 4.1.9.1.11 lire 4.1.9.1.11 et 4.1.9.1.12
(Document de référence: document informel INF.33)
