


**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 d'automne 2014<sup>1</sup>**

tenue à Genève du 15 au 19 septembre 2014

## Table des matières

	<i>Paragraphs</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).....	5-7	5
Rapport du Groupe de travail sur les citernes.....	8	5
IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour) .....	13-15	6
V. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour) .....	16-26	6
A. Marquage des suremballages avec la marque «SUREBALLAGE» .....	16-18	6
B. Clarification des dispositions relatives au conseiller à la sécurité du 1.8.3 ....	19	7
C. Relations entre marchandises dangereuses exemptées et celles qui ne le sont pas.....	20-21	7
D. Epreuve de pression hydraulique des récipients à pression .....	22-24	7

<sup>1</sup> Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2014-B. 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.

E.	Contrôle périodique des bouteilles à gaz individuelles dans les CGEM.....	25-26	8
VI.	Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour) .....	27-50	8
A.	Propositions en suspens .....	27-40	8
1.	Disposition spéciale 363.....	27	8
2.	Disposition spéciale 658 – Utilisation de grands conteneurs.....	28	8
3.	Mise à jour de références à des instruments de l'Union européenne (déchets dangereux, matières toxiques, matières corrosives et matières dangereuses pour l'environnement aquatique) .....	29-32	9
4.	Batteries au lithium contenues dans des véhicules et appareils relevant des numéros ONU 3166 ou 3171.....	33	9
5.	Conteneurs pour vrac souples.....	34-35	9
6.	Possibilité d'utilisation de procédés électroniques pour l'examen des conseillers à la sécurité, des conducteurs de véhicules et d'experts de l'ADN .....	36-37	10
7.	Contrôle périodique de certaines bouteilles rechargeables en acier pour gaz de pétrole liquéfié (GPL) dans le RID/ADR.....	38-39	10
8.	Modification de la section 5.5.3 .....	40	10
B.	Nouvelles propositions .....	41-50	11
1.	Exemptions du 1.1.3.3.....	41-42	11
2.	Corrections éditoriales aux définitions de chargeur et de déchargeur ....	43	11
3.	Raising the 100 Wh limit for the packaging and labelling requirements of small lithium ion batteries exempted under special provision 188.....	44	11
4.	Disposition spéciale 581.....	45	12
5.	Transport d'équipements électriques et électroniques au rebut.....	46-48	12
6.	Prescriptions pour les récipients et conteneurs spéciaux fixes destinés au transport d'énergie calorifique sans chargement ni déchargement ...	49	12
7.	Récipients à pression pour canons à boules de peinture .....	50	12
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour).....	51-59	13
A.	Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE.....	51-54	13
B.	Groupe de travail informel sur la télématique .....	55-56	14
C.	Groupe de travail informel sur le transport des animaux vivants (Berlin, 16-17 juin 2014) .....	57-58	14
D.	Groupe de travail informel sur les dispositions relatives à l'équipement des citernes et récipients à pression (Munich, 9-10 juillet 2014).....	59	14
VIII.	Election du Bureau pour 2014 (point 7 de l'ordre du jour) .....	60	14
IX.	Travaux futurs (point 8 de l'ordre du jour) .....	61-62	15
A.	Rapports d'accidents; base de données d'accidents; management de risque .....	61	15
B.	Dates de la prochaine session .....	62	15

---

X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	63-64	15
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	65	15
Annexes			
I.	Rapport du Groupe de travail sur les citernes <sup>2</sup> .....		16
II.	Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 janvier 2017.....		17

---

<sup>2</sup> Pour des raisons pratiques, l'annexe I est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/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 Genève du 15 au 19 septembre 2014 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, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède et Suisse.

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

a) L'Union européenne et l'Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer (OSJD);

b) Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes: l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), la Conférence européenne des négociants en carburant et combustibles (CENCC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Dangerous Goods Advisory Council (DGAC), European Association for Advanced Rechargeable Batteries (RECHARGE), European Association for Coal and Lignite (EURACOAL), European Cosmetics, European Cylinder Makers Association (ECMA), la Fédération européenne des aérosols (FEA), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), l'Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO), l'Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Sporting Arms and Ammunition Manufacturers' Institute (SAAMI), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

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

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/135 et Add.1 et Add.1/Corr.1

*Documents informels:* INF.1, INF.2/Rev.3, INF.31 (Secrétariat)

4. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/135 et additif 1 et rectificatif 1 (lettre A 81-02/502.2014 et Corr.1 de l'OTIF) tels que mis à jour par les documents informels INF.1 et INF.2/Rev.3 ainsi que l'emploi du temps provisoire INF.31.

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

<i>Documents:</i>	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1 (Rapport du Groupe de travail sur sa dernière session) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/13 (Ukraine) (Dispositions spéciales TU21 et TU16, alignement avec SMGS) ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/50 (France) (norme EN 13648-1)
<i>Documents informels:</i>	INF.48 de la session de printemps 2014 (Fédération de Russie) (Commentaires sur -/2014/13) INF.14 (UIP) (Conservation du dossier citerne selon le 4.3.2.1.7) INF.17 (Belgique) (Bouchons filetés ou brides pleines pour les ouvertures de citernes) INF.18 (Belgique) (Codes de couleur pour les citernes)

5. L'examen de ces documents a été confié à un Groupe de travail qui s'est réuni les 15-16 septembre 2014 sous la présidence de M. A. Bale (Royaume-Uni).

6. En l'absence d'un représentant de l'Ukraine il a été convenu de repousser à la prochaine session l'examen du document -/2014/13, mais il a été fait remarquer que le Groupe de travail sur les citernes s'était déjà prononcé sur certains points à la session précédente (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134/Add.1, paras 20-24) et qu'il peut approfondir ces questions à la présente session (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134, para.9).

7. Il a été convenu de confier également au Groupe de travail sur les citernes d'autres documents ayant rapport aux citernes soumis sous les points 3 (Normes), 4 (Interprétation du RID/ADR/ADN) et 5 (b) (Nouvelles propositions) à savoir:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/49 (CEN et AEGPL) (Référence à la norme EN 12252);

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/40 (Suède) (Interprétation de normes);

Document informel INF.32 (France) (Interprétation de normes); et

Document informel INF.35 (Roumanie) (Définitions d'acier de référence).

#### Rapport du Groupe de travail sur les citernes

*Document informel:* INF.50 (Rapport du Groupe de travail)

8. La Réunion commune a repris à son compte les conclusions et recommandations du Groupe de travail dont le rapport est reproduit en annexe I comme additif 1 au présent rapport, avec ou sous réserve des commentaires décrits aux paragraphes 9 à 12 ci-dessous. Les textes adoptés sont reproduits en annexe II au présent rapport.

#### Point 3 (Bouchons filetés ou brides pleines pour les ouvertures de citernes)

9. La Réunion commune a invité la Belgique à préparer deux documents pour la prochaine session, l'un visant à clarifier les dispositions du 6.8.2.2.1, l'autre relatif à la protection contre les poussières.

#### Point 6 (Interprétation des normes)

10. Le représentant de l'Allemagne a exprimé une objection à la présentation proposée au paragraphe 19 pour la liste des normes référencées au 6.8.2.6.1. Il craignait en effet que cette présentation pose problème parce que toutes les normes citées ne seraient désormais

d'application obligatoire que pour la conception et la construction des citernes et leurs équipements entrant dans leur champ d'application.

11. La proposition du Groupe de travail a été mise aux voix et adoptée. La Réunion commune a confirmé que les normes ne sont d'application obligatoire que pour les citernes, équipement et transport de matières qui sont visés dans leur champ d'application propre.

**Point 7 (Conservation du dossier citerne selon le 4.3.2.1.7)**

12. La proposition d'ajout d'un NOTA au 4.3.2.1.7 n'a pas été adoptée telle que rédigée, même si elle a été appuyée en principe. Le représentant de l'UIP a été prié de préparer une nouvelle proposition pour couvrir le besoin de garantir l'authenticité des dossiers et pièces jointes conservés sur des supports informatiques, compte tenu également des différentes situations juridiques qui peuvent exister dans les différents pays (voir par exemple les paragraphes 5.4.0.2 et 5.4.0.3 dans le chapitre 5.4).

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

### **Information sur la situation au CEN**

*Document informel:* INF.3 (CEN)

13. La Réunion commune a noté avec regret que le CEN n'avait toujours pas recruté un remplaçant pour le consultant CEN chargé de mener à bien la procédure de coopération entre le CEN et la Réunion commune, et que la question du financement de ce consultant par la Commission européenne ne semblait pas avoir été résolue. Il a été rappelé que les activités de ce consultant sont essentielles à une bonne mise en œuvre de la procédure de coopération décrite dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/122/Add.2, d'une part pour vérifier s'il peut être fait référence aux normes EN dans le RID/ADR pour application obligatoire, et d'autre part pour s'assurer en amont que les normes en cours de préparation par le CEN sont conformes aux exigences essentielles du RID/ADR. Si la mise à disposition d'un consultant n'était pas possible, ou même envisageable sur le long terme, il conviendrait de revoir cette procédure de coopération car cela obligerait la Réunion commune à se lancer dans des travaux très techniques alors qu'elle ne dispose pas du temps de réunion nécessaire. Entre temps il ne serait plus possible d'inclure des références aux normes, ou de les mettre à jour, dans le RID/ADR/ADN alors que le CEN demeure très actif dans des domaines liés au RID/ADR. Ceci aurait également des incidences négatives sur les travaux liés à la «TPED».

14. Certains représentants ont rappelé la difficulté pour les administrations gouvernementales de se procurer les normes qui sont très coûteuses, et se sont demandé s'il ne fallait pas revoir le principe même de cette coopération et de faire référence à des normes pour application obligatoire.

15. Finalement, le représentant de l'Union européenne a été prié de vérifier la situation au niveau de la Commission européenne et d'informer les secrétariats en conséquence de préférence avant fin octobre compte tenu des incidences sur les travaux TPED.

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

### **A. Marquage des suremballages avec la marque «SUREMBALLAGE»**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/42 (Espagne)

*Document informel :* INF.39 (FEA)

16. La Réunion commune a noté que la demande d'interprétation du 5.1.2.1 a) avait également été soumise au Sous-Comité d'experts de l'ONU, sachant que les paragraphes correspondants dans le Code IMDG et les Instructions techniques de l'OACI étaient rédigés de manière différente. Elle a estimé que les textes devraient être rédigés de manière à ne pas poser de problèmes d'interprétation et que l'interprétation soit la même pour tous les modes de transport.

17. En général, la Réunion commune estimait que lorsque toutes les marques et étiquettes requises sont visibles sur tous les colis compris dans le suremballage, la marque «SUREMBALLAGE» et les autres marques et étiquettes n'ont pas à être apposées sur le suremballage. La question se posait cependant de savoir comment traiter le cas où seules quelques marques ou étiquettes sont visibles. Plusieurs délégations étaient d'avis que dans ce cas, la marque «suremballage» et toutes les marques et étiquettes relatives aux matières contenues dans les colis devraient être apposées sur le suremballage. Une autre question était de savoir s'il fallait, pour que la marque «Suremballage» puisse être omise, que les marques d'agrément des emballages contenus dans le suremballage soient visibles.

18. Certaines délégations estimaient qu'il serait également utile de définir ce que l'on entend par «visible» et de comparer les textes du RID/ADR/ADN, du Code IMDG et des instructions techniques de l'OACI.

## **B. Clarification des dispositions relatives au conseiller à la sécurité du 1.8.3**

*Document informel:* INF.34 (Roumanie)

19. Plusieurs délégations étaient en faveur de l'option 2 présentée par la Roumanie, à savoir mentionner additionnellement le remplissage et l'emballage dans les paragraphes du 1.8.3 où l'on se réfère actuellement uniquement au transport, au chargement et au déchargement. Toutefois la Réunion commune a estimé qu'aucune décision ne pouvait être prise à la présente session sur la base d'un document informel tardif, et la représentante de la Roumanie a été priée de soumettre un document officiel à la prochaine session.

## **C. Relations entre marchandises dangereuses exemptées et celles qui ne le sont pas**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/26 (Suisse)

20. Plusieurs délégations ont estimé que les amendements reflétés dans la version 2015 du paragraphe 1.1.3.6.5 du RID/ADR/ADN avaient suffisamment clarifié la situation, et n'étaient pas favorables à la création d'un groupe de travail informel. En principe lorsque des marchandises dangereuses remplissent les conditions d'exemption, ces marchandises dangereuses exemptées ne devraient pas être prises en compte dans les dispositions applicables à celles qui ne sont pas exemptées.

21. Au cas où l'interprétation par ses services de contrôle poserait toujours problème en 2015, le représentant de la Suisse a été invité à réfléchir à une proposition concrète d'amendement.

## **D. Epreuve de pression hydraulique des récipients à pression**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/17 (ECMA, EIGA, CEN, ISO)

*Documents informels:* INF.40 de la session de printemps 2014 (France)  
INF.23 (ISO, ECMA, EIGA, CEN)

22. Le représentant de l'EIGA a indiqué que seules les questions d'interprétation figurant dans le document informel INF.23 restaient à résoudre.

23. La Réunion commune a confirmé qu'en principe les dispositions qui seraient introduites dans la 19<sup>ème</sup> édition révisée des Recommandations de l'ONU devraient être reflétées dans la version 2017 du RID et de l'ADR.

24. Par ailleurs la Réunion commune a confirmé que l'épreuve avec mesure de l'expansion volumétrique constituait une alternative à l'épreuve effective de pression hydraulique et n'était pas obligatoire.

## **E. Contrôle périodique des bouteilles à gaz individuelles dans les CGEM**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/22 (Suède)

*Document informel:* INF.10 de la session de printemps 2014 (EIGA)

25. La Réunion commune a confirmé que chaque bouteille à gaz constituant un élément d'un CGEM doit subir un contrôle périodique, y compris une épreuve de pression hydraulique, conformément au paragraphe 6.2.1.6, mais que les alternatives éventuelles prévues au 6.2.1.6, sont également pertinentes.

26. La représentante de la Norvège a demandé s'il était nécessaire, pour procéder au contrôle périodique et à l'épreuve de pression hydraulique de ces bouteilles individuellement, de démonter chaque bouteille. Le représentant de l'EIGA a indiqué qu'il était de pratique courante, pour le contrôle périodique des CGEM, de les démonter complètement. La Réunion commune a relevé cependant qu'autant pour le contrôle initial que pour les contrôles périodiques, le libellé des paragraphes 6.7.5.12.3, 6.7.5.12.4, 6.8.3.4.11 et 6.8.3.4.13, notamment la dernière phrase requérant une épreuve d'étanchéité si les bouteilles ont été démontées, semble indiquer que le démontage n'est pas obligatoire. La Réunion commune est convenue que la question devrait être posée au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

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

### **A. Propositions en suspens**

#### **1. Disposition spéciale 363**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/29 (Suisse)

27. Plusieurs délégations étaient favorables à la suppression de la référence aux quantités supérieures à celles indiquées à la colonne (7a) du tableau A du chapitre 3.2 dans la disposition spéciale 363. Toutefois, comme le libellé de cette disposition spéciale serait discuté à nouveau par le Sous-Comité d'experts de l'ONU à sa session de décembre 2014, la Réunion commune a préféré attendre les résultats de cette discussion avant de modifier le texte actuel.

#### **2. Disposition spéciale 658 – Utilisation de grands conteneurs**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/33 (Autriche)

28. La proposition d'appliquer la disposition spéciale 658 également aux grands conteneurs a été adoptée (voir annexe II).

### 3. Mise à jour de références à des instruments de l'Union européenne (déchets dangereux, matières toxiques, matières corrosives et matières dangereuses pour l'environnement aquatique)

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/39 (Secrétariat)

29. La Réunion commune a noté que certaines directives européennes avaient été abrogées ou le seraient au plus tard en juin 2015, et qu'elles avaient été, ou seraient, remplacées par d'autres instruments juridiques. Il convenait donc de vérifier les paragraphes ou notes de bas de page du RID/ADR/ADN qui contiennent des références à ces directives.

30. La proposition de modification à la note de bas de page 2) au 2.1.3.5.5 a été adoptée. Il conviendra cependant de vérifier si des modifications supplémentaires ne sont pas nécessaires car la législation relative aux déchets dangereux dans l'Union européenne est toujours en cours de révision.

31. Le paragraphe 2.2.9.1.10.5 ne cause pas trop de problèmes car il contient déjà une référence au Règlement 1272/2008/CE, et les références aux directives 67/548/CEE et 1999/45/CE ne restent applicables que dans la mesure où elles sont toujours pertinentes. Il conviendra cependant de vérifier si elles seront toujours pertinentes en 2017 ou si elles peuvent être supprimées.

32. Les paragraphes 2.2.61.1.14 et 2.2.8.1.9 pour les matières toxiques et corrosives causent problème car ils renvoient aux directives 67/548/CE et 1999/45/CE qui seront obsolètes au 1<sup>er</sup> juin 2015. Il a donc été décidé de les supprimer, mais la suppression a été placée entre crochets. L'industrie a été invitée à vérifier comment les mesures transitoires prévues dans la législation de l'Union européenne couvrent la question et s'il est nécessaire de maintenir ces dispositions.

### 4. Batteries au lithium contenues dans des véhicules et appareils relevant des numéros ONU 3166 ou 3171

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/51 (France)

*Documents informels:* INF.30 (RECHARGE)  
INF.41 (France)

33. La Réunion commune a noté que la question des batteries au lithium installées dans des véhicules ou dans des appareils serait discutée par le Sous-Comité d'experts de l'ONU en décembre 2014. Par conséquent, même si le Gouvernement de la France avait préparé une proposition de disposition spéciale comme le lui avait demandé la Réunion commune, il conviendra d'y revenir à la lumière des recommandations du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

### 5. Conteneurs pour vrac souples

*Documents informels:* INF.20 (IDGCA)  
INF.30 (Secrétariat)

34. Il a été rappelé que la Réunion commune avait déjà adopté les textes pertinents pour refléter dans le RID, l'ADR et l'ADN les dispositions du Règlement type de l'ONU concernant les conteneurs pour vrac souples (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2), mais qu'en discutant des dispositions spécifiques à chaque mode, le Groupe WP.15, le Comité d'experts du RID et le Comité de sécurité de l'ADN avaient souhaité obtenir l'assurance que les conteneurs qu'il était prévu d'utiliser répondaient bien aux prescriptions en matière d'épreuve figurant dans le Règlement type de l'ONU.

35. Des résultats d'épreuve satisfaisants ayant été présentés au Groupe WP.15, la Réunion commune a recommandé aux trois organes en question de mettre au point les

dispositions pertinentes pour que l'ensemble des dispositions permettant de transporter ces conteneurs puisse être introduit dans la version 2017 du RID, de l'ADR et de l'ADN.

## **6. Possibilité d'utilisation de procédés électroniques pour l'examen des conseillers à la sécurité, des conducteurs de véhicules et d'experts de l'ADN**

*Document informel:* INF.13 (Allemagne)

36. La plupart des délégations ont exprimé leur appui de principe à l'utilisation de procédés électroniques pour l'examen des conseillers à la sécurité, mais ont formulé quelques remarques sur les textes proposés. Comme il s'agissait d'un document informel, elles ont été invitées à soumettre leurs remarques au représentant de l'Allemagne qui devrait soumettre une proposition officielle à la prochaine session.

37. A une question de la représentante de la Pologne, le représentant de l'Allemagne a répondu qu'il convenait de respecter le principe de territorialité, c'est-à-dire que le candidat doit se trouver sur le territoire du pays organisant l'examen lorsqu'il est soumis aux épreuves même par voie électronique.

## **7. Contrôle périodique de certaines bouteilles rechargeables en acier pour gaz de pétrole liquéfié (GPL) dans le RID/ADR**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/48 (AEGPL)

*Documents informels:* INF.5 (AEGPL)  
INF.11 (Allemagne)  
INF.19 (Espagne)  
INF.26 (Suède)  
INF.49 (AEGPL)  
INF.52 (AEGPL)

38. Comme à la dernière session, les avis demeuraient très partagés sur la proposition d'introduire la possibilité d'appliquer une méthode spécifique de contrôle et d'épreuve périodique pour les bouteilles à GPL surmoulées. Certaines délégations étaient catégoriquement opposées au principe d'épreuve par échantillonnage. D'autres étaient favorables mais souhaitaient que cette possibilité soit restreinte aux bouteilles à GPL surmoulées. D'autres souhaitaient au contraire engager les discussions plus avant pour anticiper les développements technologiques et pas seulement dans le domaine du GPL. D'autres n'étaient pas opposées mais souhaitaient obtenir davantage d'explications par exemple sur la procédure d'échantillonnage, les normes en développement, le rôle de l'autorité compétente.

39. Finalement, la Réunion commune a souhaité que ces questions soient discutées par un groupe de travail informel dont l'AEGPL a accepté d'organiser les sessions. Le mandat du groupe est d'examiner des méthodes alternatives pour le contrôle périodique qui garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui des méthodes du 6.2.1.6.1 du RID/ADR sur la base de résultats d'épreuves et d'évaluation de risques et d'explorer la possibilité d'une méthode combinant des épreuves sur chaque bouteille individuellement et des épreuves par échantillonnage et évaluation statistique. Le groupe travaillera en premier lieu sur le cas des bouteilles à GPL surmoulées et ensuite sur d'autres cas.

## **8. Modification de la section 5.5.3**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/45 (Autriche et Espagne)

*Document informel:* INF.51 (Autriche et Espagne)

40. Après une première discussion durant laquelle quelques délégations ont exprimé des préoccupations sur cette proposition en raison de la difficulté à démontrer la conformité avec les dispositions proposées, les représentants de l'Autriche et de l'Espagne ont préparé une version révisée de leur proposition (INF.51) qui a été adoptée après mise aux voix et quelques corrections (voir annexe II).

## **B. Nouvelles propositions**

### **1. Exemptions du 1.1.3.3**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/38 (Suisse)

41. En principe, la Réunion commune était d'accord avec le Gouvernement de la Suisse que les exemptions du 1.1.3.3 ne devraient pas être restreintes aux carburants (qui par définition alimentent des moteurs à combustion interne) et devraient concerner d'autres combustibles liquides servant au fonctionnement d'équipements autres que des moteurs à combustion interne, par exemple des dispositifs de chauffage.

42. Toutefois la Réunion commune a estimé que davantage de réflexion était nécessaire avant de remplacer le terme «carburant» par «combustible liquide». Par exemple, dans le contexte du 1.1.3.3 ce terme ne devrait être appliqué qu'aux combustibles liquides qui sont effectivement utilisés durant le transport du fait de leurs propriétés combustibles, et pas à d'autres fins. Il a également été suggéré que le 1.1.3.3 devrait être applicable à tous les liquides servant au fonctionnement des véhicules et de leurs équipements, et pas seulement aux combustibles liquides. Il a été noté enfin que le Sous-Comité d'experts de l'ONU discutera une proposition de la Belgique (ST/SG/AC.10/C.3/2014/88) concernant la problématique des moteurs à combustion interne et des véhicules et de leurs carburants (No. ONU 3166 et disposition spéciale 363) et qui pourrait avoir des conséquences sur ces débats. Le représentant de la Suisse a donc été invité à soumettre le cas échéant une nouvelle proposition en tenant compte des résultats de ces discussions.

### **2. Corrections éditoriales aux définitions de chargeur et de déchargeur**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/41 (Espagne)

43. Après de longues discussions où certains délégués ont proposé oralement des modifications supplémentaires, la représentante de l'Espagne a retiré sa proposition qui visait simplement à éviter la répétition de dispositions apparemment similaires mais qui risquait finalement d'aboutir à des changements sur le fond.

### **3. Augmentation de la limite de 100 Wh pour les prescriptions relatives à l'emballage et à l'étiquetage des petites batteries au lithium ionique exemptées en vertu de la disposition spéciale 188**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/45 (RECHARGE)

44. La proposition visait à autoriser en transport terrestre en Europe ce qui est permis en Amérique du Nord. Même si la proposition ne visait pas les transports maritimes ni aériens, plusieurs délégations souhaitaient qu'elle fasse en premier lieu l'objet d'un débat au niveau du Sous-Comité d'experts de l'ONU. Il a également été souhaité que les justifications du point de vue de la sécurité présentées à la section 5 du document soient plus approfondies. Le représentant de RECHARGE soumettra donc une proposition au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

#### **4. Disposition spéciale 581**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/46 (Fédération de Russie)

45. La proposition de modification de présentation a été adoptée avec plusieurs corrections (voir annexe II).

#### **5. Transport d'équipements électriques et électroniques au rebut**

*Document informel:* INF.12 (Allemagne)

46. La Réunion commune a noté que les équipements électriques ou électroniques au rebut transportés dans le cadre de politiques de recyclage ou d'élimination liées à la protection de l'environnement peuvent contenir des marchandises dangereuses, notamment des piles au lithium, et la question se posait donc de savoir s'il convenait de prévoir des conditions de transport spécifiques dans le RID/ADR/ADN ou des exemptions.

47. Il a été rappelé que le problème s'était déjà posé pour les emballages mis au rebut, et que pour le régler il avait fallu examiner les pratiques des professionnels de la récupération de déchets. Par ailleurs des études et projets étaient déjà en cours dans certains pays comme la Belgique dans le cadre de l'application de la directive européenne 2012/19/EU.

48. Avant de songer à établir un groupe de travail informel pour traiter de la question, la Réunion commune a souhaité procéder à un état des lieux dans les pays qui ont déjà acquis une expérience dans ce domaine. Il a été suggéré que les délégations transmettent aux secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF les études et projets disponibles à ce sujet. Il a finalement été décidé de demander au Gouvernement de l'Allemagne de préparer un questionnaire et de le diffuser auprès de toutes les délégations. Sur la base des réponses, la Réunion commune pourra à sa prochaine session décider s'il convient de fixer un mandat pour ce travail et s'il convient de confier ce mandat à un groupe de travail informel.

#### **6. Prescriptions pour les récipients et conteneurs spéciaux fixes destinés au transport d'énergie calorifique sans chargement ni déchargement du milieu de stockage de la chaleur**

*Document informel:* INF.7 (Allemagne)

49. Le représentant de l'Allemagne a été prié de soumettre une proposition officielle à la prochaine session en tenant compte des divers commentaires formulés et qui lui auront été transmis par écrit avant novembre 2014.

#### **7. Récipients à pression pour canons à boules de peinture**

*Document informel:* INF.27 (Belgique)

50. Le représentant de la Belgique a expliqué les différents problèmes qui se posaient dans le contexte de l'interprétation de divers instruments juridique (RID/ADR, directive 2010/35/EU dite «TPED», directive 97/23/EC dite «PED») quant à leur application au transport. Toutefois certaines interventions ont montré que cette question pourrait mener à de très longs débats auxquels la plupart des délégations n'étaient pas préparées. Il a donc été convenu que le représentant de la Belgique consulterait ceux de l'Allemagne et de l'ECMA pour préparer un document pour la prochaine session afin de clarifier la question.

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

### A. Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/53 (Pays-Bas)

*Documents informels:* INF.8, INF.9 et INF.45 (Pays-Bas)  
 INF.25 (AEGPL)  
 INF.37 (UIP)  
 INF.38 (Président)  
 INF.42 (Italie)  
 INF.43 (Royaume-Uni)  
 INF.46 (EIGA)  
 INF.47 (France)

51. Le rapport préconisait, sur la base des avis des représentants gouvernementaux participant aux travaux du Groupe, d'introduire dans le RID et l'ADR une prescription exigeant un revêtement thermique pour certaines citernes routières et ferroviaires, l'objectif étant d'assurer leur résistance aux agressions thermiques (résistance à l'immersion dans les flammes pendant 60 minutes) et de réduire ainsi le risque de BLEVE. Si le principe était admis par la Réunion commune, le groupe de travail proposait de continuer les travaux en étudiant les questions relatives à la certification des matériaux de revêtement; la résistance des revêtements aux chocs et aux accidents; le vieillissement de ces matériaux; la corrosion; les contrôles (y compris la possibilité d'enlever le revêtement pour effectuer des contrôles); les conséquences pratiques sur les stratégies utilisées par les services d'intervention en cas d'incendie; et la liste des rubriques pour lesquelles un revêtement serait prescrit.

52. Le rapport a suscité de nombreuses réactions et de longs débats. Certaines délégations considéraient en effet que la prescription proposée n'était pas suffisamment justifiée par des analyses de risque au niveau européen, par l'accidentologie ou par des analyses de rapport coûts/bénéfices en matière de sécurité. Elles estimaient que rien ne remettait en question le niveau de sécurité assuré par les prescriptions actuelles, que l'obligation de revêtement augmenterait le coût des véhicules et diminuerait leur charge utile; ou qu'il fallait distinguer le cas des citernes ferroviaires de celui des citernes routières, avec des arguments reflétés dans les nombreux documents informels soumis.

53. D'autres délégations ont fait valoir que les Etats avaient le devoir de protéger leurs citoyens, que les chapitres 4.2 et 6.7 contenaient déjà des dispositions de protection des citernes mobiles ONU contre l'incendie. Par ailleurs le groupe de travail informel s'était déjà réuni à onze reprises et les résultats de ses travaux ne pouvaient être ni ignorés ni dénigrés du point de vue techniques de sécurité. Quelques délégations ont demandé des études plus poussées pour des méthodes alternatives. Il a été souligné que les gouvernements de l'Allemagne et de la France avaient mis à disposition des moyens financiers importants pour procéder à des épreuves. Pour contester la validité de l'extrapolation des résultats d'épreuve à des citernes ou équipements différents, il faudrait que ceux qui remettent en question les résultats d'épreuves et les conclusions fournissent une démonstration raisonnée d'ingénieur ou des résultats d'épreuve de pertinence équivalente.

54. Suite à ces débats, la Réunion commune, bien qu'elle ne fût pas disposée à prendre une décision, ne serait-ce que sur le principe, est convenue que le Groupe de travail informel devrait continuer ses travaux mais que son mandat devrait être recadré et mieux ciblé. Il devra donc examiner les questions relatives à la protection des citernes contre l'incendie. Les matières concernées ne sont pas limitées au GPL. D'autres gaz et des liquides inflammables devraient être examinés. Le Groupe devra examiner les mesures de protection destinées à éviter une ruine catastrophique de la citerne lorsque celle-ci est exposée au feu, telles que protection thermique, soupapes de sécurité et mesures destinées à éviter qu'un feu ne se produise. Il devra vérifier la sécurité intrinsèque de chacune de ces mesures et évaluer leur impact (influence sur d'autres parties du fonctionnement/logistique du transport). Il devra en outre étudier la

pertinence de ces mesures en tenant compte du contexte de leur mise en œuvre par exemple le contexte lié à un mode de transport spécifique. Enfin le groupe devra évaluer les conséquences des mesures envisagées sur l'organisation des interventions des services de secours en cas d'urgence.

## **B. Groupe de travail informel sur la télématique**

*Document informel:* INF.6 (Secrétariat de l'OTIF)

55. La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail informel sur sa 12<sup>ème</sup> session qui s'est tenue à Bordeaux, du 3 au 5 juin 2014. Elle a invité l'Union européenne à apporter son soutien pour la continuation du projet.

56. Le représentant de l'UIC a émis une réserve sur la recommandation du point 10 de l'annexe 1 car en transport ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure ne sont pas disposés à jouer un rôle dans la gestion de l'information.

## **C. Groupe de travail informel sur le transport des animaux vivants (Berlin, 16-17 juin 2014)**

*Documents informels:* INF.15 (Allemagne)  
INF.36 (Pays-Bas)

57. La Réunion commune a adopté les amendements proposés avec quelques modifications. Comme ces amendements étaient proposés dans des documents informels, elle a demandé au secrétariat de les consolider dans un document officiel à soumettre à la prochaine session pour confirmation et adoption définitive.

58. Le document ECE/TRANS/WP.15/2014/28 et les documents informels INF.33 et INF.48 concernant l'agrément des emballages pour le transport de matières infectieuses soumis par la Suisse sous le point 5 a) de l'ordre du jour, qu'il avait été convenu de discuter en même temps que les résultats du groupe de travail informel, n'ont pu être abordés faute de temps. Le représentant de la Suisse a été prié de soumettre un nouveau document officiel à la prochaine session qui sera examiné en priorité comme question en suspens à la prochaine session.

## **D. Groupe de travail informel sur les dispositions relatives à l'équipement des citernes et récipients à pression (Munich, 9-10 juillet 2014)**

*Document informel:* INF.22 (EIGA)

59. La Réunion commune a noté les progrès réalisés par le groupe. La prochaine session aura lieu à Paris les 24-25 novembre 2014.

## **VIII. Election du Bureau pour 2014 (point 7 de l'ordre du jour)**

60. Sur proposition du représentant de la Pologne, M. C. Pfauvadel (France) et M. H. Rein (Allemagne) ont été réélus respectivement Président et Vice-Président pour l'année 2015.

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

### **A. Rapports d'accidents; base de données d'accidents; management de risque**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/44 (Belgique et Pays-Bas)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52 (Secrétariat et France)

*Documents informels:* INF.16 (Agence ferroviaire européenne) (ERA)  
INF.44 (AEGPL)

61. La Réunion commune a noté que l'ERA proposait une feuille de route (INF.16) pour le management des risques dans le contexte du transport intérieur des marchandises dangereuses, comprenant onze ateliers dont deux se tiendraient à Valenciennes avant la prochaine session (28-30 octobre 2014 et 17-19 février 2015). Elle a donc invité l'atelier à étudier le type de renseignements qui serait utile dans les rapports d'accidents pour faciliter l'évaluation des risques et l'ERA à lui communiquer ses conclusions pour la prochaine session. Ceci permettrait de fournir des éléments pour une discussion approfondie du document -2014/44 de la Belgique et des Pays-Bas sur les rapports prévus au 1.8.5. Les différentes options pour la structure de la base de données accidents présentées dans le document -/2014/52 pourront également être discutées à la prochaine session, et la Réunion commune souhaitera alors éventuellement mettre en place, si nécessaire, un groupe de travail informel pour traiter l'évolution du 1.8.5 et de la base de données.

### **B. Dates de la prochaine session**

62. La prochaine session aura lieu à Berne du 23 au 27 mars 2015.

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

63. Faute de temps, l'examen des documents soumis sous ce point de l'ordre du jour a été repoussé à la prochaine session.

64. Pour les documents relatifs au transport de charbon en vrac, le Président a suggéré que cette question de transport en vrac de charbon par route soit résolue au moyen d'accords multilatéraux ADR.

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

65. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session d'automne 2014 et ses annexes sur la base d'un projet établi par les secrétariats.

## **Annexe I**

### **Rapport du Groupe de travail sur les citernes**

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136/Add.1)

## Annexe II

### Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 janvier 2017

#### Chapitre 2.1

2.1.3.5.5, note de bas de page 2 Supprimer «(remplacée par la Directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil (Journal officiel de l'Union européenne No L 114 du 27 avril 2006, p. 9))» et, à la fin, ajouter «; et la Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (Journal officiel des Communautés européennes n° L 312 du 22 novembre 2008, p. 3 à 30)».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/39)

#### Chapitre 3.2, tableau A

Pour le No ONU 1845, remplacer «NON SOUMIS À L'ADR/au RID/À L'ADN – Si utilisé en tant qu'agent de réfrigération, voir 5.5.3» par «NON SOUMIS À L'ADR/au RID/À L'ADN à l'exception du 5.5.3».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 tel que modifié dans le document informel INF.51)

#### Chapitre 3.3

DS 581 Modifier pour lire comme suit:

«581 Cette rubrique couvre les mélanges de propadiène avec 1 à 4% de méthylacétylène ainsi que les mélanges suivants:

Mélange	Teneur, en % vol.			Nom technique permis aux fins du 5.4.1.1
	méthylacétylène et propadiène: pas plus de	propane et propylène: pas plus de	hydrocarbures C <sub>4</sub> saturé: au moins	
P1	63	24	14	«Mélange P1»
P2	48	50	5	«Mélange P2»

».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/46 tel que modifié)

DS 658 b) Après «wagon/véhicule», ajouter «ou grand conteneur».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/33)

#### Chapitre 5.5

5.5.3.1.1 Modifier pour lire comme suit:

«5.5.3.1.1 La présente section n'est pas applicable aux matières qui peuvent être utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement lorsqu'elles sont transportées en tant qu'envoi de marchandises dangereuses, excepté pour les transports de neige carbonique (No ONU 1845). Lorsqu'elles sont transportées en tant qu'envoi, ces matières doivent être

transportées sous la rubrique pertinente du tableau A du chapitre 3.2 dans les conditions de transport qui y sont associées.

Pour le No ONU 1845, les conditions de transport prescrites dans la présente section, sauf au 5.5.3.3.1, s'appliquent à tout type de transport, en tant qu'agent de réfrigération ou de conditionnement ou en tant qu'envoi. Pour le transport du No ONU 1845, aucune autre disposition du RID/de l'ADR/de l'ADN n'est applicable.».

*(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 tel que modifié dans le document informel INF.51)*

5.5.3.1.5 À la fin, remplacer «et du type de rétention à utiliser» par «, du type de rétention à utiliser et des limites de concentration de gaz données dans le NOTA sous 5.5.3.3.3».

*(Document de référence: document informel INF.51)*

(ADR uniquement:)

5.5.3.3.3 Modifier pour lire comme suit:

«5.5.3.3.3 Les colis contenant un agent de réfrigération ou de conditionnement doivent être transportés dans des véhicules et conteneurs bien ventilés. Le marquage conformément au 5.5.3.6 n'est pas nécessaire dans ce cas.

La ventilation n'est pas requise et le marquage conformément au 5.5.3.3.3 est requis si:

- Aucun échange de gaz n'est possible entre le compartiment de chargement et la cabine du conducteur;
- Le compartiment de chargement est un engin isotherme, réfrigéré ou frigorifique, tel que défini, par exemple, dans l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) pour lesquels cette prescription est satisfaite.

**NOTA:** Dans ce contexte, «bien ventilé» signifie qu'il y a une atmosphère où la concentration en dioxyde de carbone est inférieure à 0,5% en volume et la concentration en oxygène est supérieure à 19,5% en volume.».

(RID uniquement:)

Modifier le 5.5.3.3.3 comme suit:

«5.5.3.3.3 Les colis contenant un agent de réfrigération ou de conditionnement doivent être transportés dans des wagons et conteneurs bien ventilés. Le marquage conformément au 5.5.3.6 n'est pas nécessaire dans ce cas.

La ventilation n'est pas requise et le marquage conformément au 5.5.3.3.3 est requis si:

- Aucun échange de gaz n'est possible entre le compartiment de chargement et les compartiments accessibles pendant le transport;
- Le compartiment de chargement est un engin isotherme, réfrigéré ou frigorifique, tel que défini, par exemple, dans l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) pour lesquels cette prescription est satisfaite.

**NOTA:** Dans ce contexte, «bien ventilé» signifie qu'il y a une atmosphère où la concentration en dioxyde de carbone est inférieure à 0,5% en volume et la concentration en oxygène est supérieure à 19,5% en volume.».

*(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 tel que modifié dans le document informel INF.51)*

(ADN seulement)

Modifier le 5.5.3.3.3 comme suit:

«5.5.3.3.3 Les colis contenant un agent de réfrigération ou de conditionnement doivent être transportés dans des véhicules, wagons et conteneurs bien ventilés. Le marquage conformément au 5.5.3.6 n'est pas nécessaire dans ce cas.

La ventilation n'est pas requise et le marquage conformément au 5.5.3.3.3 est requis si:

- Aucun échange de gaz n'est possible entre le compartiment de chargement et les compartiments accessibles pendant le transport;
- Le compartiment de chargement est un engin isotherme, réfrigéré ou frigorifique, tel que défini, par exemple, dans l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) pour lesquels cette prescription est satisfaite.

*NOTA: Dans ce contexte, «bien ventilé» signifie qu'il y a une atmosphère où la concentration en dioxyde de carbone est inférieure à 0,5% en volume et la concentration en oxygène est supérieure à 19,5% en volume.»*

*(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 tel que modifié dans le document informel INF.51)*

5.5.3.6.1 Modifier pour lire comme suit:

«5.5.3.6.1 Dans le cas des véhicules/wagons et conteneurs qui ne sont pas bien ventilés contenant des marchandises dangereuses utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement, un marquage de mise en garde conforme au 5.5.3.6.2 doit être apposé à chaque point d'accès à un endroit où il sera facilement visible par les personnes qui ouvrent les portes du véhicule/du wagon ou du conteneur ou qui y pénètrent. Le marquage doit rester apposé sur le véhicule/wagon ou conteneur jusqu'à ce que les dispositions suivantes soient satisfaites:

- a) Le véhicule/wagon ou conteneur a été bien ventilé pour éliminer les concentrations nocives de l'agent de réfrigération ou de conditionnement; et
- b) Les marchandises réfrigérées ou conditionnées ont été déchargées.

Tant que le véhicule/wagon ou conteneur porte le marquage de mise en garde, il faut prendre les précautions nécessaires avant d'y entrer. La nécessité de ventiler à travers les portes de chargement ou par un autre moyen (par exemple par ventilation forcée) doit être évaluée et cela doit être inclus dans la formation des personnes concernées. ».

*(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/43 tel que modifié dans le document informel INF.51)*

## **Chapitre 6.8**

(ADR uniquement:)

6.8.2.6.1 Réorganiser le tableau comme suit:

Supprimer les titres:

«Pour toutes les citernes»;

«Pour les citernes ayant une pression maximale de service ne dépassant pas 50 kPa et...»;

«Pour les citernes pour gaz de la classe 2»; et

«Pour les citernes destinées au transport de produits pétroliers liquides et...».

Ajouter les nouveaux titres suivants:

«*Pour la conception et la construction des citernes*»; et

«*Pour les équipements*».

Sous «*Pour la conception et la construction*», placer les lignes pour EN 14025:2003 + AC:2005, EN 14025:2008, EN 14025:2013, EN 13094:2004, EN 13094:2008 + AC:2008, [ADR uniquement: EN 12493:2001 (sauf annexe C), EN 12493:2008 (sauf annexe C), EN 12493:2008 + A1:2012 (sauf annexe C), EN 12493:2013 (sauf annexe C), EN 13530-2:2002, EN 13530-2:2002 + A1:2004, EN 14398-2:2003 (sauf tableau 1) et EN 14398-2:2003 + A2:2008].

Sous «*Pour les équipements*», placer les lignes pour EN 14432:2006, EN 14433:2006, [ADR uniquement: EN 12252:2000, EN 12252:2005 + A1:2008, EN 14129:2014, EN 1626:2008 (sauf les robinets de catégorie B), EN 13082:2001, EN 13082:2008, + A1:2012, EN 13308:2002, EN 13314:2002, EN 13316:2002, EN 13317:2002 ((sauf la figure et le tableau B.2 de l'annexe B)), EN 13317:2002 + A1:2006, EN 14595:2005 et EN 16257:2012].

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/40 tel que modifié dans le document informel INF.50)

(ADR uniquement:)

6.8.2.6.1 Dans le tableau, ajouter la nouvelle ligne suivante sous «*Pour les équipements*» après la ligne pour «*EN 1626:2008*»:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 13648-1:2008	Réceptacles cryogéniques - Dispositifs de protection contre les surpressions - Partie 1: soupapes de sûreté pour service cryogénique	6.8.2.4, 6.8.3.2.12 et 6.8.3.4	Jusqu'à nouvel ordre	

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/50 tel que modifié dans le document informel INF.50)