



Conseil économique et social

Distr. générale
29 avril 2024
Français
Original : anglais

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 2024*

Qui s'est tenue à l'Union postale universelle (UPU), Berne, du 25 au 28 mars 2024

Additif**

* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2024-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/2024-A/Add.1.



Annexe

Rapport du Groupe de travail des citernes

1. Le Groupe de travail des citernes a tenu, dans le cadre du mandat que lui a confié la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune RID/ADR/ADN), une réunion virtuelle les 26 et 27 février 2024, sous la présidence de M. Arne Bale (Royaume-Uni), M. Kees de Putter (Royaume des Pays-Bas) officiant en tant que secrétaire. Les documents pertinents lui ont été soumis pour examen.

2. Trente et un experts représentant 12 pays et 5 organisations non gouvernementales ont participé à la session du Groupe de travail. Ils ont examiné les documents officiels et informels suivants :

Documents :

- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1 (rapport)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/1 (UIP)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/2 (Espagne)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/5 (Fédération de Russie)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/8 (Espagne et EIGA)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/18 (Royaume des Pays-Bas)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/26 (UIC)

Documents informels :

- INF.5 (UIP)
- INF.10 (Allemagne)
- INF.14 (CEN)
- INF.16 (ITCO)
- INF.17 (Belgique)
- INF.18 (Rapport du Groupe de travail des citernes)

Point 1 : Rapport de la session d'automne 2023 de la Réunion commune

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1 Proposition 6

3. Le Groupe de travail a décidé de maintenir entre crochets la proposition 6 qui figure dans le rapport de sa dernière réunion en vue d'en poursuivre l'examen. Cette proposition était fondée sur les discussions ayant trait au document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/28, qui portait sur les autorités compétentes qui n'ont pas agréé d'organismes de contrôle mais qui réalisent elles-mêmes les tâches de contrôle et ne sont pas tenues d'être accréditées. Toutefois, ces autorités devraient satisfaire aux dispositions du 1.8.6.3.1, dans lequel figurent les principales prescriptions en matière d'accréditation.

4. La question a été de nouveau examinée par le Groupe de travail des citernes. Il convient de garder à l'esprit que le 1.8.6 ne s'applique qu'aux évaluations de la conformité, aux contrôles périodiques, aux contrôles intermédiaires, aux contrôles exceptionnels, aux vérifications de mise en service et à la supervision du service interne d'inspection. Il convient également de noter que l'accréditation d'organismes publics peut poser des problèmes, raison pour laquelle l'exception relative à l'accréditation a été incluse à la dernière phrase du 1.8.6.2.1, avec renvoi au 1.8.6.3, afin de garantir un niveau de garantie minimum en ce qui concerne les organismes publics.

5. Pendant l'échange de vues, il a été estimé que les services techniques de l'autorité compétente qui réalisent les tâches d'organismes de contrôle agréés devraient être accrédités. Il est également apparu que le fait de désigner des organismes pour agir en tant qu'autorité compétente pouvait créer une lacune en raison de laquelle des organismes de contrôle peuvent ne pas être accrédités. Pour combler cette lacune, la proposition 6 concernant le 1.8.6.2.1, qui figure dans le rapport du Groupe de travail des citernes sur sa session d'automne 2023, est modifiée. La proposition initiale relative au 1.8.6.3.1, entre crochets, peut rester inchangée.

Proposition 1 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Dernière phrase du 1.8.6.2.1, lire (les ajouts sont soulignés et les suppressions sont ~~biffées~~) :

« Lorsque l'autorité compétente ~~n'agrée, ne reconnaît ou ne désigne pas d'organismes de contrôle, mais~~ réalise elles tâches de l'organisme de contrôle elle-même, elle doit satisfaire aux dispositions du 1.8.6.3. Cependant, quand une autorité compétente désigne un organisme de contrôle pour agir en tant qu'autorité compétente, l'organisme désigné doit être accrédité type A conformément à la norme EN ISO/CEI 17020:2012 (sauf art. 8.1.3).

Dernière phrase du 1.8.6.3.1, lire :

« Les exigences ci-dessus sont réputées satisfaites en cas d'accréditation conformément à la norme EN ISO/CEI 17020:2012 (sauf art. 8.1.3).

Point 2 : Contrôle des citernes passé la date spécifiée pour le contrôle intermédiaire

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/1 (UIP)

6. Ce document est fondé sur les discussions antérieures relatives au document informel INF.19 tenues à la session d'automne 2023 de la Réunion commune, lors de laquelle il avait été convenu qu'un contrôle intermédiaire était prescrit lorsque la date spécifiée pour un tel contrôle était dépassée. Toutefois, en fonction de la durée du retard, le propriétaire/exploitant peut décider de faire effectuer un contrôle intermédiaire ou périodique. Pour éviter toute erreur d'interprétation, des éléments de texte supplémentaires sont proposés.

7. Au cours de l'échange de vues, la proposition a été modifiée comme suit. Il a été estimé qu'il serait préférable d'indiquer que la date est dépassée (« passed ») plutôt que de mentionner un retard (« date overdue ») ou l'expiration du délai (« date expired »). Cet élément a donc été intégré dans la proposition. Le terme « date dépassée » pourrait être utilisé ailleurs, mais après vérification des amendements de conséquence, il a été décidé que cette insertion serait complexe et devrait plutôt faire l'objet de travaux futurs.

Proposition 2 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Au 6.8.2.4.3, ajouter un troisième paragraphe, libellé comme suit :

« Si la date spécifiée du contrôle intermédiaire est dépassée, un contrôle intermédiaire doit être effectué ou, alternativement, un contrôle périodique peut être effectué conformément au 6.8.2.4.2. ».

Point 3 : Remplissage des conteneurs à gaz à éléments multiples

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/2 (Espagne)

8. La proposition de l'Espagne visait à améliorer les dispositions relatives au remplissage des CGEM au chapitre 4.3 en introduisant le libellé qui existait déjà au 4.2.4.5.1 dans le 4.2.4.5.3. L'option 2 de la proposition a reçu un soutien de principe. Cependant, il a été estimé que, compte tenu de la portée du chapitre 4.3, les wagons-batteries (RID) et les véhicules-batteries (ADR) devraient également être inclus.

Proposition 3

Ajouter un nouvel alinéa 4.3.3.2.5, libellé comme suit, et renuméroter le 4.3.3.2.5 actuel qui devient le 4.3.3.2.6 :

« 4.3.3.2.5 Avant le remplissage, les wagons-batteries/véhicules-batteries et les CGEM doivent être inspectés pour s'assurer qu'ils sont du type agréé pour le gaz à transporter et que les dispositions applicables du RID et de l'ADR sont respectées. Les éléments des wagons-batteries/véhicules-batteries ou CGEM,

qui sont des récipients à pression, doivent être remplis conformément aux pressions de service, aux taux de remplissage et aux dispositions de remplissage prescrits dans l'instruction d'emballage P200 du 4.1.4.1 pour chaque gaz spécifique utilisé pour remplir chaque élément. Lorsque les wagons-batteries/véhicules-batteries et les CGEM sont remplis dans leur ensemble ou des groupes de leurs éléments sont remplis simultanément, la pression de remplissage ou la masse ne doivent pas dépasser la pression de remplissage maximale la plus basse ou la masse maximale la plus basse de n'importe quel élément. Les wagons-batteries/véhicules-batteries et les CGEM ne doivent pas être remplis au-delà des masses admissibles applicables. ».

Amendements de conséquence :

- 4.3.3.1.1 Dans le tableau, à la ligne « 2 Pressions de calcul », colonne « Code-citerne », dans la définition de « X », remplacer « 4.3.3.2.5 » par « 4.3.3.2.6 ».
- 6.8.2.4.1 Dans la phrase suivant le tableau, remplacer « 4.3.3.2.5 » par « 4.3.3.2.6 ».
- 6.8.3.4.2 Remplacer « 4.3.3.2.5 » par « 4.3.3.2.6 ».

Point 4 : Proposition de modification du 6.8.2.1.27 et du 7.5.10

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/5 (Fédération de Russie)

9. Dans ce document, il était proposé d'inclure le No ONU 3190 en plus du No ONU 1361 au 6.8.2.1.27 et au 7.5.10. Ces dispositions prévoient des prescriptions supplémentaires pour le transport du noir de carbone.

10. Dans l'introduction du document, il était avancé que l'ajout du No ONU 3190 était nécessaire, en raison du noir de carbone, qui est produit à partir de gaz d'hydrocarbure.

11. Le No ONU 3190 étant classé dans la classe 4.2, code « S4 – Inorganiques, solides », il a été demandé si ce classement était justifié, car le carbone est, semble-t-il, considéré comme « organique ». Comme autre option, la modification de la description du No ONU 1361, de façon à y inclure également le carbone d'origine hydrocarbonée, devrait être envisagée, sinon, il convient de choisir le numéro « ONU 3088 SOLIDE ORGANIQUE AUTO-ÉCHAUFFANT, N.S.A. ».

12. Comme il s'agit d'une question de classement, le Groupe de travail des citernes a estimé qu'elle devrait être discutée en séance plénière et, si nécessaire, par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses. Lorsqu'une décision aura été prise quant au classement du noir de carbone, les prescriptions des 6.8.2.1.27 et 7.5.10 peuvent être réexaminées, selon qu'il conviendra.

Point 5 : Nouvelles mesures transitoires pour les citernes mobiles au 6.7

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/8 (Espagne et EIGA)

13. Au 6.7.4.15.1 i) iv), le marquage sur la plaque de la citerne est passé de « taux de remplissage » à « masse maximale admissible de gaz rempli ». Une mesure transitoire qui permet de continuer à utiliser les citernes mobiles portant l'ancien marquage a déjà été adoptée par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses. Il est proposé d'insérer une mesure transitoire dans le RID et dans l'ADR à des fins d'harmonisation.

14. Cette proposition a été appuyée par les experts du Groupe de travail des citernes.

Proposition 4 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Au 1.6.4, insérer la nouvelle mesure transitoire suivante :

- « 1.6.4.xx Les citernes mobiles qui ont été construites avant le 1^{er} janvier 2027 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2024, mais qui ne sont

cependant pas conformes aux prescriptions du 6.7.4.15.1 i) iv) applicables à partir du 1^{er} janvier 2025, pourront continuer à être utilisées. ».

Point 6 : Exemption du calcul du temps de retenue réel pour les conteneurs-citernes et les citernes mobiles utilisés uniquement sur un parcours routier

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/18 (Royaume des Pays-Bas)

15. Lorsque les citernes mobiles et les conteneurs-citernes sont utilisés uniquement sur un parcours routier, l'opération de transport est relativement courte et un conducteur capable de surveiller la pression de la citerne est présent. Il est proposé dans ces cas de déroger à l'obligation de calculer le temps de retenue réel de la même manière que pour les véhicules-citernes. Cette proposition ne concerne que l'ADR.

16. Les experts ont, dans l'ensemble, appuyé cette proposition, mais il a été estimé que le libellé pouvait être simplifié. Outre la simplification, il a été jugé nécessaire d'apporter des amendements de conséquence, ce qui a finalement abouti à l'ajout d'une phrase supplémentaire à la proposition simplifiée. En outre, un amendement de conséquence est proposé pour le document de transport.

Proposition 5 (pour l'édition 2025 de l'ADR)

À la fin du 4.2.3.7.1, ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« Le calcul du temps de retenue réel n'est pas exigé lorsque l'ensemble du trajet s'effectue uniquement par route, sans transbordement sur un autre véhicule et sans séjour temporaire intermédiaire. Lorsque le calcul du temps de retenue réel n'est pas exigé, les dispositions des 4.2.3.7.2, 4.2.3.7.3 et 4.2.3.8 e) et f) ne s'appliquent pas. ».

À la fin du 4.3.3.5, ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« Le calcul du temps de retenue réel n'est pas exigé lorsque l'ensemble du trajet s'effectue uniquement par route, sans transbordement sur un autre véhicule et sans séjour temporaire intermédiaire. Lorsque le calcul du temps de retenue réel n'est pas exigé, les dispositions des 4.3.3.6 e), f) et g) ne s'appliquent pas. ».

À la fin du 5.4.1.2.2 d), ajouter un nouveau paragraphe, libellé comme suit :

« Lorsque le calcul du temps de retenue réel n'est pas exigé conformément au 4.2.3.7.1 ou 4.3.3.5, cette disposition ne s'applique pas. ».

Point 7 : Clarification du rôle de l'expéditeur dans le cas des wagons-citernes, conteneurs-citernes et citernes mobiles (chargés et vides non nettoyés) destinés au transport de citernes contenant des gaz liquéfiés réfrigérés

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2024/26 (UIC)

17. À la session d'automne 2023 de la Réunion commune, un alinéa h) a été ajouté au 4.3.3.6 concernant les citernes pour gaz liquéfiés réfrigérés vides non nettoyées. L'objectif est d'empêcher que les dispositifs de décompression ne s'activent prématurément. Toujours à cette session d'automne, il a également été question d'inclure un alinéa f) au 1.4.2.1.1 afin de préciser la responsabilité de l'expéditeur quant à la détermination du temps de retenue réel et au traitement des citernes vides non nettoyées, question au sujet de laquelle aucune décision n'avait été prise à ce moment.

18. Il a été demandé si l'expéditeur de la citerne remplie était également l'expéditeur de la citerne vide non nettoyée sur le trajet de retour. Il a été confirmé que, dans la pratique, l'expéditeur pouvait être des entités différentes, par exemple le producteur de gaz lui-même ou le fournisseur de la citerne. Il a été jugé nécessaire de préciser la responsabilité de

l'expéditeur quant au calcul du temps de retenue réel ou, dans le cas de citernes vides non nettoyées, pour ce qui est de veiller à ce que la pression soit suffisamment réduite.

Proposition 6 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Au 1.4.2.1.1, ajouter un alinéa f), libellé comme suit :

RID

- « f) Dans le cas de citernes transportant des gaz liquéfiés réfrigérés, veiller à ce que le temps de retenue réel soit déterminé ou, dans le cas de citernes vides non nettoyées, veiller à ce que la pression soit suffisamment réduite. ».

ADR

- « f) Dans le cas de conteneurs-citernes et citernes mobiles transportant des gaz liquéfiés réfrigérés, veiller à ce que le temps de retenue réel soit déterminé le cas échéant ou, dans le cas de conteneurs-citernes et citernes mobiles vides non nettoyés, veiller à ce que la pression soit suffisamment réduite. ».

Point 8 : Bande orange sur les wagons-citernes

Documents informels : INF.5 (UIP), INF.17 (Belgique)

19. Il a été demandé si le marquage avec la bande orange pour les wagons-citernes pour gaz au 5.3.5 et dans la disposition spéciale TM6 du 6.8.4 du RID était encore utile ou si la disposition relative à la bande orange pouvait être supprimée. La question concernant la disposition spéciale TM6 émane du groupe de coordination des organismes notifiés de la Directive relative aux équipements sous pression transportables. Ce groupe a estimé que le contrôle de la conformité de la bande et des spécifications relatives à la couleur ne relevait pas de sa responsabilité.

20. La prescription relative à la bande orange ne s'applique ni aux véhicules-citernes ni aux conteneurs-citernes, et l'introduction de cette bande pour ces types de véhicules n'a bénéficié d'aucun soutien. Plusieurs experts ont dit ne pas approuver la suppression de ces dispositions et, dans le document informel INF.17, des arguments sont avancés contre la suppression des dispositions relatives à la bande orange.

21. Comme l'a souligné le groupe des organismes notifiés, il a été dit que la spécification relative à la couleur orange, telle que définie dans le nota du 5.3.2.2.1 du RID, était difficile à mesurer sur les peintures. En tant qu'autre solution, la spécification relative à la couleur orange, qui est précise, devrait être assouplie de façon à autoriser un certain degré de décoloration et de farinage de la peinture au fil du temps en raison de la dégradation sous l'effet des intempéries.

Point 9 : Emplacement des dispositifs de décompression et de l'entrée des soupapes de sécurité – prescriptions conformément au 6.7.3.11.1 et au 6.8.3.2.9.4 du RID et de l'ADR

Document informel : INF.10 (Allemagne)

22. La différence entre la description de l'emplacement des dispositifs de décompression au 6.7.3.11.1 et des soupapes de sécurité au 6.8.3.2.9.4 par rapport aux réservoirs s'explique par le fait que les citernes mobiles n'ont pas de sens de déplacement défini et devraient être placées au centre longitudinal du réservoir, tandis que les véhicules-citernes peuvent être légèrement inclinés vers l'arrière pour faciliter le déchargement.

23. En l'état, les soupapes de sécurité des citernes relevant du chapitre 6.8 doivent être placées le long de la ligne longitudinale supérieure, mais pas précisément au centre transversal du réservoir. En utilisant, au lieu de « centre longitudinal », le terme « génératrice supérieure », employé au 6.10.1.1.1, il serait possible d'éviter toute ambiguïté et d'améliorer la cohérence de la traduction dans la version française. Il a été estimé que le fait de placer les soupapes juste à côté de la génératrice supérieure améliorerait la sécurité en cas de choc

d'obstacles en partie supérieure. Cependant, le fait de les placer dans un secteur qui s'étend sur un angle de 30° de part et d'autre de la génératrice supérieure, comme l'autorise le 6.10.1.1.1, en tant que zone protégée, n'a pas été approuvé, puisque cela peut entraîner une réduction de l'espace pouvant être rempli avec le produit, car l'entrée doit se trouver dans le ciel gazeux afin de permettre la dilatation thermique en phase liquide qui se produit lorsque le contenu est chauffé lors d'un incendie.

24. Étant donné que le 6.8.3.2.9.4 pourrait donner lieu à des interprétations erronées, les amendements suivants sont proposés pour préciser le libellé existant :

Proposition 7 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Première phrase du 6.8.3.2.9.4 du RID et de l'ADR, lire (les ajouts sont soulignés et les suppressions sont ~~biffées~~) :

« Chacune des entrées des soupapes de sécurité doit être placée au sommet du réservoir, aussi près que possible ~~du centre transversal du réservoir~~ de la génératrice supérieure. ».

Point 10 : Rapport du Groupe de travail des normes

Document informel : INF.14 (CEN)

25. Un renvoi à la norme EN ISO 9712:2012 (Essais non destructifs – Qualification et certification du personnel END) figure dans les dispositions spéciales TT8 et TT11 du 6.8.4. Cette norme a été révisée (édition 2022).

26. Il a été dit que le fait de se contenter de remplacer l'édition 2012 par l'édition 2022 de la norme EN ISO 9712 pourrait poser des problèmes aux organismes de contrôle. Les organismes qui délivrent ces certificats n'ont pas encore tous adopté la nouvelle édition et les certificats délivrés pour la conformité aux normes ont une validité de 5 ans.

27. Une autre approche a été adoptée pour résoudre ce problème. Comme le contenu et l'application des dispositions TT8 et TT11 sont différents, des solutions distinctes ont été élaborées pour chacune de ces dispositions spéciales.

Proposition 8 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Dernier paragraphe de la disposition TT8 du 6.8.4, lire (les ajouts sont soulignés et les suppressions sont ~~biffées~~) :

« Ces contrôles magnétoscopiques doivent être réalisés ~~par une personne compétente qualifiée pour cette méthode selon la norme EN ISO 9712:2012 (Essais non destructifs – Qualification et certification du personnel END)~~ conformément à la norme EN 12972:2018. ».

(ADR)

Dans la disposition TT11, modifier la référence à la norme EN ISO 17638 comme suit (les ajouts figurent en caractères soulignés) :

- « EN ISO 17638:2016 – Contrôle non destructif des assemblages soudés – Magnétoscopie, avec niveau d'acceptation des indications conforme ~~à~~ au niveau 2X de la norme EN ISO 23278:2015 – Contrôle non destructif des assemblages soudés – Contrôle par magnétoscopie – Niveaux d'acceptation ; ».

(ADR)

Dans la disposition TT11, remplacer le paragraphe suivant :

« Le personnel impliqué dans les CND doit être qualifié, certifié et avoir une bonne connaissance théorique et pratique des contrôles non destructifs qu'il effectue, spécifique, surveillance, contrôle ou évalue conformément à :

- EN ISO 9712:2012 – Essais non destructifs – Qualification et certification du personnel END. ».

par ce qui suit :

« Les contrôles non destructifs doivent être effectués par du personnel conformément à la norme EN 12972:2018 ou à la norme EN 14334:2014. ».

Point 11 : Conteneurs-citernes intermodaux ayant fait l'objet d'un double agrément conformément au chapitre 6.8 du RID ou de l'ADR et citernes mobiles ONU

Document informel : INF.16 (ITCO)

28. L'ITCO a communiqué au Groupe de travail des citernes des informations relatives aux réunions intersessions tenues le 7 novembre 2023 et le 12 décembre 2023. Ces deux sessions s'étaient déroulées en ligne et avaient attiré de nombreux participants, une cinquantaine de personnes y ayant participé à chaque fois. Lors de la première session, les discussions ont porté sur les raisons susceptibles de justifier l'élimination du double agrément, tandis qu'à la seconde, elles étaient axées sur les conséquences d'une éventuelle élimination.

29. Il a été souligné que la demande formulée à la session d'automne 2023 de la Réunion commune et du Groupe de travail des citernes visait à déterminer les problèmes susceptibles d'apparaître si le double agrément n'était plus autorisé. Il a été décidé qu'il convenait d'organiser des réunions intersessions supplémentaires, qui auraient pour objectif de recenser toutes les conséquences et difficultés qui pourraient découler d'un changement aussi complexe. Il a été suggéré qu'au cours de ces réunions, les participants établissent une liste des difficultés pour lesquelles il convient de trouver des solutions afin de permettre une transition en douceur pour le secteur si le double agrément n'est plus autorisé.

30. Il a été indiqué que, à terme, les problèmes liés à l'homologation seraient moins nombreux. Cependant, il a été estimé que les coûts liés au retrait du marquage sur les plaques de citerne fixées conformément au chapitre 6.8 seraient considérables, ne serait-ce que compte tenu du nombre de citernes mobiles en service dans le monde. Enfin, il a été noté, au cours des discussions, que lorsque les citernes mobiles sont agréées conformément aux prescriptions du chapitre 6.7 du code IMDG mais dans un État non partie au RID ou non Partie contractante à l'ADR, elles peuvent ne pas être admises au transport ou au remplissage. Pour régler ce problème, le Groupe de travail a élaboré la proposition suivante :

Proposition 9 (pour l'édition 2025 du RID et de l'ADR)

Après le titre du chapitre 4.2, modifier le nota 2 comme suit (les ajouts figurent en caractères soulignés) :

« *NOTA 2. Les citernes mobiles et les CGEM "UN" dont le marquage correspond aux dispositions pertinentes du chapitre 6.7, mais qui ont été agréés dans un État non partie au RID ou non Partie contractante à l'ADR, ou ont été agréés conformément au chapitre 6.7 du Code IMDG peuvent également être utilisés pour le transport selon le RID ou l'ADR.* ».