

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**INF. 7**

13 mai 2014

Original : français/anglais

**RID :** 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Berne, 20 et 21 mai 2014)

**Objet :** Textes adoptés par le WP.15 à sa 96<sup>e</sup> session (Genève, 6 – 9 mai 2014)

**Communication du Secrétariat**

**Extraits du projet de rapport sur la 96<sup>e</sup> session du WP.15 (Genève, 6 – 9 mai 2014)**

**I. Participation**

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingt-seizième session du 6 au 9 mai 2014 sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et la vice-présidence de M<sup>me</sup> A. Roumier (France).
2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède et Suisse.

(...)

4. L'Union européenne était représentée.
5. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

## INF.7

6. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGCA), Conférence européenne des négociants en carburants et combustibles (CENCC), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Union internationale des transports routiers (IRU).

(...)

## VI. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)

### A. Amendements proposés par la Réunion commune à sa session de printemps 2014

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 et -/Add.1 et -/Add.2

*Documents informels :* INF.5/Rev.1 et /Corr.1 (Secrétariat)

[Note du secrétariat de l'OTIF : Le contenu de ces deux documents informels est déjà pris en compte dans le document [OTIF/RID/NOT/2015].]

INF.28 (France)

[Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe V du présent rapport.]

11. Le Groupe de travail a examiné les amendements figurant aux sections I et II du document INF.5/Rev.1. Les amendements ont été adoptés pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, sous réserve de quelques modifications (voir annexe I). Le Groupe de travail a noté que ces modifications seraient également portées à l'attention de la Commission d'experts du RID à sa prochaine session.

(...)

13. En ce qui concerne les amendements au paragraphe 4.5.2.6, l'expert de l'Allemagne a indiqué qu'un accord multilatéral était en cours d'élaboration et serait diffusé sous peu aux Parties contractantes pour signature.

14. Le Groupe de travail a noté que certaines références à des normes avaient été laissées entre crochets dans le document informel INF.5/Rev.1 parce que les normes visées devaient être publiées en mai ou juin 2014. Il a décidé d'inclure ces références en tant que textes adoptés (c'est-à-dire sans crochets) dans le document ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1. Dans le cas où les normes ne seraient pas publiées d'ici au 15 juin 2014, il appartiendrait au secrétariat d'établir un rectificatif au document ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1 dans lequel ces références seraient supprimées.

15. L'amendement à la référence à la norme EN 1626:2008 au 6.2.4.1 et au 6.8.2.6.1 tel que proposé dans le document INF.28 a été adopté (voir l'annexe I).

(...)

32. Lors du débat sur le document INF.5/Rev.1, plusieurs délégations ont exprimé des préoccupations au sujet de l'utilisation, dans les textes de l'ADR, de références à des règlements ne s'appliquant pas à toutes les Parties contractantes, notamment les directives de l'Union européenne. Même lorsque de telles références visaient à préciser le champ d'application de l'ADR, l'absence d'une traduction officielle posait un problème aux autorités compétentes.

33. Le texte révisé du paragraphe 1.1.3.3 c) figurant dans le document informel INF.34 [reproduit dans l'annexe X du présent rapport] présenté par le représentant de l'Union européenne, qui renvoie à la définition des engins mobiles non routiers de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et de l'article 2 de la directive 97/68/CE, a été adopté (voir

annexe I).

(...)

## B. Questions particulières

(...)

### 2. Correction au 5.2.2.1.11.1

*Document informel* : INF.16 (Suède)

[Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe III du présent rapport.]

19. La correction concernant l'amendement au 5.2.2.1.11.1 dans le document ECE/TRANS/WP.15/222 (OTIF/RID/CE/GTP/2013/17) a été adoptée (voir l'annexe I).

### 3. Conteneurs pour vrac souples

*Documents informels* : INF.33 et -/Add.1 (IDGCA)

[Note du secrétariat de l'OTIF : Le document informel INF.33 est reproduit dans l'annexe IX du présent rapport. L'addendum 1 peut être téléchargé sur le site Web de la CEE-ONU

(<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15inf96.html>).]

INF.24 (Deutschland)

20. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les informations présentées par l'IDGCA au sujet des essais effectués sur les conteneurs pour vrac souples. Le représentant de l'IDGCA a répondu à des questions concernant les raisons pour lesquelles des résultats différents avaient été obtenus avec des conteneurs pour vrac souples soumis au même essai, les conditions des essais et les caractéristiques des conteneurs éprouvés. Plusieurs experts ont toutefois fait remarquer que comme les documents avaient été diffusés tardivement et n'avaient été mis à disposition qu'au moment de la session, ils n'avaient pas eu le temps de les étudier attentivement ni de consulter d'autres experts nationaux, et que par conséquent ils n'étaient pas en mesure de décider à ce stade d'autoriser l'utilisation des conteneurs pour vrac souples à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

(...)

41. On s'est demandé si le Groupe de travail devait adopter les amendements à la Partie 6 et remettre à plus tard l'adoption de ceux qui concernent la Partie 7. Plusieurs experts ont été d'avis que les amendements devaient être adoptés ensemble car des dispositions relatives aux épreuves n'auraient guère de sens si le transport n'était pas autorisé.
42. La proposition du document informel INF.24 visant à exiger que les véhicules utilisés pour le transport de conteneurs pour vrac souples soient équipés d'un système de contrôle de stabilité homologué conformément au Règlement CEE n° 13 a été d'une manière générale accueillie favorablement. *The representative of Switzerland, however, indicated that the presence of such systems did not constitute an exemption from the obligation to ensure the stability of vehicles carrying dangerous goods.*
43. Le Groupe de travail a décidé par un vote à la majorité de renvoyer à la prochaine session la décision concernant les amendements portant sur les conteneurs pour vrac souples. Il a été souligné que la totalité des modifications proposées, des prescriptions supplémentaires pour les véhicules et des résultats des essais supplémentaires, s'ils sont disponibles, devront être soumis à temps pour être publiés en tant que documents officiels.

## 5. Exemption des dispositifs de stockage d'énergie électrique pour les véhicules et leur équipement

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/27 (Suisse)

*Document informel :* INF.7 (Suisse)  
[Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel a été soumis au groupe de travail permanent en tant que document OTIF/RID/CE/GTP/2014/12.]

37. Cette question avait été soumise à la session de printemps de la Réunion commune RID/ADR/ADN mais n'avait pas été abordée faute de temps. La proposition contenue dans le document INF.7 consistait à étendre le champ d'application du paragraphe 1.1.3.7, qui ne s'applique pour le moment qu'aux piles au lithium, afin qu'il s'applique également à d'autres systèmes de stockage et de production d'énergie électrique. Quelques pays ont émis des réserves au sujet de cette proposition, estimant qu'il serait plus approprié de mener les discussions à leur terme au sein de la Réunion commune car tous les modes de transport sont concernés. Le Groupe de travail a noté que ces modifications seraient également portées à l'attention du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID à sa prochaine session. Mise aux voix, la proposition assortie d'un certain nombre de modifications a été adoptée à la majorité (voir annexe I). *It was also agreed to bring this decision to the attention of the ADN Safety Committee.*

## 7. Interdiction de fumer

*Document informel :* INF.13 (Luxembourg)  
[Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe II du présent rapport.]

38. La proposition consistait à étendre l'interdiction de fumer à l'utilisation des cigarettes électroniques qui présentent elles aussi un risque d'inflammation lors de la manipulation des marchandises dangereuses. Quelques pays ont été d'avis que l'interdiction actuelle concernait déjà les cigarettes électroniques ou que cette question pouvait être résolue par une déclaration dans le rapport de la session, mais la majorité a considéré qu'il était indispensable de mentionner explicitement les cigarettes électroniques et autres dispositifs similaires en raison de la possibilité que leurs utilisateurs ne se considèrent pas comme des fumeurs. Les amendements proposés aux paragraphes 7.5.9, 8.3.5, 8.5 et 5.4.3.4, assortis d'un certain nombre de modifications, ont été adoptés par vote à la majorité (voir annexe I).

## 8. Projet de corrections à inclure dans l'additif à la liste récapitulative des amendements

*Document informel :* INF.17 (Secrétariat)  
[Note du secrétariat de l'OTIF : Le contenu de ce document informel est déjà pris en compte dans le document [OTIF/RID/NOT/2015].]

39. Le Groupe de travail a adopté les corrections proposées par le secrétariat qui devraient être ajoutées à la liste des amendements pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il a été souligné que la modification du texte anglais concernant la disposition spéciale MP 20 du paragraphe 4.1.10 s'appliquait aussi aux dispositions spéciales MP 18 et MP 23 et que dans le texte français la modification de l'alinéa 7.3.2.6.1 b) s'appliquait également aux alinéas 7.3.2.6.1 a) et e) (voir annexe I).

(...)

## 11. Corrections aux amendements à l'ADR pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015

*Document informel* : INF.23 (Secrétariat)  
 [Note du secrétariat de l'OTIF : Le contenu de ce document informel est déjà pris en compte dans le document [OTIF/RID/NOT/2015].]

48. Le Groupe de travail a adopté la correction à l'amendement au paragraphe 6.5.2.2 proposée par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/WP.15/222. Elle sera ajoutée à la liste des amendements pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## 12. Exemption pour les liquides utilisés aux fins de réduire les gaz d'échappement dangereux pour l'environnement

*Document informel* : INF.30 (Suisse)  
 [Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe VI du présent rapport.]

49. Le Groupe de travail a reconnu le problème soulevé dans le document et demandé un complément d'information sur les substances concernées. Le représentant de la Suisse a été invité à soumettre un document officiel sur la question à la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN car les autres modes de transport pourraient également être concernés.

## 13. Actualisation d'une norme

*Document informel* : INF.31 (EIGA)  
 [Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe VII du présent rapport.]

50. La proposition d'ajouter une référence à la nouvelle norme ISO 7866:2012 pour les bouteilles à gaz en aluminium, qui avait déjà été acceptée pour les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, l'a également été pour la version 2015 de l'ADR (voir annexe I).

## VII. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour)

(...)

### A. Construction et agrément des véhicules

#### 1. Utilisation du gaz naturel liquéfié comme carburant pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/2014/2 (Pays-Bas)

*Documents informels* : INF.11 (Allemagne), INF.22 (Roumanie), INF.25 (Pays-Bas), INF.26 (AEGPL) et INF.32 (Belgique)  
 [Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe VIII du présent rapport.]

(...)

31. En ce qui concerne le document informel INF.32, il a été convenu d'inclure le GNL dans le champ d'application de la disposition spéciale 660 dans les amendements à l'ADR 2015 (voir annexe I). (...)

(...)

## **B. Propositions diverses**

### **9. Différences rédactionnelles**

*Document informel :* INF.18 (Italie)

[Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe IV du présent rapport.]

46. Le représentant de l'Italie a été invité à soumettre à la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN une proposition officielle précisant les modifications nécessaires.

(...)

### **14. Corrections au tableau de prépondérance des dangers**

*Document informel :* INF.36 (Irlande)

[Note du secrétariat de l'OTIF : Ce document informel est reproduit dans l'annexe XI du présent rapport.]

60. La proposition n'a pas été adoptée. Le Groupe de travail a confirmé que le tableau de prépondérance des dangers figurant dans l'ADR 2013 était correct. Il a en outre été rappelé que les modifications concernant des textes provenant du Règlement type de l'ONU devaient en premier lieu être examinées et adoptées par le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

### Amendements adoptés par le WP.15

La 96<sup>e</sup> session du WP.15 (Genève, 6 au 9 mai 2014) a adopté des amendements qui ont également des répercussions sur le RID et sont en conséquence reproduits ci-après. Les amendements qui ne concernent que l'ADR ou qui sont déjà pris en compte dans le document [OTIF/RID/NOT/2015] n'ont pas été reproduits. Les amendements sont formulés de sorte à pouvoir être directement repris dans le RID.

#### **A. Corrections à apporter au document ECE/TRANS/WP.15/222 et nouveaux amendements adoptés conformément aux documents informels INF.5/Rev.1 et INF.5/Rev.1/Corr.1 avec les modifications suivantes**

##### **Chapitre 1.1**

- 1.1.3.3 c)** Dans la première phrase, placer la référence à la note de bas de page 1) après « engin mobile non-routier ».

Dans la première phrase, supprimer :

« tel que défini dans l'article 2 de la directive 97/68/CE ».

Modifier le début de la note de bas de page 1) comme suit :

Pour la définition d'engin mobile non-routier, voir l'article 2.7 de la Résolution d'ensemble sur la Construction des Véhicules (R.E.3) ou l'article 2 de la... ».

[Document de référence : document informel INF.34]

##### **Chapitre 1.2**

- 1.2.1** Supprimer les amendements concernant l'insertion de la nouvelle définition de « **conteneur pour vrac** » et des définitions de « **conteneur pour vrac bâché** » et « **conteneur pour vrac fermé** » du 6.11.1 (deux fois).

##### **Chapitre 1.8**

- 1.8.3.9** [L'amendement dans les versions anglaise et allemande ne s'applique pas au texte français.]

##### **Chapitre 3.2 Tableau A**

Pour les Nos ONU 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 et 3378, GE III, supprimer l'amendement à la colonne (10).

##### **Chapitre 6.2**

Supprimer tous les crochets.

## INF.7

**6.2.4.1** Dans l'amendement concernant la norme EN ISO 10297:2006, supprimer :

« 2018 ».

Dans la nouvelle rubrique concernant EN 1626:2008, modifier la première colonne comme suit :

« EN 1626:2008 (sauf les robinets de catégorie B) ».

[Document de référence : document informel INF.28]

## Partie 6

Supprimer les amendements aux 6.1.3.1 a) (i), 6.2.2.7.2 a), 6.2.2.9.2 a), 6.3.4.2 a), 6.5.2.1.1 a), 6.6.3.1 a), 6.7.2.20.1 c) (i), 6.7.3.16.1 c) (i), 6.7.4.15.1 c) (i) et 6.7.5.13.1 c) (i).

### Chapitre 6.11

Supprimer les amendements aux 6.11.1, 6.11.2.3 et 6.11.5.

### Chapitre 7.3

**7.3.2.1** Supprimer les deux amendements entre crochets.

**7.3.2.10** Supprimer l'amendement.

**7.5.7.4,**  
**7.5.7.5** et  
**7.5.7.6** Supprimer l'amendement.

## B. Modifications supplémentaires au document ECE/TRANS/WP.15/222

### Table des matières

**1.1.3.7** Modifier comme suit :

« **1.1.3.7** Exemptions liées au transport des dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique ».

### Chapitre 1.1

**1.1.3.5** Remplacer « les dangers des classes 1 à 9 » par :

« les risques des classes 1 à 9 ».

**1.1.3.7** Modifier le début du paragraphe (avant l'alinéa a)) comme suit :

« **1.1.3.7 Exemptions liées au transport des dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique**

Les prescriptions du RID ne s'appliquent pas aux dispositifs de stockage et de production d'énergie électrique (par exemple, piles au lithium, condensateurs électriques, condensateurs asymétriques, dispositif de stockage à hydrure métallique et piles à combustible) : ».



À l'alinéa a), remplacer « aux piles au lithium installées » par :

« installés ».

À l'alinéa b), remplacer « aux piles au lithium contenues » par :

« contenus ».

[Document de référence : document informel INF.7 et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/27 ou OTIF/RID/CE/GTP/2014/12, selon le cas]

## Chapitre 1.8

**1.8.3.13** Supprimer le dernier paragraphe.

[Document de référence : document informel INF.35]

## Chapitre 3.2 Tableau A

Pour le No ONU 1972, dans la colonne (6), insérer :

« 660 ».

[Document de référence : document informel INF.32]

## Chapitre 3.3

**DS 660** Modifier la note de bas de page 6) comme suit :

« <sup>6)</sup> Règlement ECE No 110 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation :  
I. des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) sur les véhicules ;  
II. des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) en ce qui concerne l'installation de ces organes.) ».

## Chapitre 4.1

### 4.1.4.1

**P 200** Au paragraphe (10), dans la disposition spéciale d'emballage « u », remplacer « norme ISO 7866:1999 » par :

« norme ISO 7866:2012 ».

[Document de référence : document informel INF.31]

### 4.1.10.4

**MP 18** [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

**MP 23** [L'amendement dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

## INF.7

### Chapitre 5.2

- 5.2.2.1.11.1 Supprimer la troisième phrase (« Chaque suremballage contenant des matières radioactives doit porter au moins deux étiquettes apposées à l'extérieur sur deux côtés opposés. »).

[Document de référence : document informel INF.16]

### Chapitre 5.4

- 5.4.3.4 Dans le modèle des consignes écrites selon le RID, modifier le troisième alinéa à la page 1 comme suit :

« – Éviter les sources d'inflammation, en particulier ne pas fumer ni utiliser une cigarette électronique ou un dispositif semblable ni allumer un quelconque équipement électrique ; ».

[Document de référence : document informel INF.13 tel que modifié]

### Chapitre 6.2

- 6.2.2.1.1 Pour la norme « ISO 7866:1999 », dans la troisième colonne, insérer :

« Jusqu'au 31 décembre 2020 ».

Après la norme « ISO 7866:1999 », ajouter la nouvelle ligne suivante :  
«

ISO 7866:2012	Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz sans soudure en alliage d'aluminium destinées à être rechargées – Conception, construction et essais  <b>NOTA.</b> L'alliage d'aluminium 6351A ou son équivalent ne doit pas être utilisé.	Jusqu'à nouvel ordre
---------------	--	----------------------

».

[Document de référence : document informel INF.31]

### Chapitre 7.3

- 7.3.2.6.1 À l'alinéa a), remplacer « à toit fermé » par :

« fermés ».

---

**Document informel INF.13 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15**

**Commission économique pour l'Europe**

**Comité des transports intérieurs**

**Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

**Quatre-vingt-seizième session**

Genève, 6–9 mai 2014

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:  
propositions diverses**

9 avril 2014

**Interdiction de fumer**

**Communication du Gouvernement du Luxembourg**

*Résumé*

**Résumé analytique:** La présente proposition vise à clarifier la façon de laquelle les cigarettes électroniques sont à traiter par l'ADR et si l'interdiction de fumer s'applique aussi à celles-ci.

**Décision à prendre:** Modifier les règles concernant l'interdiction de fumer dans l'ADR

Aux fins de la présente, il est important de mentionner que la notion 'cigarettes électroniques' s'applique également aux cigares électroniques, ainsi qu'aux tous les dispositifs électronique qui sont utilisé pour fumer.

**Introduction**

1. L'ADR mentionne l'interdiction de fumer à plusieurs reprises
2. Au 7.5.9 et 8.3.5 il est interdit de fumer au voisinage des véhicules ou conteneurs et dans les véhicules ou conteneurs au cours des manutentions.

Au 8.5 S1 (3), Fumer, utiliser du feu ou une flamme nue est interdit sur les véhicules transportant des matières et objets de la classe 1, à leur proximité ainsi que lors du chargement et du déchargement de ces matières et objets.

En outre dans les Consignes Écrites une interdiction de fumer est mentionnée en cas d'urgence ou d'accident (5.4.3.4 lit.2)

3. Contrairement à la cigarette traditionnelle, la cigarette électronique est un dispositif électromécanique ou électronique qui consiste en 3 composants: une résistance électrique avec atomiseur; un réservoir, cartouche, ou tank pour contenir le liquide; et une pile pour assurer le fonctionnement de la résistance. Toutes ces modules de construction se trouvent dans un petit tuyau sous forme de cigarette.

4. Comme les risques d'inflammation ne peuvent pas être complètement exclus, il est nécessaire d'étendre les règles sur l'interdiction de fumer dans l'ADR sur l'utilisation des cigarettes électroniques.

5. Les autorités de contrôle (Douanes) ont déjà dû faire face à ce problème, et il leur manque la base légale afin de pouvoir interdire ou permettre l'usage de la cigarette électronique

## Proposition

6. L'interdiction de fumer dans 7.5.9, 8.3.5 et 8.5. S1 ( 3 ) et dans les instructions écrites (5.4.3.4 lit.2) doit être ajustée comme suit:

“7.5.9 Interdiction de fumer

Au cours des manutentions, il est interdit de fumer au voisinage des véhicules ou conteneurs et dans les véhicules ou conteneurs.

Cette interdiction s'applique également aux cigarettes électroniques.

“8.3.5 Interdiction de fumer

Au cours des manutentions, il est interdit de fumer au voisinage des véhicules et dans les véhicules.”

Cette interdiction s'applique également aux cigarettes électroniques<sup>1</sup>.

“(3) Interdiction de fumer, d'utiliser du feu ou une flamme nue

Fumer, utiliser du feu ou une flamme nue est interdit sur les véhicules transportant des matières et objets de la classe 1, à leur proximité ainsi que lors du chargement et du déchargement de ces matières et objets.” Cette interdiction s'applique également aux cigarettes électroniques<sup>1</sup>.

“5.4.3.4 CONSIGNES ÉCRITES SELON L'ADR

Mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident

En cas d'urgence ou d'accident pouvant survenir au cours du transport, les membres de l'équipage du véhicule doivent prendre les mesures suivantes si possible et sans prendre de risque:

- Déclencher le système de freinage, couper le moteur et déconnecter la batterie en actionnant le coupe-circuit, s'il existe;

- Éviter les sources d'inflammation, en particulier ne pas fumer ni allumer un quelconque équipement électrique;” Cette interdiction s'applique également aux cigarettes électroniques<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>La notion ‘cigarettes électroniques’ s'applique également à tous les dispositifs électroniques qui sont utilisés pour fumer.

## Justification

7. Par l'ajustement proposé le traitement unifié de l'utilisation de la cigarette électrique est précisé.

**Sécurité:** Cette modification est une contribution à la sécurité et exclut tout risque d'inflammation éventuel en raison de l'utilisation d'une cigarette électronique.

**Application effective:** Cette proposition apporte une sécurité juridique accrue et fournit plus de clarté aux organes de contrôle ainsi qu'aux utilisateurs finals de l'ADR.

**Document informel INF.16 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15**

**Economic Commission for Europe**

**Inland Transport Committee**

**Working Party on the Transport of Dangerous Goods**

**Ninety-sixth session**

Geneva, 6–9 May 2014

Item 5 of the provisional agenda

**Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting**

**17 April 2014**

**Editorial correction proposed to 5.2.2.1.11.1 in Part 5**

**Transmitted by the Government of Sweden**

*Summary*

<b>Executive summary:</b>	Editorial correction proposed to 5.2.2.1.11.1 for inclusion in ADR 2015
<b>Action to be taken:</b>	Delete the third sentence in 5.2.2.1.11.1 for ADR 2015
<b>Reference documents:</b>	ECE/TRANS/WP.15/222

1. In the report **ECE/TRANS/WP.15/222** the following amendments are included for 5.2.2.1.11.1:

*“5.2.2.1.11.1 Amend the first and second sentences to read as follows:*

*“Except when enlarged labels are used in accordance with 5.3.1.1.3, each package, overpack and container containing radioactive material shall bear the labels conforming to the applicable models Nos. 7A, 7B or 7C, according to the appropriate category. Labels shall be affixed to two opposite sides on the outside of the package or overpack or on the outside of all four sides of a container or tank.”.*

*5.2.2.1.11.1 In the fourth sentence, for “under 6.4.11.2” read “under the provisions of 2.2.7.2.3.5”, replace “which conform to model” by “conforming to model” and replace the last phrase of the fourth sentence by the following: “such labels, where applicable, shall be affixed adjacent to the labels conforming to the applicable model Nos. 7A, 7B or 7C.”.*

2. As a result of these amendments, provisions concerning labels on overpacks are now dealt with in the second sentence, which makes the third sentence superfluous. Sweden believes that the third sentence in 5.2.2.1.11.1 could be deleted as a consequence of the amended text for ADR 2015.

**Proposal**

3. Amend 5.2.2.1.11.1 to read as follows (the amendments from ECE/TRANS/WP.15/222 have been considered, and the proposed amendment is shown as strikethrough):

*“5.2.2.1.11.1 Except when enlarged labels are used in accordance with 5.3.1.1.3, each package, overpack and container containing radioactive material shall bear the labels conforming to the applicable models Nos.7A, 7B, and 7C, according to the appropriate category. Labels shall be affixed to two opposite sides on the outside of the package or overpack or on the outside of all four sides of a container or tank. ~~Each overpack~~*

**INF.7**

~~containing radioactive material shall bear at least two labels on opposite sides of the outside of the overpack.~~ In addition, each package, overpack and container containing fissile material, other than fissile material excepted under the provisions of 2.2.7.2.3.5 shall bear labels conforming to model No.7E; such labels, where applicable shall be affixed adjacent to the labels conforming to the applicable model Nos. 7A, 7B or 7C. Labels shall not cover the markings specified in 5.2.1. Any labels which do not relate to the contents shall be removed or covered.”

---

**Document informel INF.18 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15****Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Quatre-vingt-seizième session**

24 avril 2014

Genève, 6-9 mai 2014

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:  
propositions diverses****Différences rédactionnelles****Communication du Gouvernement de l'Italie****Introduction**

Par un examen des langues (français et anglais) de l'ADR 2013 on a trouvé certaines différences rédactionnelles que sont indiquées dans le tableau annexé. Ces différences sont soumises à l'attention du Groupe pour évaluer si sont nécessaires des modifications pour la prochaine édition.

Les différences en surbrillance **en gris** ont été déjà traitées par le doc INF 17 du Secrétariat.

Paragraphe	Français	English
1.1.3.5	... si des mesures appropriées ont été prises afin de compenser les <b>risques éventuels. Les risques</b> sont compensés si des <b>mesures</b> ont été prises pour éliminer les <b>dangers des classes 1 à 9.</b>	....if adequate Measures have been taken to nullify <b>any hazard. Hazards</b> are nullified if <b>adequate Measures</b> have been taken to nullify all <b>hazards of Classes 1 to 9.</b>
1.2.1 Citerne	....tels que définis dans la présente section	<b>In the definition of "Tank", replace "as defined in this Part" by:</b> <b>"as defined in this Section".</b>
1.2.1 GRV en plastique rigide	... qui peut comporter <b>une ossature</b> et être doté d'un équipement de service approprié;	... may have <b>structural equipment</b> together with appropriate service equipment;
1.2.1 Indice de transport (TI)	.... matière LSA-I ou d'un objet SCO-I	... LSA-I or SCO-I
1.2.1 Matières plastiques recyclées	.... traités pour être soumis au recyclage	... prepared for processing into new packagings
1.2.2.3	....la tension de vapeur est...	... the vapour pressure <b>of substances</b> is...
1.3.1	La formation doit aussi traiter des s'appliquant à la sûreté du transport des marchandises dangereuses telles qu'elles sont énoncées dans le chapitre 1.10.	Training to security of dangerous goods in Chapter 1.10 shall also be addressed.
1.4.2.2.1 (f)	Remplacer "les étiquettes de danger" par: "les plaques-étiquettes".	<b>Replace "danger labels" by:</b> <b>"placards".</b>
1.6.1.26	....marque de la charge maximale autorisée...	...maximum permitted stacking load...

INF.7

Paragraphe	Français	English
1.6.4.37	Remplacer "s'ils sont conformes à toutes les autres dispositions pertinentes de l'édition actuelle de l'ADR" par: "s'ils sont conformes à toutes les autres dispositions pertinentes de l'ADR applicables à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011".	... if they comply with all other relevant requirements of RID applicable as from 1 January 2011 ...
1.8.1.1	... peuvent à tout moment et sur place, sur leur territoire national, <u>contrôler...</u>	... may, on their national territory, at any time, conduct <u>spot checks</u> to verify...
1.8.3.9	... administratives, ainsi qu'une connaissance suffisante des tâches définies au 1.8.3.3.	... administrative provisions ( <b>Delete "applicable to the modes of transport concerned"</b> ) and of the duties listed in 1.8.3.3.
1.8.6.2.3	... dans les parties 4 et 6...	... in parts 4 or 6 ...
1.8.7.6.2 b)	peut autoriser le service interne d'inspection...	may authorize the in-house inspection service <b>of the applicant...</b>
2.2.1.1.5 (Division 1.4)	... un danger mineur en cas de ...	... a slight risk of explosion ...
2.2.41.4 Remarques (9)	Cette rubrique s'applique aux préparations des esters... ..	This entry applies to mixtures of esters ....
2.2.52.1.8	Le classement des peroxydes organiques non énumérés au 2.2.5.2.4 ...	Classification of organic peroxide, formulations or mixtures of organic peroxides non listed in 2.2.52.4 ... <b>Amend the beginning to read:</b> <b>"Classification of organic peroxides not listed in 2.2.52.4, ..."</b>
2.2.61.1.8	... la toxicité des matières dont la représentation graphique des coordonnées se trouve à proximité ou juste sur les lignes de séparation ...	substances falling on or near group borderlines ...
2.2.9.1.10.1.3	... les composés organiques .... <b>Remplacer "composés organiques" par "composés inorganiques".</b>	... inorganic compounds ...
4.1.10.4 MP20	Ne doit pas être emballée en commun avec des marchandises de la classe 1	Shall not be packed together with goods and articles of Class 1 <b>In the sentence delete:</b> <b>"and articles".</b>
5.3.1.1.2	...matières et objets explosibles de la division 1.4....	....explosives of Division 1.4.....
5.3.1.1.2	Lorsque des matières du code de classification 1,5D.....	When 1.5D substances ....
6.8.2.3.1	Les matières citées dans le procès-verbal d'expertise doivent être ... <b>Au paragraphe antépénultième, après "Les matières citées dans le certificat", insérer:</b> <b>"ou les groupes de matières autorisées selon l'approche rationalisée"</b>	The substances referred to in the certificate or the group of substances approved according to the rationalized approach shall, ...
7.3.2.6.1 (b)	Les conteneurs pour vrac fermé ou ... <b>Remplacer "à toit fermé" par "fermés".</b>	Closed and sheeted bulk containers ...
7.3.1.10	... soumis aux mêmes prescriptions que les conteneurs pour vrac, ... <b>Après "aux mêmes prescriptions", insérer "de l'ADR"</b>	... shall be treated in the same manner as is required by ADR for a filled bulk container, ...
7.3.2.6.1 (e)	Les conteneurs pour vrac bâchées ou à toit fermé ... <b>Remplacer "à toit fermé" par: "fermés"</b>	Closed and sheeted bulk containers ...



**Document informel INF.28 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15**

**Economic Commission for Europe**

**Inland Transport Committee**

**Working Party on the Transport of Dangerous Goods**

**Ninety-sixth session**

**2 May 2014**

Geneva, 6–9 May 2014

Item 5 of the provisional agenda

**Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting**

**Reference to EN 1626 Valves for cryogenic service**

**Transmitted by the Government of France**

**Introduction**

1. At the Joint Meeting in March 2014 the proposal of the Working Group on Standards to introduce in Chapters 6.2 and 6.8 a reference to EN 1626:2008 Cryogenic vessels – Valves for cryogenic service was adopted. This decision is reflected on pages 7 and 8 of INF.5/Rev.1.
2. This standard includes two categories of valves depending on the number of cycles. Valves of category B are operated only 20 times per year which is not appropriate for the purpose of gas receptacles and tanks for the carriage of dangerous goods.
3. To avoid any misinterpretation and any problem with the application of this standard, we propose to exclude this category of valve.

**Proposal**

4. In the Table in 6.2.4.1, under "for closures", amend the entry for EN 1626:2008 as follows:

EN 1626:2008 (except valve category B)	Cryogenic vessels – Valves for cryogenic service	6.2.3.1 and 6.2.3.4	Until further notice	
--	--	---------------------------	----------------------------	--

5. In the Table in 6.8.2.6.1, amend the entry for EN 1626:2008 as follows:

EN 1626:2008 (except valve category B)	Cryogenic vessels – Valves for cryogenic service	6.8.2.4 and 6.8.3.4	Until further notice	
--	--	---------------------------	----------------------------	--

**Document informel INF.30 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15****Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Quatre-vingt-seizième session**

2 mai 2014

Genève, 6-9 mai 2014

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:  
propositions diverses****Exemption pour les liquides utilisés pour réduire les gaz  
d'échappement dangereux pour l'environnement****Communication du Gouvernement de la Suisse***Résumé*

**Résumé analytique:** Prévoir une exemption pour produits utilisés dans les moteurs afin de réduire les émissions de gaz nuisibles à l'environnement

**Introduction**

1. Nous avons été confrontés avec la question de l'application de l'ADR aux liquides utilisés dans l'industrie automobile pour réduire les gaz d'échappement dangereux pour l'environnement. La Suisse aimerait savoir si les Parties contractantes à l'ADR sont également confrontées à des questions venant de l'industrie tendant à autoriser ou exempter des produits utilisés dans les moteurs des véhicules destinés à réduire les émissions de gaz dangereux pour l'environnement.

2. Les exigences de protection de l'environnement et les normes d'émission de polluants pour l'air conduisent l'industrie à rechercher des solutions dans le but de réduire au maximum l'émission de particules, de gaz à effet de serre ou dangereux pour la couche d'ozone. Différentes solutions apparaissent et vont apparaître ces prochaines années qui serviront à tenir compte de ces exigences toujours plus strictes pour les moteurs à combustion.

3. Dans certains cas il s'agit de produits dangereux qui tombent sous le coup de l'ADR. Compte tenu que les produits envisagés peuvent appartenir à différentes classes, il n'est pas envisageable de trouver des solutions au cas par cas dans l'ADR pour chacun d'eux. Cela risquerait de multiplier les textes dans l'ADR de manière inutile.

4. Une approche plus pragmatique serait d'admettre que les équipements utilisés pour les véhicules homologués et leur équipement correspondent à des normes de sécurité éprouvées par les autorités responsables de la sécurité de ces véhicules et que, dès lors, ces systèmes ne présentent pas de dangers particuliers qui justifient de leur appliquer en plus les règles de l'ADR. C'est avec cette approche que les exemptions du 1.1.3.2 a), b), d) et e), 1.1.3.3, 1.1.3.7 ont été introduites. Cependant les produits dont il est question qui servent à améliorer le rendement des moteurs à combustion et à réduire l'emprunte sur l'environnement ne sont couverts par aucune des exemptions citées.

5. Compte tenu qu'ils servent à la propulsion du véhicule ou au fonctionnement de l'un des équipements nous aimerions savoir si une exemption allant dans le sens de traiter ces produits en fonction de leur emploi et de les exempter en fonction de cet aspect ne serait pas envisageable.

6. Vu le type d'utilisation très spécifique il devrait être possible de les exempter dans le cadre des exemptions existantes déjà mentionnées. Pour cela il suffirait d'étendre le champ d'application des exemptions existantes aux produits servant à la propulsion ou au fonctionnement de l'un des équipements du véhicule. Pour l'instant la question ne s'est posée que dans le cas des carburants liquides. Pour ce motif nous présentons ci-après une manière d'aborder le problème dans le cas des carburants liquides.

7. Ainsi le 1.1.3.3 pourrait être modifié de la manière suivante:

"Modifier le titre du 1.1.3.3 comme suit:

"1.1.3.3 *Exemptions relatives au transport des carburants—liquides et de produits liquides—servant à la propulsion des véhicules ou au fonctionnement d'un de leurs équipements"*

Ajouter un paragraphe d) au 1.1.3.3 (le 1.1.3.3 c) sera dès 2015 déjà destiné au carburant des engins mobiles non routiers) avec le texte suivant:

"1.1.3.3 d) **Les exemptions 1.1.3.3 a) à c) ci-dessus sont également applicables aux liquides destinés à réduire les émission de gaz des moteurs. Dans le cas du 1.1.3.3 a) la somme des quantités par unité de transport de ces liquides et de carburant ne doit pas dépasser les quantités permises au 1.1.3.3 a).**"

8. Nous pensons que cette question se pose davantage pour les véhicules routiers que pour les chemins de fer. Néanmoins si une telle approche était acceptable pour les membres du WP.15, nous pourrions la présenter à la prochaine session de la Réunion commune et du WP.15.

---

Document informel INF.31 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****Ninety-sixth session**

Geneva, 6–9 May 2014

Item 6 (b) of the provisional agenda

**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:  
miscellaneous proposals****1 May 2014****Updating of a standard****Transmitted by the European Industrial Gases Association (EIGA)****Introduction**

1. At the Joint Meeting in March 2014 the recommendation of the Standards Working Group to replace EN 1975:1999 by EN ISO 7866:2012 was adopted. This decision is reflected on page 7 of INF.5 rev.1 before this meeting.

2. In June 2013, at its forty-third session the UN Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods adopted ISO 7866:2012 as the standard for the construction of seamless aluminium alloy UN Cylinders. This decision is recorded in ST/SG/AC.10/C.3/86/Add.1. Because of the timetable of publication of the UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, and the process of harmonization this standard will not appear in ADR until January 2017.

3. It would be very helpful to manufacturers and users of aluminium gas cylinders if the standard for aluminium alloy ADR cylinders and UN cylinders were the same. There is provision in the UN Model Regulations for the early adoption of revised standards and this is given by Note 1 appearing at the start of section 6.2.2 which reads:

*“NOTE 1: With the agreement of the competent authority, more recently published versions of the standards, if available, may be used.”* (This note is not in ADR.)

**Proposal**

4. In the table in 6.2.2.1, for ISO 7866:1999, in the column “Applicable for manufacture”, replace “Until further notice” with “Until 31 December 2020”.

After the entry for ISO 7866:1999, insert a new entry to read as follows:

ISO 7866: 2012	Gas cylinders – Refillable seamless aluminium alloy gas cylinders – Design, construction and testing <i>NOTE: Aluminium alloy 6351A or equivalent shall not be used.</i>	Until further notice
----------------	---	----------------------

5. In 4.1.4.1, P200 (10) u Replace “ISO 7866:1999” with “ISO 7866:2012”.

Document informel INF.32 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****Ninety-sixth session**

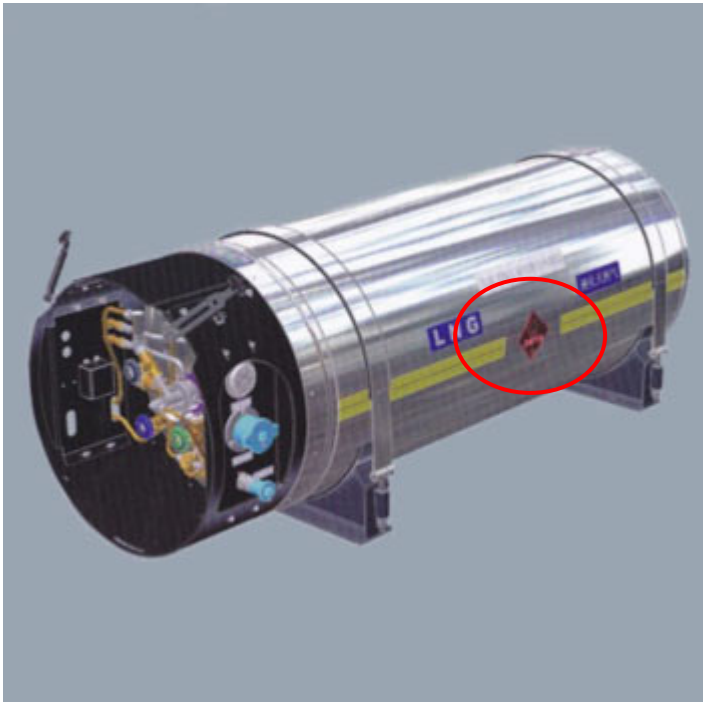
Geneva, 6–9 May 2014

Item 6(a) of the provisional agenda

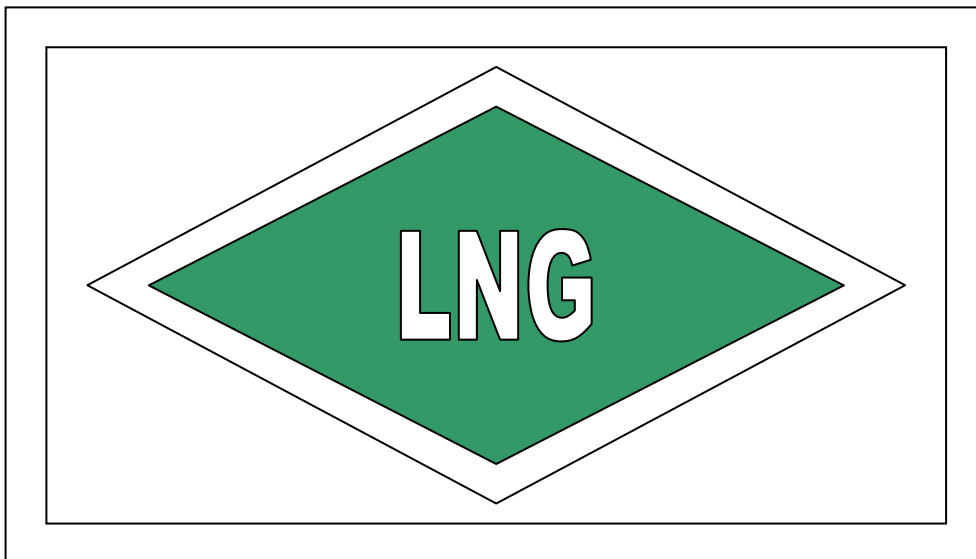
**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:  
construction and approval of vehicles****6 May 2014****LNG as fuel for vehicles – labelling and SP 660****Transmitted by the Government of Belgium***Summary*

<b>Executive summary:</b>	Clarification on labelling of LNG receptacles when used as fuel reservoirs for the propulsion of vehicles
<b>Action to be taken:</b>	Clarify the applicability of ADR labelling requirements for LNG cylinders used as fuel reservoirs for the propulsion of vehicles in general and ADR vehicles in particular
<b>Reference documents:</b>	2014/2 + inf.11 (96 <sup>th</sup> session of WP.15)

1. At its Autumn 2013 session, the WP.15 discussed the use of LNG as fuel for ADR vehicles. For the 96<sup>th</sup> session, documents 2014/2 (Netherlands) and INF.11 (Germany) have been submitted under the same topic. Linked to this topic is the actual observed practice of labelling of these LNG cylinders, when installed in or onto vehicles to provide fuel for propulsion. From national experience it is tentatively concluded that LNG will find its initial application as propulsion fuel typically for vehicles for categories N, O and M. Below are several observed labelling practices:



2. Following these examples, Belgium notes that the only mandatory labelling requirement for LNG in the revision of R 110 is for M2 and M3 vehicles (see revised R110 §18.1.8.2), with the following label:



3. Nothing however is specified for the LNG cylinder itself. Several fire emergency services have already expressed their desire for enhanced identification of these vehicles containing an LNG reservoir.

4. Additionally, under ADR 1.1.3.2 (a) it is indicated that none of the labels under ADR 5.2 are mandatory on an LNG cylinder when installed for the purpose of propulsion of the vehicle or even that none of the provisions of ADR are applicable whatsoever.

5. It is however noted that these cylinders are often labelled according to ADR (or otherwise – see picture 1). The LNG cylinders currently on the market are commonly, but not exclusively, constructed according to EN 1251-2, listed in ADR 6.2.4.1.

6. Lastly, SP 660 continues to apply the labelling provisions to LPG, CNG and hydrogen cylinders when carried as a load, see SP 660 (f). However, SP 660 still contains the reference to R110 without the inclusion of LNG in its title nor a reference to the revised supplement 1 to revision 1 of these regulations. For this reason, ECE R 110 conforming LNG cylinders not conforming to ADR 6.2 cannot be transported normally as a load when still containing traces of LNG.

## Proposals

**7. Proposal 1:** include LNG in the scope of SP 660 through an updated reference to R 110 in footnote 6 and additionally assign SP 660 to UN 1972 METHANE, REFRIGERATED LIQUID or NATURAL GAS, REFRIGERATED LIQUID with high methane content.

**8. Proposal 2:** discuss :

- if LNG cylinder marking is appropriate or advisable also when the cylinder is installed in the vehicle or vehicle marking is appropriate also for category N and O vehicles
- if so, which label is appropriate and consider consequential amendments in ADR or feedback to GRSG for consideration in R 110, as deemed necessary.

**Document informel INF.33 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15****Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****Ninety-sixth session**

Geneva, 6–9 May 2014

Item 5 of the provisional agenda

**Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting****6 May 2014****Proposal for the use of flexible bulk containers (FBC)****Transmitted by the International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA)**

1. In the Report of the Joint Meeting related to its spring 2014 session work ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134, Section VI, it.35 to 38, the IDGCA was proposed to perform tests of the FBC in compliance with requirements of UN Regulation, it.6.8.5 in full scope excluding the Top lift test that had been performed earlier. The Test Report was presented to INF.46 at the spring session of the joint meeting in 2014 and in this information document.

2. In the Report of the Experts Joint Meeting on Rules attached to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods on Inland Waterway relating to its twenty fourth session, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/50,

In the Report of Joint Meeting of RID Committee of Experts and Working Party on the Transport of Dangerous Goods relating to its Autumn session 2013 work ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132,

In the Report of Working Party on the Transport of Dangerous Goods relating to its ninety fifth session, ECE/TRANS/WP.15/221,

the IDGCA was proposed to formulate requirements to vehicles providing FCBs safe transportation . The IDGCA formulated these requirements in INF.45 and submitted them at the spring session of the joint meeting in 2014 and in this document.

**Proposal**

3. All tests of flexible bulk containers were conducted in compliance with the requirements of UN Regulation, it.6.8.5 in full scope. The test reports and video and photo materials of Drop tests, Topple tests, Righting tests, Stacking test and Tear tests, as well as the Test Methodology and Test Program are presented in this information document.

4. The formulated requirement for vehicles designed for FBC transportation is as follows:

7.5.7.6 Loading of flexible bulk containers

7.5.7.6.1 Flexible bulk containers shall be carried within a vehicle /1 with rigid sides and ends that extend at least two-thirds of the height of the flexible bulk container

<sup>1</sup> The vehicle shall be equipped with a vehicle stability function according to UN regulation No. 13 series of Amendments 11.



## Justification

5. The tilt angle test according UN-R 111 is accepted due to tests/proofs (95th Session of the Working Group on Dangerous Cargo Transportation, information of Testing Vehicles loaded with flexible containers (WP.15 Inf. 18))

6. The vehicle stability function is mandatory for.

5.2.1.32. Subject to the provisions of paragraph 12.4 of this Regulation, all vehicles in categories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub><sup>12)</sup>, having no more than 3 axes shall be equipped with a vehicle stability function. This shall include roll-over control and directions control and meet the technical requirements of Annex 21 to this Regulation.

<sup>12)</sup> Off-road vehicles, special purpose vehicles (e.g. mobile plants using non-standard vehicles chassis – e.g. cranes, hydro-static driven vehicles, in which the hydraulic drive system is also used for braking and auxiliary functions). Class 1 and Class A buses of categories M<sub>2</sub> and M<sub>3</sub>, articulated buses and coaches, N<sub>2</sub> tractors for semi-trailer with a gross vehicle mass (GVM) between 3.5 to 7.5 tons, shall be excluded from this requirement.

According to footnote 1 also 4 axle vehicles equipped with the vehicle stabilization function and also the other vehicles which are exempted according to footnote 12 of the UN-R13/11.

7. The vehicle stability function is well-proven and established on the market. The following table shows the transitional provisions for the vehicle stabilisation function of the UN-R13/11. Date of entry into force of the 11 series of amendments was 11 July 2008 proving further that this is established on the market.

Vehicle Category	Application date (as from the date after entry into force of the 11 series of amendments)	
	Contracting Parties applying this Regulation shall grant approvals only if the vehicle type to be approved meets the requirements of this Regulation as amended by the 11 series of amendments	Contracting Parties applying this Regulation may refuse first national or regional registration of a vehicle which does not meet the requirements of the 11 series of amendments to this Regulation
M <sub>2</sub>	60 months	84 months
M <sub>3</sub> (Class III) <sup>22)</sup>	12 months	36 months
M <sub>3</sub> < 16 tonnes (pneumatic transmission)	24 months	48 months
M <sub>3</sub> (Class II and B (hydraulic transmission))	60 months	84 months
M <sub>3</sub> (Class III) (hydraulic transmission)	60 months	84 months
M <sub>3</sub> (Class III) (pneumatic control transmission and hydraulic energy transmission)	72 months	96 months
M <sub>3</sub> (Class II) (pneumatic control transmission and hydraulic energy transmission)	72 months	96 months
M <sub>3</sub> (other than above)	24 months	48 months
N <sub>2</sub> (hydraulic transmission)	60 months	84 months
N <sub>2</sub> (pneumatic control transmission and hydraulic energy transmission)	72 months	96 months
N <sub>2</sub> (other than above)	48 months	72 months
N <sub>3</sub> (2 axle tractors for semi-trailers)	12 months	36 months
N <sub>3</sub> (2 axle tractors for semi-trailers with pneumatic control transmission (ABS))	36 months	60 months
N <sub>3</sub> (3 axles with electric control transmission (EBS))	36 months	60 months
N <sub>3</sub> (2 and 3 axles with pneumatic control transmission (ABS))	48 months	72 months
N <sub>3</sub> (other than above)	24 months	48 months
O <sub>3</sub> (combined axle load between 3.5 – 7.5 tonnes)	48 months	72 months
O <sub>3</sub> (other than above)	36 months	60 months
O <sub>4</sub>	24 months	36 months

Source: UN-R13/11 Item 12.4.1

8. The following abstract shows the dynamic manoeuvres, which shall be tested (UN-R13/11 Annex 21 Item 2.2.3).

As a means of demonstrating the vehicle stability function any of the following dynamic manoeuvres shall be used <sup>6)</sup>:

Directional Control	Roll-Over Control
Reducing radius test	Steady state circular test
Step steer input test	J-turn
Sine with dwell	
J-turn	
μ-split single lane change	
Double lane change	
Reversed steering test or "fish hook" test	
Asymmetrical one period sine steer or pulse steer input test	

To demonstrate repeatability the vehicle will be subject to a second demonstration using the selected manoeuvre(s).

These manoeuvres prove that the vehicle stabilisation function prevents obviously dangerous driving manoeuvres.

9. The most important issue is the correct load securing. This issue is addressed and solved in item 7.5.7.6.2.

10. We ask Experts of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods to consider a possibility to remove square brackets and permit application of FBC in ADR from 2015.

---

**Document informel INF.34 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15****Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****Ninety-sixth session****7 May 2014**

Geneva, 6–9 May 2014

Item 5 (a) of the provisional agenda

**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:  
construction and approval of vehicles****Definition of non-road mobile machinery****- Transmitted by the European Union***Summary*

<b>Executive summary:</b>	Propose a revised definition of non-road mobile machinery following the discussion the room
<b>Related document:</b>	INF.5/Rev.1
<b>Action to be taken:</b>	Revise the proposed amendment to 1.1.3.3.

**A. Introduction**

1. Certain contracting parties during the WP 15 felt that the reference to the definition of “non-road mobile machinery” in Article 2 of Directive 97/68/EC in the proposed amendment to 1.1.3.3 adopted in the 2014 spring session of Joint Meeting RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) is not clear as they had not have access to the this text.
2. Other contracting parties felt that the reference to Article 2 of Directive 97/68/EC is appropriate and should be maintained;
3. Under request of the Chair, the European Union drafted a proposal for a new version of the amendment to 1.1.3.3.
4. A definition of “non-road mobile machinery” is in Article 2.7 of the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) and may be used contracting parties as alternative to the reference to the EU Directive 97/68/EC. For the purposes of ADR the two definitions are identical.

**B. Amendment**

5. Revise the proposed amendment to 1.1.3.3 by introducing a reference to the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3):

**Proposed provision:**

"(c) fuel contained in the tanks of non-road mobile machinery<sup>1</sup>, ~~as defined in Article 2 of Directive 97/68/EC~~<sup>1</sup> which is carried as a load, when it is destined for its propulsion or the operation of any of its equipment. The fuel may be carried in fixed fuel tanks connected directly to the vehicle engine and/or equipment and which meet the legal requirements. Where appropriate, this machinery shall be loaded upright and secured against falling."

**Footnote to 1.1.3.3 (c)**

- 1) For the definition of non- road mobile machinery see Article 2.7 of the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) or Article 2 of Directive 97/68/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1997 on the approximation of the laws of the Member States relating to measures against the emission of gaseous and particulate pollutants from internal combustion engines to be installed in non-road mobile machinery (Official Journal of the European Communities No. L 059 of 27 February 1998.

**C. Justification**

8. The proposed amendment clarifies the definition of non-mobile road machinery by referencing both the international provisions and EU legislation. The two definitions are identical for the purposes of ADR.

---

**Document informel INF.36 de la 96<sup>e</sup> session du WP.15**

**Economic Commission for Europe**

**Inland Transport Committee**

**Working Party on the Transport of Dangerous Goods**

**Ninety-sixth session**

Geneva, 6–9 May 2014

Item 6 (b) of the provisional agenda

**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:  
miscellaneous proposals**

**8 May 2014**

**ADR 2013 Table of Precedence of Hazards 2.1.3.10**

**Transmitted by the Government of Ireland**

ADR 2.1.3.10 Table of precedence of hazards – WITH CORRECTIONS

Highlight Key: Packing group missing  
 Error

	4.1, II	4.1, III	4.2, II	4.2, III	4.3, I	4.3, II	4.3, III	5.1, I	5.1, II	5.1, III	6.1, I DERMAL	6.1, I ORAL	6.1, II	6.1, III	8, I	8, II	8, III	9
3, I	SOL LIQ 4.1,II 3,I	SOL LIQ 4.1,III 3,I	SOL LIQ 4.2,II 3,I	SOL LIQ 4.2,III 3,I	4.3, I	3, I	3, I	SOL LIQ 5.1, I 3, I	SOL LIQ 5.1, II 3, I	SOL LIQ 5.1, III 3, I	3, I	3, I	3, I	3, I	3, I	3, I	3, I	3, I
3, II	SOL LIQ 4.1,II 3,II	SOL LIQ 4.1,III 3,II	SOL LIQ 4.2,II 3,II	SOL LIQ 4.2,III 3,II	4.3, I	4.3, II	3, II	SOL LIQ 5.1, I 3, II	SOL LIQ 5.1, II 3, II	SOL LIQ 5.1, III 3, II	6.1, I	6.1, I	3, II	3, II	8, I	3, II	3, II	3, II
3, III	SOL LIQ 4.1,II 3,III	SOL LIQ 4.1,III 3,III	SOL LIQ 4.2,II 3,III	SOL LIQ 4.2,III 3,III	4.3, I	4.3, II	4.3, III	SOL LIQ 5.1, I 3, III	SOL LIQ 5.1, II 3, III	SOL LIQ 5.1, III 3, III	6.1, I	6.1, I	6.1, II	3, III <sup>a</sup>	8, I	8, II	3, III	3, III
4.1, II			4.2, II	4.1, II	4.3, I	4.3, II	4.1, II	5.1, I	4.1, II	4.1, II	6.1, I	6.1, I	SOL LIQ 4.1, II 6.1, II	SOL LIQ 4.1, II 6.1, III	8, I	SOL LIQ 4.1, II 8, II	SOL LIQ 4.1, II 8, III	4.1, II
4.1, III			4.2, II	4.2, III	4.3, I	4.3, II	4.3, III	5.1, I	5.1, II	4.1, III	6.1, I	6.1, I	6.1, II	SOL LIQ 4.1, III 6.1, III	8, I	8, II	SOL LIQ 4.1, III 8, III	4.1, III
4.2, II					4.3, I	4.3, II	4.2, II	5.1, I	4.2, II	4.2, II	6.1, I	6.1, I	4.2, II	4.2, II	8, I	4.2, II	4.2, II	4.2, II
4.2, III					4.3, I	4.3, II	4.3, III	5.1, I	5.1, II	4.2, III	6.1, I	6.1, I	6.1, II	4.2, III	8, I	8, II	4.2, III	4.2, III
4.3, I								5.1, I	4.3, I	4.3, I	6.1, I	4.3, I	4.3, I	4.3, I	4.3, I	4.3, I	4.3, I	4.3, I
4.3, II								5.1, I	4.3, II	4.3, II	6.1, I	6.1, I	4.3, II	4.3, II	8, I	4.3, II	4.3, II	4.3, II
4.3, III								5.1, I	5.1, II	4.3, III	6.1, I	6.1, I	6.1, II	4.3, III	8, I	8, II	4.3, III	4.3, III
5.1, I											5.1, I	5.1, I	5.1, I	5.1, I	5.1, I	5.1, I	5.1, I	5.1, I
5.1, II											6.1, I	6.1, I	5.1, II	5.1, II	8, I	5.1, II	5.1, II	5.1, II
5.1, III											6.1, I	6.1, I	6.1, II	5.1, III	8, I	8, II	5.1, III	5.1, III
6.1, I DERMAL															SOL LIQ 6.1, I 8, I	6.1, I	6.1, I	6.1, I
6.1, I ORAL															SOL LIQ 6.1, I 8, I	6.1, I	6.1, I	6.1, I
6.1, II INHAL															SOL LIQ 6.1, I 8, I	6.1, II	6.1, II	6.1, II
6.1, II DERMAL															SOL LIQ 6.1, I 8, I	SOL LIQ 6.1, II 8, II	6.1, II	6.1, II
6.1, II ORAL															8, I	SOL LIQ 6.1, II 8, II	6.1, II	6.1, II
6.1, III															8, I	8, II	8, III	6.1, III
8, I																		8, I
8, II																		8, II
8, III																		8, III

SOL = Solid substances and mixtures  
 LIQ = Liquid substances, mixtures and solutions  
 DERMAL = Dermal toxicity  
 ORAL = Oral toxicity  
 INHAL = Inhalation toxicity  
<sup>a</sup> Class 6.1 for pesticides