



---

**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 2019\***

tenue à Berne du 18 au 22 mars 2019

Additif\*\*

**Annexe I****Rapport du Groupe de travail des citernes**

1. Le Groupe de travail des citernes s'est réuni du 18 au 20 mars 2019, à Berne, conformément au mandat que lui a confié la Réunion commune RID/ADR/ADN, sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni), M. Kees de Putter (Pays-Bas) ayant assuré le secrétariat. Les documents pertinents ont été soumis à la plénière et transmis au Groupe de travail pour examen.
2. Le Groupe de travail des citernes, composé de 26 experts issus de 13 pays, de l'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de

---

\* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2019-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.

\*\* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2019-A/Add.1.



fer) et de quatre organisations non gouvernementales, a examiné les documents officiels et informels suivants :

*Documents officiels :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/1 (Bélarus)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/3 (Belgique)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/6 (ITCO)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/7 (Roumanie)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/17 (Royaume-Uni)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/18 (Royaume-Uni)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/19 (Pologne).

*Documents informels :* INF.5 (Royaume-Uni)  
INF.11 (Royaume-Uni)  
INF.12 (Royaume-Uni)  
INF.13 (Royaume-Uni)  
INF.14 (Pays-Bas)  
INF.16 (UIP)  
INF.19 (Allemagne)  
INF.21 (Pays-Bas)  
INF.25 (Commission européenne)  
INF.29 (Royaume-Uni).

3. Faute de temps, les documents INF.30 et INF.31 (Royaume-Uni) n'ont pas pu être examinés. Le Groupe de travail des citernes a noté que le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/2 serait examiné par le Groupe de travail sur les normes avant d'être examiné en séance plénière.

#### **Point 1 Amendement du texte du paragraphe 6.8.2.5.1 de l'ADR**

*Document officiel :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/1 (Bélarus).

*Document informel :* INF.29 (Royaume-Uni).

4. La proposition visant à remplacer dans le paragraphe 6.8.2.5.1 le terme « épreuve » par « inspection » a été largement soutenue puis adoptée. Certains ont fait valoir que l'inspection périodique et l'inspection intermédiaire comprenaient entre autres une ou plusieurs épreuves et que la date n'était indiquée que lorsque l'inspection avait abouti à des conclusions positives.

#### **Proposition 1**

Neuvième alinéa du 6.8.2.5.1 (RID/ADR), lire comme suit (les mots nouveaux sont en italiques et soulignés et les mots supprimés sont biffés) :

« – date et type de la dernière ~~épreuve~~ inspection subie : « mois et année » suivi par un « P » lorsque cette inspection est l'~~épreuve~~ inspection initiale ou une ~~épreuve~~ inspection périodique selon les 6.8.2.4.1 et 6.8.2.4.2, ou « mois et année » suivi par un « L » lorsque cette ~~épreuve~~ inspection est une ~~épreuve~~ inspection intermédiaire selon le 6.8.2.4.3 ; ».

5. Les amendements corollaires figurant dans le document INF. 29 ont été adoptés. Cependant, il a été décidé que le mot « inspection » au dixième alinéa du 6.8.2.5.1 et au huitième alinéa du 6.8.3.5.10 devrait être au singulier étant donné que chaque date indiquée le serait par un seul expert ou un seul organisme de contrôle. Il a aussi été décidé que, au paragraphe 6.8.4 d) de la TT6, le libellé pourrait encore être simplifié.

**Proposition 2**

Modifier les paragraphes ci-après (les mots nouveaux sont en italiques et soulignés et les mots supprimés sont biffés) comme suit :

6.8.2.5.1 (RID/ADR) dixième alinéa :

« – poinçon de l'expert qui a procédé ~~aux épreuves~~ *à l'inspection* ; ».

6.8.3.5.10 (RID/ADR), septième et huitième alinéas :

« – date (mois et année) de l'~~épreuve~~ *inspection* initiale et de la dernière ~~épreuve~~ *inspection* périodique selon les 6.8.3.4.12 et 6.8.3.4.15 ; »

« – poinçon de l'expert qui a procédé ~~aux épreuves~~ *à l'inspection*. ».

6.8.3.5.11 (RID seulement), dernier alinéa dans la colonne de gauche :

« – date (mois et année) de la prochaine ~~épreuve~~ *inspection* conformément aux 6.8.2.4.3 et 6.8.3.4.15. ».

6.8.4 d) (RID/ADR)

**TT6** Dans la colonne de gauche, modifier le texte comme suit :

« ~~TT6 Les épreuves~~ *L'inspection*, ~~y compris l'épreuve de pression hydraulique, doivent~~ *doit* avoir lieu au plus tard tous les trois ans. ».

**TT8** Modifier le premier paragraphe comme suit :

« Les citernes sur lesquelles figure la désignation officielle de transport pour le n° ONU 1005 AMMONIAC ANHYDRE conformément aux 6.8.3.5.1 à 6.8.3.5.3, qui sont construites en acier à grains fins avec une limite d'élasticité supérieure à 400 N/mm<sup>2</sup> conformément à la norme du matériau, doivent être soumises, lors de chaque ~~épreuve~~ *inspection* périodique selon le 6.8.2.4.2, à un contrôle magnétoscopique pour détecter des fissures superficielles. ».

6.10.4 Modifier comme suit :

(RID)

« Les citernes à déchets opérant sous vide doivent faire l'objet, en plus ~~des épreuves~~ *de l'inspection* selon le 6.8.2.4.3, d'un examen de l'état intérieur au plus tard tous les deux ans et demi pour les conteneurs-citernes et les caisses mobiles citernes. ».

(ADR)

« Les citernes à déchets opérant sous vide doivent faire l'objet, en plus ~~des épreuves~~ *de l'inspection* selon le 6.8.2.4.3, d'un examen de l'état intérieur au plus tard tous les trois ans pour les citernes fixes et les citernes démontables, et au plus tard tous les deux ans et demi pour les conteneurs-citernes et les caisses mobiles citernes. ».

6. Concernant les questions soulevées par la Belgique en séance plénière, il a été décidé que dans le 6.8.2.4.4, le terme « contrôle exceptionnel » devrait être remplacé par le terme « inspection exceptionnelle ». En l'absence de proposition officielle en ce sens, il a été proposé que le groupe de travail informel sur le contrôle et l'agrément qui se réunira à Londres en juin 2019 (appelé le « groupe de travail de Londres ») se charge de cette question. Lors de la discussion, les participants ont admis qu'il faudrait remplacer « épreuve(s) » par « inspection(s) » dans d'autres paragraphes encore. Il a été décidé de confier cette question aussi au groupe de travail de Londres.

**Point 2 Application du 6.7.1.3 : transport d'un produit classé sous le numéro ONU 3160 en citerne mobile T50**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/3 (Belgique).

7. Le Groupe de travail a pris note que le trifluorochloréthylène, qui relève du n° ONU 3160, est autorisé au transport en citerne mobile en vertu d'un accord provisoire

conformément au 6.7.1.3 du Code IMDG. Un expéditeur a demandé à la Belgique, en tant que pays d'origine du transport, de délivrer un agrément provisoire pour le transport intérieur.

8. Les participants ont en outre noté que l'agrément provisoire avait été établi en vertu du Code IMDG afin d'autoriser le transport tout en demandant l'introduction de dispositions applicables dans la réglementation.

9. Une proposition visant à soumettre cette matière à une instruction de transport en citerne mobile devrait être soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

### Point 3 Modification de la section 1.2.1 (Définitions)

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/6 (ITCO).

10. « L'entreprise au nom de laquelle le conteneur-citerne ou la citerne mobile est immatriculé » est souvent une entité financière telle qu'une société de crédit-bail ou une banque qui n'intervient aucunement dans le respect des obligations de sécurité applicables au conteneur-citerne ou à la citerne mobile. La citerne est mise en location ou à disposition dans le cadre d'un contrat juridiquement contraignant conclu entre le propriétaire déclaré, par exemple une banque ou une société de crédit-bail et l'exploitant du conteneur-citerne ou de la citerne mobile.

11. À la session de la Réunion commune de l'automne 2018, l'ITCO a soumis le document INF.7 qui a été examiné par le Groupe de travail des citernes. À ce moment-là, les participants se sont aperçu que la définition contenue dans le RID portait aussi sur l'exploitant de wagons-citernes et indirectement sur leur détenteur. Il a été demandé à l'ITCO de vérifier si cette modification poserait des problèmes à l'exploitant ou au détenteur de wagons-citernes.

12. Le représentant de l'UIP a déclaré que l'exploitant d'un wagon-citerne est aussi l'entreprise qui l'a immatriculé et que la modification proposée par l'ITCO ne permettrait pas de mieux comprendre la différence entre un exploitant et un détenteur de wagons-citernes. Après avoir examiné plusieurs solutions le Groupe de travail n'a pu parvenir à une conclusion. Il a été décidé de conserver le document à l'ordre du jour pour la prochaine session.

13. En l'absence du représentant de l'ITCO, les idées ci-après ont été retenues pour un examen futur.

Pour l'ADR :

« *«Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile»*, toute entreprise au nom de laquelle le conteneur-citerne ou la citerne mobile est ~~immatriculée~~ exploitée. »

*ou*

« *«Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile»* toute entreprise qui exploite un conteneur-citerne ou une citerne mobile. Si l'exploitant n'est pas le détenteur, l'exploitant et l'entreprise à laquelle le conteneur-citerne ou la citerne mobile est donné en location ou mis à disposition pour utilisation dans le cadre d'un contrat juridiquement contraignant. ».

*ou*

« *«Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile»*, toute entreprise propriétaire d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile ou ayant le droit de l'utiliser. ».

Pour le RID :

« *«Exploitant d'un conteneur-citerne, d'une citerne mobile ou d'un wagon citerne»*, toute entreprise au nom de laquelle le conteneur-citerne, la citerne mobile ou le wagon-citerne est ~~immatriculé~~ ~~ou admis au trafic~~ exploité. ».

*ou*

« *«Exploitant d'un conteneur-citerne, d'une citerne mobile ou d'un wagon-citerne»*, toute entreprise qui exploite un conteneur-citerne, une citerne mobile ou un wagon-citerne. Si l'exploitant n'est pas le propriétaire, l'exploitant est l'entreprise à laquelle le conteneur-citerne, la citerne mobile ou le wagon-citerne est donné en location ou mis à disposition dans le cadre d'un contrat juridiquement contraignant. ».

*ou*

« *«Exploitant d'un conteneur-citerne ou d'une citerne mobile»*, toute entreprise au nom de laquelle le conteneur citerne ou la citerne mobile est exploité. ».

« *«Exploitant d'un wagon-citerne»*, toute entreprise au nom de laquelle le wagon-citerne est immatriculé ou admis au trafic. ».

**Point 4 Proposition d'amendements concernant les termes « risque » et « danger » dans le contexte du RID/ADR/ADN**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/7 (Roumanie).

14. Les points concernant les chapitres 4.3, 6.8 et 6.10 ont été examinés comme l'avait demandé la Réunion commune lors de la présentation du document en séance plénière. En ce qui concerne le chapitre 4.3, les participants ont estimé que la modification apportée à la version en langue anglaise (remplacer « danger supplémentaire » par « autre danger subsidiaire ») pouvait se justifier mais que l'amendement correspondant dans la version en langue française serait moins direct et nécessiterait plus d'attention. Pour ce qui est des amendements aux chapitres 6.8 et 6.10, les participants ont estimé que le terme « risque » serait plus approprié que le terme « danger » pour les constructions mécaniques.

15. Le représentant de la Roumanie a accepté de transmettre au groupe de travail informel chargé de la rédaction des définitions des termes « risque » et « danger » dans le contexte du RID/ADR/ADN les observations formulées, pour complément d'examen.

**Point 5 Clarification de la protection requise pour les raccords et accessoires montés sur la partie supérieure des citernes à déchets opérant sous vide**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/17 (Royaume-Uni).

16. Deux raisons sont avancées pour protéger les équipements placés à la partie supérieure des citernes en général, à savoir, au 6.8.2.1.28, la protection contre le renversement et, au 6.8.2.2.1, la protection contre l'arrachement ou l'endommagement en cours de transport ou de manutention. Dans le cas des citernes à déchets fonctionnant sous vide conformes au 6.10.3.1, la protection contre un arrachement pendant le transport ou la manutention est assurée si les équipements sont placés dans une « zone protégée » définie au 6.10.1.1.1. Cependant, le 6.10.3.1 est formulé de telle sorte qu'il ne s'applique pas à la protection contre le renversement, telle qu'elle est prescrite au 6.8.2.1.28.

17. Deux points de vue ont été formulés. Le premier était que le 6.8.2.1.28 n'était pas annulé par le chapitre 6.10 ni contredit dans le 6.10.1.2.1, la conclusion étant, d'après le libellé de l'ADR, que les citernes à déchets fonctionnant sous vide devaient satisfaire aux dispositions du 6.8.2.1.28. Le second était que le 6.8.2.1.28 n'était pas censé s'appliquer lorsque les équipements étaient placés dans une « zone protégée ».

18. Par ailleurs, un certain nombre d'experts ont indiqué que les accidents avaient été peu nombreux et que, dans les accidents concernant des citernes sans protection, on n'avait pas constaté de perte de contenu due à une avarie des équipements. Il est vrai que certains types d'équipements bénéficient d'une protection supplémentaire alors que, dans d'autres cas, ils sont protégés par des éléments tels que des dévidoirs de tuyaux ou des potences d'aspiration.

19. À l'issue de la discussion, il n'a pas été possible de parvenir à une conclusion. Cependant, les participants sont convenus que le texte devrait être précisé afin de permettre une interprétation commune et le Royaume-Uni a été prié, au nom du Groupe de travail, de soumettre une version révisée du document lors d'une prochaine session, qui tienne compte des observations formulées.

## Point 6 Rapport de la neuvième session du groupe de travail informel du contrôle et de l'agrément des citernes

*Document officiel :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/18 (Royaume-Uni).

*Documents informels :* INF.11, INF.12 et INF.13 (Royaume-Uni)  
INF.21 (Pays-Bas)  
INF.25 (Commission européenne).

20. Le président du groupe de travail informel a soumis les documents établis par son groupe. Le groupe s'est réuni deux fois depuis la dernière session de la Réunion commune ; les rapports de ces deux réunions sont reproduits dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/18 et INF.11. Une attention particulière a été apportée au document INF.12 qui contient en son annexe I les principes fondamentaux qui ont régi ce travail. Cependant, certains représentants ont estimé qu'il serait utile pour les débats de fournir un aperçu des principaux objectifs des projets, notamment pour définir une approche commune pour la reconnaissance réciproque des contrôles administratifs et des procédures d'évaluation de la conformité, des certificats d'homologation de type et des contrôles, dans laquelle :

- a) Les organismes de contrôle seraient agréés selon la norme EN ISO/CEI 17020 et pourraient être agréés par d'autres Parties contractantes du RID ou de l'ADR ;
- b) Ces organismes seraient clairement responsables du contrôle de la conformité de la citerne complète, quel que soit le lieu où ses éléments ont été fabriqués ; et
- c) On procéderait à une vérification de la mise en service dans certaines circonstances pour s'assurer que les prescriptions du RID/ADR sont respectées.

21. Les participants ont noté qu'un certain nombre de questions et de réserves n'avaient pas été résolues lors de la dernière session du groupe de travail informel. On trouvera dans le document informel INF.13 le nouveau libellé des sections 1.8.6 et 1.8.7 ainsi que les modifications apportées au chapitre 6.8. Les questions et les réserves entre crochets ont été examinées par le Groupe de travail des citernes.

22. L'attention des participants a été appelée, dans le document informel INF.21, sur les avantages d'un système national d'agrément des organismes de contrôle. L'expert des Pays-Bas a fait savoir que son pays appliquait un système fondé sur les dispositions fondamentales de la norme ISO 17020 avec de très bons résultats.

23. Le représentant de la Commission européenne a présenté le document INF.25, qui contient plusieurs amendements visant à garantir le bon fonctionnement de la Directive relative aux équipements sous pression transportables (Directive 2010/35/UE)<sup>1</sup>. L'examen de la question de la création d'un système national d'agrément des organismes de contrôle a abouti à une reformulation du 1.8.6.2.1, comme suit :

*« Lorsque l'autorité compétente donne son agrément à un organisme de contrôle, cet agrément doit être conforme à la norme EN ISO/CEI 17020:2012 (à l'exception du 8.1.3) pour les organismes de type A ou de type B, lorsque cela est autorisé par le chapitre 6.2.*

*Sauf lorsque les 6.2.2.11 et 6.2.3.6 ainsi que la TA4 et la TT9 du 6.8.4 s'appliquent, l'autorité compétente peut décider de ne pas accorder l'agrément en vertu de la norme EN ISO/CEI 17020:2012. Dans ces conditions, l'autorité compétente doit fournir toutes les preuves nécessaires à la vérification de la compétence et de l'indépendance de l'organisme de contrôle conformément au 1.8.6.2.4.*

*Si l'autorité compétente n'accorde pas son agrément à un organisme de contrôle et procède aux contrôles elle-même, elle doit satisfaire aux dispositions du 1.8.6.3. ».*

24. Après avoir examiné le document INF.13 et la proposition de texte ci-dessus, les experts du Groupe de travail des citernes ont estimé que, d'un point de vue technique, il était fort probable que les amendements proposés donnent de bons résultats. Certains passages ont

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010L0035>.

dû être laissés entre crochets, essentiellement pour des raisons de forme, bien que la question concernant les activités menées par les organismes de contrôle hors de leur territoire national soit encore en suspens.

25. En outre, comme c'était la première fois que l'ensemble des amendements était disponible, les participants ont considéré que les conséquences du nouveau libellé devraient être à nouveau examinées à la prochaine session du groupe de travail informel qui doit se tenir à Londres du 12 au 14 juin 2019. Les délégués sont invités à examiner les propositions et à soumettre leurs observations au groupe de travail informel en temps utile afin que le texte puisse être finalisé à ladite réunion et puisse être soumis à la Réunion commune à sa session d'automne aux fins d'adoption.

#### **Point 7 Transport de citernes, wagons-batteries/véhicules-batteries et CGEM après l'expiration des délais de contrôle**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/19 (Pologne).

26. À sa session de mars 2016, la Réunion commune a adopté un amendement au paragraphe 4.3.2.3.7, qui visait à autoriser le transport pendant un mois supplémentaire après la date d'expiration du prochain contrôle périodique si la citerne avait été remplie avant cette date. Cependant, cette option n'a pas été retenue en ce qui concerne le contrôle intermédiaire bien que, conformément au 6.8.2.4.3, le contrôle intermédiaire puisse avoir lieu trois mois avant ou après la date indiquée, ce qui fait 3 mois supplémentaires.

27. La Pologne propose de modifier le 4.3.2.3.7 afin d'autoriser le transport lorsque la citerne a été remplie avant la date indiquée pour le contrôle intermédiaire (en fonction de la date du contrôle précédent) jusqu'à trois mois après cette date, donnant ainsi les trois mois supplémentaires dont il est question au 6.8.2.4.3.

28. Des discussions se sont déroulées à propos de la signification exacte des mots « dans les trois mois précédant ou suivant la date indiquée » au premier paragraphe du 6.8.2.4.3. Certains participants ont précisé qu'il fallait entendre par là que les contrôles intermédiaires pouvaient être effectués jusqu'à trois mois après la date indiquée mais que, à partir de cette date, la citerne ne pouvait plus être utilisée pour le transport de marchandises dangereuses.

29. La proposition a été adoptée en principe mais le Groupe de travail a estimé que son libellé pouvait encore être amélioré et il a décidé de l'adopter entre crochets pour l'instant avant d'en examiner la forme.

#### **Proposition 3**

Modifier le 4.3.2.3.7 comme suit (les mots nouveaux sont en gras et soulignés et les mots supprimés sont biffés) :

« 4.3.2.3.7 Les wagons-citernes, les citernes démontables, les wagons-batteries (RID)/les citernes fixes (véhicules-citernes), les citernes démontables, les véhicules-batteries (ADR), les conteneurs-citernes, les caisses mobiles citernes et les CGEM ne peuvent être remplis ou présentés au transport après ~~expiration de la période de validité du~~ **la date indiquée** du contrôle prescrit aux 6.8.2.4.2, **6.8.2.4.3**, 6.8.3.4.6 et 6.8.3.4.12.

Toutefois, les wagons-citernes, les citernes démontables, les wagons-batteries (RID)/les citernes fixes (véhicules-citernes), les citernes démontables, les véhicules-batteries (ADR), les conteneurs-citernes, les caisses mobiles citernes et les CGEM qui ont été remplis avant la date ~~d'expiration~~ **indiquée** du dernier contrôle ~~périodique~~ :

- a) Pendant une période ne dépassant pas un mois suivant ~~l'expiration de ce délai~~ **la date indiquée du dernier contrôle périodique ;**
- b) Sauf si l'autorité compétente en dispose autrement, pendant une période ne dépassant pas trois mois au-delà de ~~cette date~~ **la date indiquée du dernier contrôle périodique**, lorsqu'elles contiennent des marchandises dangereuses renvoyées aux fins d'élimination ou de recyclage. Le document de transport doit faire état de cette exemption-;

**c) Pendant une période ne dépassant pas trois mois après la date indiquée du contrôle intermédiaire définie au 6.8.2.4.3. » ]**

**Point 8 Épreuves imposées aux soupapes de décompression des camions-citernes transportant du gaz de pétrole liquéfié (GPL) lors des contrôles intermédiaires**

*Document :* INF.5 (Royaume-Uni).

30. Le Groupe de travail des citernes a été informé des conclusions préliminaires du programme entrepris au Royaume-Uni à propos des épreuves auxquelles doivent être soumises les soupapes de décompression des camions-citernes transportant du GPL. Ce programme d'épreuves vise à accumuler un certain nombre d'éléments qui devraient permettre aux organismes de contrôle, lors d'inspections intermédiaires, de justifier une vérification de la documentation ou le marquage de la pression d'ouverture des soupapes de décompression (comme l'autorise la norme EN 14334:2014) plutôt que de soumettre ces soupapes à des essais physiques (comme le prescrit la norme EN 12972:2007 et 2018). Pendant le programme, 145 soupapes ont déjà été soumises à des épreuves et seule une d'entre elles était défectueuse. Cette dernière s'ouvrait (et se refermait) à une pression inférieure à la pression prescrite, probablement à cause d'une mauvaise installation. Pour le reste, tout fonctionnait parfaitement.

31. Le groupe de travail informel a remercié le Royaume-Uni de ces renseignements. Les participants ont noté que les citernes construites conformément à la norme EN 12493 pouvaient être inspectées conformément à la norme EN 14334 qui autorise un contrôle visuel des soupapes de décompression.

**Point 9 Agrément des citernes mobiles en tant que conteneurs-citernes**

*Document :* INF.14 (Pays-Bas).

32. On peut imaginer que l'agrément de citernes mobiles en tant que conteneurs-citernes puisse être déroutant pour les organismes de contrôle, les usagers et les organismes chargés de faire respecter la réglementation et donc être dangereux. Cependant, les transporteurs estiment que le double agrément présente certains avantages (voir par. 33) mais, lorsqu'il s'agira d'agréer des conteneurs-citernes en tant que citernes mobiles (voir par. 34), le double agrément ne sera plus possible.

33. Les trois principaux avantages du double agrément sont les suivants : absence d'instructions de transport en citerne mobile pour les citernes munies d'un code citerne, possibilité pour les conteneurs-citernes d'être vidangés par le bas alors que les citernes mobiles doivent obligatoirement être vidangées par le haut et taux de remplissage plus élevé pour les conteneurs-citernes.

34. L'expert des Pays-Bas a expliqué qu'une solution consisterait à ajouter des instructions de transport en citerne mobile dans le tableau A du chapitre 3.2, instructions qui seraient expressément réservées au transport intérieur. On pourrait aussi envisager une ou plusieurs dispositions spéciales qui autoriseraient un taux de remplissage analogue à celui des conteneurs-citernes, qui seraient expressément réservées au transport intérieur. Cependant, les participants ont noté que le bon choix de ces instructions d'emballage pour parvenir à cet objectif nécessiterait beaucoup de travail et que cela ne saurait se faire sans un accord de principe préalable.

35. Plusieurs experts ont estimé que cette solution permettrait d'éviter le double agrément. La plupart des délégations ont souhaité que ces doubles agréments ne soient plus accordés. Ensuite, il a été décidé qu'il serait inutile de poursuivre ce projet.

**Point 10 Interprétation des dispositions de la norme EN 14025 : diamètre minimum du trou de visite des citernes**

*Document :* INF.16 (UIP).

36. La norme EN 14025 prévoit que les trous de visite dans les citernes mesurent au minimum 500 mm de diamètre. Et pourtant, la norme EN 14025:2008, dans le renvoi qu'elle



