



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/34
6 janvier 2000

FRANÇAIS
Original : FRANÇAIS

COMITÉ D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sous-Comité d'experts du transport
des marchandises dangereuses

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS SUR SA DIX-SEPTIÈME SESSION

(Genève, 6-15 décembre 1999)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION	1 - 6
QUESTIONS ADMINISTRATIVES	7 - 10
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	11 et 12
ÉLABORATION DE DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES GAZ.....	13 - 17
TRANSPORT EN VRAC DANS DES CITERNES MOBILES ET DES CONTENEURS	18 - 27
DOCUMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	28 - 38

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
PROJETS D'AMENDEMENTS DIVERS AU RÈGLEMENT TYPE	
POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....	39 - 111
Inscription et classement	39 - 64
Batteries au lithium.....	65 - 68
Peroxydes organiques/Matières autoréactives.....	69
Chapitre 3.4 (quantités limitées).....	70 - 85
Emballages	86 - 108
Matières infectieuses.....	109
Propositions diverses.....	110 et 111
HARMONISATION MONDIALE DES SYSTÈMES DE CLASSEMENT ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES.....	112 - 138
QUESTIONS DIVERSES	139 -142
HOMMAGE À M. ROBERTS	143
PROGRAMME DE TRAVAIL.....	144 et 146
ADOPTION DU RAPPORT	147

Annexes

- Annexe 1 : Rapport du Groupe de travail sur les récipients à gaz et
conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) ST/SG/AC.10/34, page 26
et ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.1
- Annexe 2 : Projet d'amendements au Règlement type sur le transport
des marchandises dangereuses (Textes adoptés par
le Sous-Comité)..... ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.2
- Annexe 3 : Documentation relative au transport des marchandises
dangereuses
Projet de chapitre 5.4 et de sous-section 3.1.2.6 révisés,
proposé par le groupe de rédaction sur la documentation)
(voir par. 38 du rapport)..... ST/SG/AC.10/C.3/34, page 32
- Annexe 4 : Textes adoptés provisoirement pour les rubriques
concernant les nitrates d'ammonium
(voir par. 48 du rapport)..... ST/SG/AC.10/C.3/34, page 41
- Annexe 5 : Rapport du Groupe de travail ONU/BIT de
l'harmonisation des critères de classement
relatifs aux risques physiques ST/SG/AC.10/C.3/34, page 42

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa dix-septième session du 6 au 15 décembre 1999 sous la présidence de M. S. Benassi (Italie) et la vice-présidence de M. F. Wybenga (États-Unis d'Amérique).
2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni et Suède.
3. Y ont également participé, en vertu de l'article 72 du Règlement intérieur du Conseil économique et social, des observateurs des pays suivants : Autriche, Bahamas, Finlande, Suisse et Tunisie.
4. Des représentants des institutions spécialisées ci-après étaient présents : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et Bureau international du Travail (BIT).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Commission européenne, Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).
6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes : Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Compressed Gas Association (CGA), Confédération européenne des associations de fabricants de peintures, d'encre d'imprimerie et de couleurs d'art (CEPE), Chemical Specialities Manufacturers Association (CSMA), Comité permanent des médecins européens (CP), European Cylinder Makers Association (ECMA), Association européenne des fabricants d'engrais (EFMA), Association européenne des gaz industriels (EIGA), Fédération européenne des associations d'aérosols (FEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Hazardous Materials Advisory Council (HMAC), Association du transport aérien international (IATA), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM), International Council of Intermediate Bulk Container Associations (ICIBCA), International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP), Commission électrotechnique internationale (CEI), International Fibre Drum Institute (IFDI), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale de conteneurs-citernes/Tank Container Association (ITCO/TCA), Union internationale des chemins de fer (UIC), Programme national de prévention, de lutte et d'assistance humanitaire aux victimes de catastrophes naturelles (PRONAPLUCAN) et Secrétariat européen des fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL) ont participé aux débats sur les points intéressant leurs organisations.

QUESTIONS ADMINISTRATIVES

Ressources en personnel

7. Le Sous-Comité a noté avec satisfaction que les deux postes vacants de la Section des transports de marchandises dangereuses et des cargaisons spéciales avaient enfin été pourvus.

Rapport du Secrétaire général sur les travaux du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses (document E/1999/43)

8. Le Sous-Comité a noté que ce rapport avait été discuté par le Conseil à sa session de fond de 1999 et que les deux projets de résolution mis au point par le Comité (voir ST/SG/AC.10/25, annexe 6) avaient été adoptés sans modification le 30 juillet 1999 à la 46ème séance plénière (résolution 1999/62) et le 26 octobre 1999 à la 48ème séance plénière (résolution 1999/65).

9. Le Sous-Comité est convenu de revenir à la question de la reconfiguration du Comité sous le point 6 de l'ordre du jour.

10. Le représentant du BIT a exprimé la satisfaction de son organisation à l'adoption de cette résolution 1999/65 et a remercié le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses et le Sous-Comité de leur attitude constructive dans l'élaboration d'une nouvelle structure permettant la création d'un Sous-Comité chargé des questions relatives à l'harmonisation globale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (ST/SG/AC.10/C.3/33 et Add.1 et 2)

11. Le Sous-Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat après l'avoir modifié pour y inclure des documents présentés tardivement (voir documents informels INF.1 et INF.2), et à la demande de l'expert de l'Argentine, du document ST/SG/AC.10/C.3/R.707.

12. Le Sous-Comité est convenu que les documents ST/SG/AC.10/C.3/1999/64 et -/C.3/1999/82 pourraient être discutés sous le point 6 c) plutôt que sous les points 2 a) et 5 a), lorsque les experts en aérosols seraient présents.

ÉLABORATION DE DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES GAZ

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/32/Add.1 (rapport du Groupe de travail sur la réunion tenue pendant la seizième session du Sous-Comité)

Documents informels : INF.10 (Royaume-Uni)
INF.14 (ISO)
INF.15 (États-Unis d'Amérique)
INF.18 (Allemagne)

13. Après une présentation des documents informels par chacun des auteurs, le Sous-Comité a longuement débattu la question fondamentale de savoir comment présenter les prescriptions du chapitre 6.2. Le Groupe de travail était convenu que ce chapitre devrait contenir les prescriptions générales de conception et de construction pour définir le cadre réglementaire, qui serait complété par une liste des normes acceptables selon le Comité.

14. L'expert des États-Unis d'Amérique a remis en question cette approche, estimant qu'il n'y a pas lieu de reproduire dans ce chapitre les prescriptions essentielles puisqu'elles figurent déjà en détail dans les normes. Il a estimé que définir des prescriptions essentielles en laissant aux autorités compétentes le soin de préciser quelles normes peuvent être appliquées pour y répondre n'allait pas dans le sens de l'harmonisation dans le contexte du transport international et n'améliorerait pas la situation actuelle. Il préférerait donc une référence à une norme unique pour chaque type de récipient à pression qui garantirait un niveau de sécurité uniforme et acceptable pour toutes les autorités compétentes.

15. Après de longs débats, le Président a résumé la position du Sous-Comité comme suit :

- il est entendu que l'application des normes ISO est un moyen de satisfaire aux prescriptions du Règlement type de l'ONU;
- d'autres normes pourront être appliquées, à condition que le Comité ait reconnu qu'elles garantissent un niveau de sécurité équivalent ou supérieur;
- lorsqu'il n'existe aucune norme à laquelle le Règlement type pourrait faire référence, il convient d'inclure des prescriptions dans le Règlement type;
- lorsqu'il existe des normes satisfaisantes, il reste à déterminer s'il est nécessaire d'inclure des prescriptions essentielles (pour fixer aux organes de normalisation un niveau de sécurité minimum à respecter dans leurs travaux futurs) ou si l'on peut s'en passer en prescrivant uniquement l'application de ces normes jugées acceptables.

16. L'examen des documents a été confié à un groupe de travail qui s'est réuni du 6 au 9 décembre sous la présidence de M. H. Puype (EIGA).

17. Le président du groupe de travail a présenté le rapport de son groupe (document informel INF.43) (voir annexe 1). Les textes révisés résultant de ce travail feront l'objet d'un additif au présent rapport (ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.1) et les délégations qui souhaitent présenter des propositions concernant ces textes ont été priées de le faire de manière officielle avant la date limite de soumission des documents (14 avril 2000) pour la prochaine session, où le groupe de travail se réunira de nouveau.

TRANSPORT EN VRAC DANS DES CITERNES MOBILES ET DES CONTENEURS

a) Projets d'amendements divers aux chapitres 4.2 et 6.6

Documents: ST/SG/AC.10/1999/3 (Argentine)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/66 (UIC)

Document informel : INF.23 (UIC)

18. En ce qui concerne le premier commentaire de l'expert de l'Argentine relatif aux définitions de la pression de service maximale admissible et de la pression de calcul au paragraphe 6.7.2.1, le représentant de l'UIC a souligné qu'il existe deux systèmes différents dans le Règlement type pour déterminer la pression d'épreuve. L'on peut soit utiliser les pressions d'épreuves minimales fixées au 4.2.4.2.6 pour des matières déterminées, ce qui est le plus pratique pour les opérateurs

de transport en conteneurs-citernes, soit se baser sur les définitions du 6.7.2.1. Il a dit que d'après ces définitions, il est possible d'établir une corrélation entre la pression de calcul et la pression d'épreuve, et entre la PSMA et la pression d'épreuve, et que, pour les professionnels du transport en citernes qui souhaitent transporter un maximum de produits différents dans leurs citernes, il serait plus pratique d'établir la PSMA et la pression de calcul par une formule à partir de la pression minimale d'épreuve fixée pour ces produits plutôt qu'à partir des caractéristiques physiques de chaque matière à transporter. Les définitions du 6.7.2.1 pourraient être utilisées pour les quelques citernes destinées au transport d'un produit spécifique de caractéristiques connues.

19. Certaines délégations ont appuyé l'avis de l'UIC, mais d'autres ont estimé que cette proposition devrait faire l'objet d'un document officiel comportant une argumentation détaillée et des propositions concrètes de modification de texte permettant aux autorités responsables de la mise en œuvre de ces prescriptions d'en estimer les conséquences.

20. L'expert de l'Argentine a indiqué que les discussions avec d'autres experts du Sous-Comité lui avaient permis de résoudre les autres problèmes d'interprétation évoqués dans son document.

b) Nouvelles dispositions relatives au transport de matières solides dans des citernes

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/33 (Allemagne)

21. Pour les propositions contenues dans la section 2.1 du document, l'expert de l'Allemagne a dit qu'il s'agissait de reprendre les dispositions du Code IMDG en matière de transport en citernes de matières solides pulvérulentes ou granuleuses. Les propositions ont été adoptées avec quelques modifications (voir annexe 2). Elles devraient s'appliquer également aux matières solides pâteuses qui ne sont pas considérées comme des liquides et qui sont transportées en citernes.

22. Le Sous-Comité est convenu que les dispositions devraient également être prévues pour les matières transportées à chaud, mais les propositions figurant dans la section 2.2 du document de l'Allemagne ont été déferées à un groupe de travail informel pour examen préalable.

23. Le Sous-Comité a adopté les textes présentés par le groupe informel (pour les paragraphes 6.7.2.1, 6.7.2.2.17 et 6.7.2.5.12 à 6.7.2.5.15) (document informel INF.37) (voir annexe 2). L'expert de l'Allemagne a été prié de vérifier les données relatives à la pression de vapeur absolue pour le texte entre crochets au 6.7.2.1 i), ainsi que le type (IP 56) qui doit être mentionné au 6.7.2.5.15.

c) Nouvelles dispositions relatives au transport de matières solides en vrac dans des conteneurs

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/92 (Allemagne)

24. De nombreuses délégations se sont félicitées du travail effectué par l'expert de l'Allemagne qui permet de disposer d'une bonne base de travail pour l'élaboration de ces nouvelles dispositions.

25. Compte tenu des nombreux commentaires de détail émis, l'expert de l'Allemagne a offert d'organiser un groupe de travail intersessionnel sur la question.

26. Plusieurs délégations ont estimé que certaines questions de fond devraient être abordées au préalable, à savoir notamment :

- déterminer les matières dont le transport en conteneur devrait être autorisé;
- déterminer s'il est nécessaire de prévoir des dispositions spécifiques en matière de construction, d'épreuves et de certification des conteneurs destinés au transport des marchandises dangereuses, solides, en vrac, compte tenu du fait que ces transports sont déjà autorisés pour certaines matières dans des conteneurs répondant aux spécifications de normes ISO, UIC et aux prescriptions de la Convention CSC; le cas échéant, prévoir une articulation avec la Convention sur la sécurité des conteneurs (CSC);
- prévoir une coopération avec l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) pour les matières radioactives;
- définir la notion de transport en vrac, compte tenu des interprétations différentes de ce terme en transport terrestre intérieur et en transport maritime.

27. Certaines délégations, tout en reconnaissant que le transport en vrac de matières dangereuses solides en vrac dans des véhicules ou conteneurs pouvait être justifié dans des conditions régionales spécifiques, ont estimé que le transport international à large échelle de ces matières, notamment dans des conteneurs ouverts, devrait être limité à quelques cas particuliers, le transport en vrac en citernes offrant des garanties de sécurité bien plus élevées.

DOCUMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1998/20 (Royaume-Uni)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/58 et -/Add.1 (États-Unis d'Amérique)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/67 (UIC)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/69 (CEPE)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/91 (Pays-Bas)

Documents informels : INF.5 (CEPE)
INF.16 (États-Unis d'Amérique)

28. Le Sous-Comité s'est félicité du travail effectué notamment par la CEPE et les États-Unis d'Amérique en ce qui concerne la révision du chapitre 5.4 du Règlement type.

29. La question s'est posée de savoir s'il s'agissait d'effectuer, au cours de la présente période biennale, une révision de fond de ce chapitre ou une révision visant à harmoniser les différentes réglementations modales existantes.

30. L'expert du Royaume-Uni a souhaité, conformément à son document ST/SG/AC.10/C.3/1998/20, que l'on procède à une révision de fond après analyse de l'utilité effective des différentes prescriptions actuelles, compte tenu des impératifs de sécurité. Le travail de la CEPE constituerait un bon point de départ. Toutefois, ces documents devraient alors plutôt être étudiés par un groupe de travail informel, que la FIATA avait proposé de réunir.

31. L'expert des États-Unis d'Amérique a estimé que les prescriptions actuelles résultent d'impératifs de sécurité bien justifiés, et qu'il n'y a pas lieu de les remettre en cause sans argumentation détaillée sur la seule base d'enquêtes sur l'utilité des prescriptions auprès des utilisateurs de documents de transport. Il a préféré une révision rédactionnelle visant à harmoniser les différentes prescriptions des règlements modaux actuels, comme proposé dans son document.
32. Il a toutefois été remarqué que la proposition des États-Unis d'Amérique introduit de nombreuses nouvelles prescriptions qui n'existent pas dans les réglementations internationales actuelles, comme par exemple l'exigence de l'indication d'un numéro de téléphone d'urgence dans le document de transport.
33. L'expert des États-Unis a dit que les nouvelles prescriptions de son document sur les mesures à prendre en cas d'urgence pourraient faire l'objet de propositions séparées. En conséquence, le Sous-Comité a confié à un groupe de rédaction informel, se réunissant entre les séances, le soin d'examiner la proposition du chapitre 5.4 préparé par les États-Unis d'Amérique.
34. Le représentant du CEFIC a exprimé sa déception sur la démarche adoptée, car il souhaite une révision de fond de ce chapitre qui permette enfin une opération de transport multimodal international de marchandises dangereuses où les informations à entrer dans le document de transport seraient les mêmes quels que soient le mode de transport et le pays traversé.
35. En ce qui concerne la séquence des informations dans le document de transport (ST/SG/AC.10/C.3/1999/67, -/C.3/1999/91 et INF.16), question déjà maintes fois débattue entre partisans d'une information commençant par la désignation officielle de transport comme prescrit actuellement dans le Règlement type, le Code IMDG et les Instructions techniques de l'OACI et ceux partisans d'indiquer le numéro ONU en premier (comme dans l'ADR et le RID) car il est plus compréhensible en cas de transports internationaux entre pays utilisant différentes langues, les avis sont demeurés très partagés. Après un vote serré, il a été décidé de s'en tenir à la séquence prescrite actuellement.
36. L'expert de la Belgique a déclaré que les problèmes actuels des expéditeurs viennent du fait que des séquences différentes sont prescrites. Estimant que cette séquence est sans réelle importance parce que les éléments importants sont de toutes façons groupés, il a dit qu'il préparerait une proposition visant à supprimer la prescription d'une séquence donnée, ce qui devrait résoudre les problèmes pratiques.
37. La proposition de l'UIC concernant l'indication du risque subsidiaire pour la classe 2 dans le document ST/SG/AC.10/C.3/1999/67 n'a pas été appuyée et a été retirée.

Document informel : INF.48 (Rapport du groupe de rédaction sur la documentation)

38. Le Sous-Comité est convenu que le texte mis au point par le groupe de rédaction serait annexé au rapport pour examen ultérieur à la prochaine session (voir annexe 3).

PROJETS D'AMENDEMENTS DIVERS AU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Inscription et classement

Acétylène sans solvant

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/30/Rev.1 (Allemagne)

39. La nouvelle rubrique proposée pour l'acétylène sans solvant a été adoptée sous réserve de l'incorporation de prescriptions d'emballage appropriées dans l'instruction d'emballage P200 par le Groupe de travail des récipients à gaz et des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) (voir annexe 1, par. 19 et annexe 2).

Engins de transport sous fumigation

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/52 (Belgique)

40. Suite aux discussions lors de la précédente session (voir ST/SG/AC.10/C.3/32, par. 40 à 42 et Add. 2), il a été décidé de modifier la désignation officielle de transport pour le No ONU 3359 dans sa version anglaise (FUMIGATED UNIT), et d'ajouter une disposition spéciale (voir annexe 2). La dénomination française reste inchangée.

Rubriques concernant le nitrate d'ammonium

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/59 (Canada, États-Unis d'Amérique et EFMA)

Documents informels : ST/SG/AC.10/C.3/1999/59/Corr.1 (États-Unis d'Amérique)
INF.4 (EFMA)

41. Le Sous-Comité est convenu que le nombre de rubriques relatives au nitrate d'ammonium et aux engrais au nitrate d'ammonium pouvait être réduit (voir aussi ST/SG/AC.10/C.3/32, par. 56), notamment que les rubriques ONU 2067, 2068, 2069 et 2070 devraient être remplacées par une seule rubrique, qui porterait le No 2067 puisque c'est la rubrique actuellement la plus utilisée.

42. Le Sous-Comité a également décidé de supprimer la rubrique ONU 0223 car les mélanges conformes à la description ne sont pas utilisés comme engrais.

43. L'expert de la Belgique était opposé à la suppression de la rubrique ONU 2072 (Division 5.1) car elle faisait l'objet de prescriptions spéciales concernant la séparation des marchandises dans le Code IMDG.

44. Le représentant de l'EFMA et l'expert de l'Allemagne ont dit que, compte tenu des procédés et normes applicables de fabrication, les engrais au nitrate d'ammonium à plus de 0,4 % de matières combustibles ne sont pas produits. Il a donc été décidé de supprimer également cette rubrique 2072.

45. Le Sous-Comité est également convenu que le contenu de la disposition spéciale BBB, modifié conformément au document informel INF.4, devrait être transféré dans la disposition spéciale CCC qui s'applique à la nouvelle rubrique 2067.

46. Cependant, les avis étaient partagés en ce qui concerne la disposition spéciale AAA, certains experts estimant que les épreuves des séries 1 et 2 ne sont pas appropriées pour les engrais au nitrate d'ammonium.

47. Il a également été proposé de remplacer le texte descriptif de la rubrique 0222 par une mention "qui présente des propriétés explosives", sans référence à la composition. Certains experts considéraient cependant que la mention de la composition permet d'éviter les épreuves et est donc plus pratique.

48. Les modifications approuvées provisoirement figurent dans l'annexe 4. Les auteurs de la proposition ont été invités à préparer des propositions sur les questions en suspens.

Hydrate d'hydrazine et hydrazine en solution aqueuse

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/74 (Canada)

49. Le Sous-Comité a maintenu la décision prise à la dernière session de prévoir trois groupes d'emballage. Pour régler le problème soulevé par l'expert du Canada, il a été décidé de supprimer la mention "HYDRATE D'HYDRAZINE ou" dans la description, et de faire figurer le nom de cette matière en minuscule dans l'index en faisant référence aux solutions aqueuses d'hydrazine (voir annexe 2).

Rubriques génériques pour les chlorosilanes

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/75 (Canada)

50. L'expert du Canada a retiré cette proposition.

51. Le représentant du CEFIC a regretté cette décision car il estimait que les deux rubriques 3361 et 3362 adoptées à la session précédente posent effectivement un problème (voir ST/SG/AC.10/C.3/32, par. 47 à 51). Il a dit qu'il soumettrait une proposition à la prochaine session.

Matières explosives désensibilisées

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/80 (Royaume-Uni)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/85 (États-Unis d'Amérique)

52. Le Sous-Comité est convenu qu'il conviendrait de revoir les rubriques relatives aux matières explosives désensibilisées.

53. Plusieurs experts ont appuyé la deuxième solution préconisée par le Royaume-Uni, à savoir la création de nouvelles rubriques pour couvrir les cas où l'on applique actuellement les dispositions spéciales 15 et 18.

54. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit qu'il ne souhaitait pas multiplier le nombre de rubriques, d'autant qu'il n'est pas certain que toutes ces matières soient toujours produites ou transportées en grosses quantités, ce qu'il conviendrait de vérifier. Il a été remarqué cependant que des matières ne peuvent pas être transportées sous des rubriques N.S.A. et que des numéros ONU sont donc nécessaires si elles sont effectivement transportées.

55. En ce qui concerne le paragraphe 3 a) du document ST/SG/AC.10/C.3/1999/85, l'expert de la Norvège a dit que les trois matières visées par les Nos ONU 2555, 2556 et 2557 sont des solides et non pas des liquides.

56. Suite au débat, l'expert du Royaume-Uni a dit qu'il préparerait un nouveau document pour la prochaine session reprenant toutes les modifications à effectuer.

Transport de matières susceptibles de subir une polymérisation incontrôlée (stabilisation par régulation de température)

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/81 (Royaume-Uni)

57. Le Sous-Comité a adopté en principe la proposition du Royaume-Uni, visant à assurer que les prescriptions voulues soient appliquées lorsque des matières qui doivent être transportées "stabilisées" sont stabilisées par le maintien d'une température inférieure à 55 °C en cours de transport.

58. Plusieurs experts ont dit que les dispositions spéciales proposées ne seraient pas toujours nécessaires car certaines des matières énumérées ne sont jamais transportées sous régulation de température. Ils préféreraient donc transférer ces dispositions dans la partie générale.

59. L'expert du Royaume-Uni s'est proposé de réarranger les textes pour tenir compte des commentaires. Pour les textes adoptés, voir annexe 2.

Épreuve de pression pour briquets et recharges pour briquets

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/86 et -/Add.1 (Chine)

Documents informels : INF.8 (Royaume-Uni pour la Fédération européenne des fabricants de briquets)
INF.33 (Chine)

60. Le Sous-Comité est convenu par consensus qu'une épreuve de pression doit être requise pour les briquets et les recharges de briquets. Il a noté cependant qu'il existe déjà une norme ISO 9994:1995 sur les spécifications de sécurité pour briquets comportant entre autres une épreuve de pression interne similaire à celle proposée par la Chine mais avec des critères différents.

61. L'expert de la Chine a été invité à préparer une nouvelle proposition qui contiendrait des amendements à la disposition spéciale 201 et au chapitre 6.2 pour prescrire une épreuve de pression interne conforme à la norme ISO, et éventuellement également les autres épreuves de cette norme si cela est jugé nécessaire.

62. L'expert de la Chine a accepté l'invitation du Sous-Comité.

Amendement à la disposition spéciale 216

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/89 (États-Unis d'Amérique)

63. La proposition d'amendement à la disposition spéciale 216 a été adoptée, légèrement modifiée (voir annexe 2).

Dispositifs de gonflage de sacs gonflables

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/94 (Allemagne)

64. L'expert de l'Allemagne a demandé que l'examen de ce document soit reporté à la prochaine session.

Batteries au lithium

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/73 (Canada /Japon)

Documents informels : INF.7 (Canada/Japon)
INF.20 et INF.21 (France)

65. Un petit groupe informel s'est réuni pour examiner le document ST/SG/AC.10/C.3/1999/73 préparé par le groupe de correspondance établi à la session précédente (voir ST/SG/AC.10/C.3/32, par. 58). Ce groupe informel a conclu qu'un travail supplémentaire était nécessaire et, notant que les travaux par correspondance ne sont pas aussi efficaces que ceux d'un groupe de travail, a souhaité qu'un groupe de travail informel se réunisse pour préparer un nouveau document pour la prochaine session.

66. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit qu'il ne voyait pas la nécessité de modifier si rapidement les prescriptions adoptées à la dernière session du Comité, et s'est demandé si le travail ne pourrait pas être étalé sur la période biennale suivante, ce qui éviterait d'avoir à réunir un groupe informel pour achever les travaux en 2000. L'expert du Canada a partagé cet avis.

67. L'expert de la France a estimé au contraire qu'il était important de terminer le plus rapidement possible les travaux correspondant au mandat donné au groupe de correspondance à la session précédente. En effet, l'industrie des piles au lithium est en plein essor et de nombreux programmes de recherche ont été engagés, notamment pour l'utilisation de ces piles pour les voitures électriques, et l'orientation de ces programmes dépend étroitement des décisions qui seront prises par le Comité.

68. Le Président a dit qu'il revenait au groupe de correspondance d'organiser ses travaux comme il l'entendait, pourvu qu'il soumette un document pour la prochaine session conformément au mandat qui lui a été confié à la dernière session.

Peroxydes organiques/Matières autoréactives

Document informel : INF.3 (Finlande/CEFIC)

69. Le Sous-Comité a noté qu'une proposition concernant le transport en citernes de l'acide peroxyacétique à 41 % avec de l'eau serait présentée à la prochaine session.

Chapitre 3.4 (quantités limitées)

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/56 (Australie)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/65 (Belgique)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/84 (Royaume-Uni)

Documents informels : INF.11 (Royaume-Uni)
INF.19 (Belgique)

70. Les experts de la Belgique et des Pays-Bas ont dit qu'il n'y avait pas lieu de chercher systématiquement à harmoniser les prescriptions modales relatives au transport des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, car la nature des opérations de transport varie suivant le mode, par exemple transport en conteneurs par chargement complet en transport maritime par opposition aux transports de distribution en transport terrestre.

71. La plupart des experts ne partageaient pas cet avis et estimaient que le Sous-Comité devrait chercher à harmoniser les prescriptions existantes pour présenter dans le Règlement type des prescriptions acceptables pour tous les modes de transport.

72. Dans le document ST/SG/AC.10/1999/56, l'expert de l'Australie a proposé d'augmenter les éléments de communication des risques contenus dans le marquage des emballages extérieurs et de réduire la quantité totale des "quantités limitées" de marchandises dangereuses autorisées sur des unités de transport avant qu'un placardage et une documentation soient exigés. Après un débat général au cours duquel certaines délégations ont exprimé quelque appui, l'expert de l'Australie a proposé de présenter une proposition plus simple à la prochaine session du Sous-Comité en tenant compte des commentaires faits par les experts.

73. Après un débat général à partir du document ST/SG/AC.10/C.3/1999/56 de l'Australie, le Sous-Comité a préféré se prononcer sur les propositions du document ST/SG/AC.10/C.3/1999/84 du Royaume-Uni qui paraissent plus proches des différentes prescriptions modales actuellement en vigueur, et plus simples.

74. Pour le marquage des colis, le Sous-Comité a décidé que, d'après les propositions de l'expert de la Belgique (ST/SG/AC.10/C.3/1999/65 et INF.19), le ou les numéros ONU des matières contenues dans le colis devraient être inscrits sur le colis dans un cadre en forme de losange, préférée (par vote) à celle de rectangle.

75. Une proposition orale de l'expert de l'Allemagne d'inscrire les lettres "LQ" dans le losange à la place des numéros ONU lorsqu'il y a plusieurs matières a été rejetée.

76. Le Sous-Comité a également confirmé par vote que tous les numéros ONU doivent être inscrits.

77. La proposition relative à une section 3.4.9 concernant le transport de biens de consommation (consumer commodities) revient à rendre plus restrictives les dispositions actuelles du paragraphe 3.4.8, en s'inspirant des Instructions techniques de l'OACI (numéro d'identification spécial dans la classe 9).
78. Plusieurs experts ont estimé que les biens de consommation en question ne sont ni plus ni moins que des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Ils craignent donc que l'industrie profite de cette duplication de dispositions pour choisir les moins sévères, c'est-à-dire celles de la section 3.4.9. Ils n'ont pas vu non plus l'intérêt, du point de vue de la sécurité, de l'étiquette de la classe 9 et du numéro ONU spécial puisqu'ils n'apportent aucune information aux services d'intervention d'urgence sur la nature du danger.
79. D'autres experts ont rappelé que la disposition actuelle du paragraphe 3.4.8 exempte ces colis d'étiquetage et du marquage du numéro ONU, et de document de transport, et que ces dérogations sont particulièrement utiles pour les expéditions par courrier express de produits de consommation courante comme les parfums, où les expéditeurs ont des difficultés pour satisfaire aux prescriptions concernant le numéro ONU et pour trouver l'étiquette correspondante. La prescription d'une étiquette de la classe 9 avec un seul numéro ONU couvrant tous ces produits est plus restrictive que les dispositions actuelles, mais est facilement applicable dans ce genre d'expédition.
80. Après un long débat, la proposition de section 3.4.9 n'a pas été adoptée. La question s'est alors posée de savoir si la section 3.4.8 actuelle devrait être supprimée, ce qui a paru logique à plusieurs experts compte tenu des débats et de la décision sur la section 3.4.9. Il a cependant été décidé de conserver la section 3.4.8 actuelle en l'état puisque l'objet de la proposition du Royaume-Uni n'était pas de la supprimer.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/60 et -/Corr.1 (États-Unis d'Amérique)

81. La proposition visant à étendre les dispositions du chapitre 3.4 à certaines matières de la classe 3, groupe d'emballage I, a été adoptée, sauf pour le No ONU 1993 (voir annexe 2).
82. Toutes les autres propositions visant à harmoniser les différentes prescriptions modales pour l'application du chapitre 3.4 aux matières des classes 3 (groupe d'emballage II), division 4.1, division 5.1, division 6.1 et classe 8 (groupes d'emballages II et III) et classe 9 (groupe d'emballage III) ont été adoptées (voir annexe 2).
83. Pour la classe 9, groupe d'emballage II, certains experts ont considéré que les dispositions du chapitre 3.4 ne sont pas utilisables en pratique du fait de la nature du produit (par exemple les graines de ricin) ou ne sont pas recommandées (par exemple pour les PCBs et l'amiante).
84. Après examen cas par cas, le Sous-Comité est convenu d'appliquer des limites de 1 kg et 1 l pour ces matières, sauf pour les graines de ricin (No ONU 2969) (5 kg) et les Nos ONU 2990, 3072, 3090 et 3091 pour lesquels il n'y a pas lieu de prévoir ces dispositions (voir annexe 2).

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/63 (États-Unis d'Amérique)

85. Le Sous-Comité a adopté cette proposition concernant l'application du chapitre 3.4 aux trousseaux chimiques (voir annexe 2).

Emballages

Épreuves périodiques pour GRVs

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/3 (Argentine)

Document informel : INF.32 (Argentine)

86. Le Sous-Comité a pris note de la communication de l'expert de l'Argentine concernant les dates limites d'épreuve périodique pour les GRV et de ses incidences éventuelles sur le transport des déchets dangereux en application de la Convention de Bâle.

Modifications éditoriales au chapitre 6.5

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/33/Rev.1 (ICIBCA)

87. Après examen par un groupe de rédaction, le Sous-Comité a adopté un certain nombre de modifications éditoriales au chapitre 6.5 (voir annexe 2).

Emballages de secours

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/51 (HMAC)

88. Certains experts craignaient que permettre l'utilisation d'emballages de secours pour le transport de colis dont l'emballage n'est pas conforme aux prescriptions aboutisse à des abus.

89. D'autres experts ont fait remarquer que, compte tenu du coût de ces emballages, un emploi abusif n'est pas à craindre. D'autre part, l'emploi de ces emballages de secours est parfois la seule solution pour transporter en toute sécurité de vieux colis de produits dangereux comme des pesticides dont l'emballage, même en bon état, ne correspond pas aux prescriptions en vigueur.

90. Une proposition de la Belgique d'exiger dans ce cas que le transport ne soit autorisé qu'à destination du centre d'élimination ou de récupération le plus proche n'a pas été adoptée.

91. La proposition de HMAC a été adoptée en l'état (voir annexe 2).

GRVs pour les matières susceptibles de se liquéfier en cours de transport

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/53 (Belgique)

92. La proposition de compléter la liste des GRVs qui ne doivent pas être utilisés pour les matières susceptibles de se liquéfier en cours de transport a été adoptée (voir annexe 2).

Transport d'ammoniac en solutions aqueuses en GRV

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/55 (Norvège et Suède)

93. Bien que la proposition de l'ICIBCA de ne pas imposer de limites de pression de vapeur pour l'utilisation des GRVs pour le transport de liquides n'ait pas été adoptée à la session précédente (voir ST/SG/AC.10/C.3/32, par. 78), les experts de la Norvège et de la Suède ont demandé une dérogation pour le transport des solutions d'ammoniac en concentrations inférieures ou égales à 25 % en GRV en plastique rigide et en GRV composites (31H1, 31H2, 31HZ1), compte tenu du fait que ces transports étaient autorisés dans leurs pays depuis de nombreuses années sans incident à déplorer. Si l'interdiction était maintenue dans le Règlement type, cette pratique devrait être interrompue car elle ne serait plus justifiable dans le contexte juridique européen actuel, au détriment de leur industrie.

94. Les avis étaient partagés sur la question, mais le Sous-Comité a finalement adopté cette proposition (voir annexe 2).

Retraitement des grands récipients pour vrac (GRV)

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/87 (CIRC)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/95 (ICIBCA)

Document informel : INF.9 (ICPP)

95. Le Sous-Comité a noté que le CEFIC, le CIRC, l'ICIBCA, l'ICPP et l'ICDM se réuniront à Bruxelles (Belgique) en janvier 2000 pour discuter de la question du retraitement des GRVs sur la base de ces documents et qu'ils présenteront une nouvelle proposition au nom de l'industrie pour la prochaine session. Cette réunion sera ouverte à d'autres participants.

96. Le représentant du Royaume-Uni a suggéré que, pour étudier les questions de maintenance des GRVs, ce groupe garde présentes à l'esprit les dispositions en vigueur sur les réparations et l'entretien et le fait qu'un GRV et tous ses composants doivent continuer à satisfaire aux prescriptions pour lesquelles le modèle type a été éprouvé.

Épreuves de vibration pour les fûts en acier 1A1, 1A2, 1B1, 1B2, 1N1 et 1N2

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/71 (Espagne)

97. Le représentant du SEFEL a dit que la proposition de l'Espagne pour imposer une épreuve supplémentaire de vibration aurait dû être accompagnée de statistiques d'accidents démontrant qu'une telle épreuve est nécessaire.

98. Plusieurs experts ont partagé ce point de vue, en rappelant d'une part que les épreuves de vibration sont coûteuses et difficiles à mettre en œuvre, donc difficilement applicables dans un grand nombre de pays, d'autre part que le Sous-Comité a estimé jusqu'à présent que l'épreuve de vibration n'est pas nécessaire.

99. D'autres experts ont estimé au contraire que puisqu'il existe une prescription selon laquelle les emballages doivent résister aux vibrations engendrées en cours de transport, ceci doit être démontré par une épreuve appropriée.

100. À la suite d'une note, le Sous-Comité a décidé à la majorité qu'en principe, un jour, une épreuve de vibration figurerait dans le Règlement type, étant entendu que les formes de cette

épreuve et les critères correspondants restaient encore à définir et qu'ils devraient tenir compte des normes ISO et des règles en vigueur sur les épreuves de vibration. L'expert de l'Espagne travaillera sur cette épreuve en coopération avec d'autres pays et ils coordonneront leurs travaux.

Épaisseur minimale des parois des fûts en acier

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/72 (Espagne)

Documents informels : INF.6 (ICDM)

101. L'expert de l'Espagne a dit qu'il avait reçu de nombreux commentaires sur sa proposition et qu'il souhaitait disposer de plus de temps pour les étudier. Il a retiré son document et soumettra une nouvelle proposition à la prochaine session, après avoir étudié ces observations avec les constructeurs.

Instructions d'emballage P601, P401, P402

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/78 (France)

Document informel : INF.28 (France)

102. L'expert de la France a pris note des commentaires des autres délégations, à savoir :

P601 : L'épreuve périodique de pression n'a pas été jugée réaliste, l'inspection visuelle ne serait pas nécessaire non plus puisque l'expéditeur doit vérifier le bon état de l'emballage à chaque utilisation;

P401, P402 : Certains experts ont approuvé le principe de la proposition, cependant un délai supplémentaire est nécessaire pour en examiner toutes les conséquences.

103. Il a ajouté qu'il présenterait une nouvelle proposition à la prochaine session.

Objets non emballés

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/79 (Royaume-Uni)

104. Le Sous-Comité a accepté d'introduire une nouvelle section 4.1.3.8 pour les objets non emballés de classes autres que la classe 1 sur la base de la proposition du Royaume-Uni (voir annexe 2).

Marquage de la date de fabrication sur les GRV, grands emballages et citernes mobiles

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/98 (Afrique du Sud)

Document informel : INF.29 (Argentine)

105. La proposition de l'Afrique du Sud de modifier les prescriptions actuelles (marquage du mois suivi de l'année) par un marquage conforme aux normes ISO (année, mois, jour) n'a pas été adoptée car le système actuel est bien établi.

106. La proposition de l'Argentine de marquer les trois derniers chiffres de l'année au lieu de deux après l'an 2000 n'a pas été jugée nécessaire, aucun problème de passage à l'an 2000 n'étant envisagé dans ce domaine.

Épreuve de levage par le haut pour les grands emballages souples

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/90 et -/Add.1 (Chine)

107. La proposition de la Chine a été adoptée (voir annexe 2).

Instruction d'emballage P002, disposition spéciale PP11

Document informel : INF.13 (Royaume-Uni)

108. La modification proposée a été adoptée (voir annexe 2). La question de l'application de la disposition spéciale PP11 au No ONU 1309 n'a pas été discutée.

Matières infectieuses

Classement et emballage des échantillons de diagnostic

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/83 (Royaume-Uni et Allemagne)

109. Le Sous-Comité a adopté le principe de l'approche présentée dans cette proposition, à savoir de prévoir un numéro ONU et une instruction d'emballage pour les échantillons de diagnostic. Les experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni ont été priés de présenter une nouvelle proposition tenant compte des commentaires émis.

Propositions diverses

Définition du terme "liquide"

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/54 (Belgique)

110. Cette proposition a été adoptée (voir annexe 2)

Étiquetage des bouteilles et cartouches à GPL

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/70 (AEGPL)

111. La proposition visant à permettre d'utiliser la couleur du fond contrastant des bouteilles et cartouches (à la place du noir ou du blanc) sur les étiquettes rouges de modèle No 2.1 a été adoptée pour ce cas particulier des GPL, pour des raisons pratiques liées à l'exploitation de ces bouteilles (voir annexe 2).

HARMONISATION MONDIALE DES SYSTÈMES DE CLASSEMENT ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES

Généralités

Documents informels : INF.24 et INF.26 (Président)
INF.50 et INF.51 (OIT)

112. Le représentant de l'OIT a présenté un rapport intérimaire sur les travaux consacrés à l'harmonisation mondiale des systèmes de classement et d'étiquetage des produits chimiques (INF.50).

113. Le Sous-Comité a aussi été informé des résultats de la réunion du Groupe de travail de l'OIT sur la communication des caractéristiques de danger tenue à Washington (États-Unis), du 1^{er} au 4 novembre 1999 (INF.24).

114. On trouvera des informations détaillées sur les différents problèmes relatifs à l'harmonisation mondiale des systèmes de classement sur le site Internet de l'OIT "<http://www.ilo.org/private/protection/safework/ghs/>" et sur celui de l'OCDE "<http://www.oecd.org/ehs/classify>".

115. Le Sous-Comité a noté qu'à la prochaine session du Groupe de travail de l'OIT, un document de deuxième phase (c'est-à-dire une proposition contenant différentes variantes à des fins d'harmonisation) serait examiné. Plusieurs experts ont noté qu'en dehors du Président du Comité et du secrétariat, très peu d'experts des transports participaient aux sessions du Groupe de travail de l'OIT. Ils ont recommandé que le secteur des transports soit mieux représenté à la prochaine session.

116. L'expert du Royaume-Uni n'approuvait pas tout à fait cette suggestion car il considérait que les représentants des gouvernements des 12 pays participant à ces travaux devaient exprimer des positions coordonnées à l'échelle nationale et non des intérêts sectoriels. Il était d'avis en outre que les variantes éventuelles à étudier seraient de portée assez large et qu'étant donné les nombreuses difficultés à surmonter, les résultats de ces travaux seraient assez limités.

117. En ce qui concerne la communication des caractéristiques de danger pour les mesures à prendre en cas d'urgence, il a été rappelé qu'il n'existait aucun système harmonisé de mesures à prendre en cas d'urgence dans le secteur des transports bien qu'il y ait un système harmonisé de communication des caractéristiques de danger dans ce but. Le Sous-Comité a considéré que, si des questions étaient posées au sujet des mesures à prendre en cas d'urgence dans les transports, notamment en ce qui concerne la communication des caractéristiques de danger, elles devraient être adressées à ce sous-comité, en particulier les propositions destinées de façon spécifique à modifier le système actuel de communication des caractéristiques de danger en cours de transport.

118. L'expert de l'Allemagne a ajouté que l'application à d'autres secteurs comme celui du stockage des dispositions sur la communication des caractéristiques de danger destinée actuellement aux mesures à prendre en cas d'urgence devrait être encouragée.

119. Le Sous-Comité a aussi pris note des résultats de la quinzième consultation du Groupe de coordination de l'IOMC pour l'harmonisation des systèmes de classement des produits chimiques (Washington, 5 novembre 1999), et notamment du fait que le Groupe de coordination avait décidé de poursuivre ses travaux en 2001 lorsque le Sous-Comité d'experts du système harmonisé à l'échelle mondiale de classement et d'étiquetage des produits chimiques commencerait à travailler conformément à la résolution 1999/65, car on ne pouvait pas s'attendre à ce qu'un système harmonisé à l'échelle mondiale puisse être mis au point d'ici la fin de l'an 2000.

120. Certains experts ont considéré qu'il faudrait éviter les doubles emplois dans les travaux et qu'il ne devrait pas y avoir deux organes chargés d'étudier les mêmes questions. D'autre part, il a été noté que les deux premières sessions du nouveau Sous-Comité seraient probablement consacrées à des questions d'organisation et qu'il serait difficile, la deuxième année (2002), de consacrer au nouveau Sous-Comité les 10 jours de réunion prévus par période biennale car cela signifierait qu'il ne resterait plus que cinq jours de réunion pour le Sous-Comité d'experts des transports de marchandises dangereuses cette seconde année de la période biennale qui est habituellement beaucoup plus chargée que la première.

121. Il a été rappelé qu'il avait été décidé, en ce qui concerne les nouveaux arrangements, que le calendrier actuel des réunions devrait rester inchangé et que les sessions des divers organes devraient se tenir successivement tous les six mois, que le nombre total de jours de réunion attribués à la session du Comité restructuré ne devrait pas dépasser trois jours par période biennale, alors que le nombre de jours de réunion pouvant être affectés au nouveau Sous-Comité du système global harmonisé devrait être arrêté par le Comité d'experts à sa vingt et unième session, en décembre 2000, et devrait normalement totaliser 8 à 10 jours pour les quatre sessions (c'est-à-dire deux à trois jours par session) (ST/SG/AC.10/25, par. 114 5)). Si le Sous-Comité du système global harmonisé n'utilisait pas le temps de réunion qui lui était alloué, ce temps pourrait donc être utilisé par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, s'il en avait besoin. Autrement, il serait perdu.

122. L'expert du Royaume-Uni n'était pas d'accord avec cette interprétation. À son avis, il n'y aurait pas chevauchement d'activités puisque le mandat du Sous-Comité du système global harmonisé était différent de celui du Groupe de coordination de l'IOMC. La durée des réunions avait été fixée pour la période biennale 2001-2002 par la résolution 1999/65 et ce n'est pas au Comité d'experts des transports de marchandises dangereuses actuel qu'il incombait de changer cela.

123. L'observateur de l'Autriche dit comprendre que certaines fonctions du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses actuel seraient assumées par le Sous-Comité du système global harmonisé. Il s'agissait des fonctions liées à l'inscription et au classement, point inscrit en permanence à l'ordre du jour du Sous-Comité, et il a souhaité que soit précisé le rôle du nouveau Sous-Comité du système global harmonisé à ce sujet. Il a été convenu que les mandats respectifs des deux Sous-Comités étaient déjà clairs à cet égard et que, si le Sous-Comité d'experts du système global harmonisé définissait les critères, le Sous-Comité d'experts des transports de marchandises dangereuses en définirait l'application aux transports.

Risques pour la santé et risques pour l'environnement

Document informel : INF.25 (Président)

124. Le Sous-Comité a pris note des renseignements communiqués par le Président au sujet des activités de l'OCDE en matière de classement des mélanges, renseignements complétés par les explications données par le représentant de l'OCDE.

125. Le Sous-Comité a noté avec satisfaction qu'il était fait référence aux méthodes de calcul énoncées dans les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. Il semblait cependant que certaines étapes de la procédure de classement soient assez compliquées et susceptibles de ne pas permettre un classement automatique.

126. Le représentant de l'OCDE a déclaré que la proposition de son organisation relative au classement des mélanges tenait compte de tous les systèmes existants et que certains d'entre eux - en particulier le système de l'Union européenne pour le classement des mélanges - n'étaient pas aussi simples et directs que le système de l'ONU. Il a néanmoins confirmé que le mandat du groupe de l'OCDE sur la classification des mélanges visait à rendre le système aussi simple que possible et à permettre le classement automatique. Il a également déclaré que les méthodes de classement actuellement élaborées aux fins du système global harmonisé visaient à limiter les épreuves dans toute la mesure possible, mais qu'il faudrait cependant prévoir des méthodes d'épreuve et de calcul.

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/27 (Royaume-Uni)

ST/SG/AC.10/C.3/1999/67 (Belgique)

ST/SG/AC.10/C.3/R.707 (Argentine)

Documents informels : INF.31 et INF.38 (Argentine)

INF.42 (Allemagne)

127. Certains experts ont estimé qu'il ne serait pas judicieux d'incorporer dans le Règlement type de l'ONU des dispositions relatives au classement des matières présentant des risques pour l'environnement tant que les travaux de l'OCDE relatifs au classement des mélanges ne seraient pas achevés.

128. Il a été noté que le schéma proposé dans le document ne correspondait pas exactement aux critères convenus par l'OCDE et qu'il serait nécessaire d'apporter des corrections.

129. Le représentant de l'OCDE a dit qu'il faudrait qu'il soit clair que le titre du chapitre 2.9 ou la définition des matières présentant des risques pour l'environnement, c'est-à-dire de pollution aquatique, n'avait trait qu'aux risques lors du transport, car les critères élaborés par l'OCDE avaient un champ d'application plus large et engloberaient des situations autres que le transport.

130. Plusieurs délégations ont estimé qu'il ne serait pas judicieux d'élaborer des dispositions pour le transport de matières présentant des risques pour l'environnement en se fondant uniquement sur des critères, car cela signifierait que n'importe quelle matière non actuellement soumise aux règlements applicables au transport des marchandises dangereuses devrait être soumise à l'épreuve pour établir si elle avait des propriétés potentiellement polluantes.

Elles réfèraient donc limiter les prescriptions applicables aux polluants aquatiques à une liste de matières ayant été expressément identifiées comme polluantes selon les critères.

131. Plusieurs experts se sont opposés aux vues des États-Unis, exprimées à la session précédente et reflétées dans la proposition de l'OCDE, selon lesquelles il faudrait établir une distinction entre le transport en emballages/GRV et le transport en conteneurs-citernes. Ils pouvaient certes convenir que le transport en bateaux-citernes constituait un cas particulier mais, par exemple, au titre de l'annexe III de la Convention MARPOL, toutes les matières, qu'elles soient transportées en emballages ou en conteneurs-citernes, étaient traitées de la même manière.

132. Bien que les Recommandations de l'ONU (par. 10) énoncent clairement que nombre de marchandises dangereuses énumérées dans les classes 1 à 9 soient jugées, sans étiquetage supplémentaire, présenter des risques pour l'environnement, certains experts ont estimé que le risque pour l'environnement devrait être clairement précisé dans toutes les classes, selon qu'il convient, comme dans le Code IMDG, car cela était important, en particulier à des fins d'arrimage dans le cas de transport maritime et d'intervention d'urgence.

133. L'observateur des Bahamas s'est déclaré préoccupé de ce que, depuis de nombreuses années, le Règlement type de l'ONU ne compte pas de dispositions relatives aux matières présentant des risques pour l'environnement bien que de telles dispositions existent dans les règlements applicables aux transports maritime et intérieur. Il a regretté que l'adoption de pareilles dispositions ait été à maintes reprises reportée en attendant celle de critères globalement harmonisés, ce qui n'interviendrait probablement pas dans un avenir proche. En raison de cette situation, des propositions techniques établies par des experts et des groupes de travail au cours des années écoulées étaient toujours en suspens, ce qui faisait qu'aucun signal clair n'était adressé à l'industrie en matière d'orientation réglementaire. Il a donc proposé que soit au moins adopté un texte de base qui serait annexé au rapport et incorporé dans l'avenir au Règlement type, afin de donner une impulsion au processus réglementaire, même si ce texte devait être modifié au cours de la prochaine période biennale.

134. Les vues de l'observateur des Bahamas ont été largement partagées par les experts du Sous-Comité et il a été décidé d'adopter un texte fondé sur la proposition du Royaume-Uni (ST/SG/AC.10/C.3/1999/27), en plaçant le graphique entre crochets et en tenant compte des observations d'ordre rédactionnel présentées par la Belgique dans le document ST/SG/AC.10/C.3/1999/67.

Risques physiques

Inflammabilité des aérosols

135. La question a été examinée par le Groupe de travail ONU/BIT de l'harmonisation des critères de classement relatifs aux risques physiques (voir annexe 5).

136. Le représentant de la FEA a déclaré que son organisation et la CSMA établiraient trois épreuves harmonisées pour le classement des aérosols, en vue de leur incorporation dans le Manuel d'épreuves et de critères. La FEA communiquerait aussi une série de données d'épreuves

à l'appui de sa proposition de classement des aérosols comme matières inflammables ou non inflammables.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/64 (Norvège)

137. Il a été décidé que, selon les débats de la session du Groupe de travail ONU/BIT, il serait nécessaire d'apporter des changements aux critères d'inflammabilité de la disposition spéciale 63. mais qu'ils ne devraient être examinés qu'à la prochaine session, lorsque de nouvelles propositions de la FEA seraient disponibles.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/82 (Royaume-Uni)

138. Les vues ont été divergentes quant au point de savoir si les aérosols contenant des gaz de propulsion non toxiques mais aussi des composants toxiques devraient être considérés comme des aérosols de la division 2.3 ou des aérosols de la division 2.2 avec le risque subsidiaire de la division 6.1. Le Sous-Comité a cependant décidé d'adopter la proposition du Royaume-Uni fondée sur les instructions techniques de l'OACI en vigueur (voir annexe 2).

QUESTIONS DIVERSES

Demande de statut consultatif du Comité permanent des médecins européens (CP) (Standing Committee of European Doctors (CP))

Document informel : INF.34

139. Le Sous-Comité a accepté unanimement que le CP participe à ses travaux.

Création du comité technique ISO/TC220 - Récipients cryogéniques (cryogenic vessels)

Documents informels : INF.35 et INF.49 (ISO)

140. Le Sous-Comité a pris note de la création de ce nouveau comité technique et a confirmé son intérêt pour un statut de liaison avec le TC220.

Dix-septième session du "Dangerous Goods Panel" de l'OACI

Document informel : INF.40 (OACI)

141. Le Sous-Comité a noté que la prochaine édition des Instructions techniques de l'OACI serait applicable le 1er janvier 2001, et qu'il y avait un problème d'harmonie entre les différents modes de transport du 1er janvier 2001 à fin 2002, puisque des mesures transitoires jusqu'au 31 décembre 2001 sont prévues par le Code IMDG, et que les nouvelles dispositions correspondantes du RID/ADR n'entreront en vigueur qu'au plus tôt le 1er juillet 2001 avec une période transitoire prévue jusqu'au 31 décembre 2002.

Questions diverses

Documents informels : INF.44, INF.45 et INF.46 (Chine)

142. Étant donné que ces documents informels avaient trait à des propositions nouvelles, le secrétariat a été prié de les publier sous une cote officielle, pour la prochaine session.

HOMMAGE À M. ALAN ROBERTS

143. Le Sous-Comité a été informé que M. A. Roberts, Président du Comité de 1980 à 1988, prendrait sa retraite prochainement après une carrière de 43 ans au service du Gouvernement des États-Unis d'Amérique. Les experts ont été invités à une réception organisée par l'expert des États-Unis d'Amérique au cours de laquelle ils ont pu adresser leurs félicitations à M. Roberts pour la contribution qu'il avait apportée pendant tant d'années aux travaux sur le transport des marchandises dangereuses et lui souhaiter une longue et heureuse retraite.

PROGRAMME DE TRAVAIL

144. Le Sous-Comité a décidé que, pour la prochaine session, le groupe de travail sur les bouteilles de gaz et les CGEM devrait être reconvoqué pendant la première semaine (3-7 juillet 2000). Un groupe de travail sur les émulsions de la classe 1 devrait être convoqué le premier jour de la deuxième semaine (10 juillet 2000). Un jour serait nécessaire pour le Groupe de travail ONU/BIT des risques physiques (aérosols), et la totalité de la session du Sous-Comité durerait deux semaines entières (3-14 juillet 2000).

145. La date limite pour la soumission des documents est le 14 avril 2000.

146. Les documents suivants restent à l'ordre du jour de la prochaine session :

ST/SG/AC.10/1998/5

ST/SG/AC.10/1998/6

ST/SG/AC.10/C.3/1999/58 et -/Add.1

ST/SG/AC.10/C.3/1999/69

ST/SG/AC.10/C.3/1999/73

ST/SG/AC.10/C.3/1999/94

ADOPTION DU RAPPORT

147. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa dix-septième session, ainsi que ses annexes.

Annexe 1

Rapport du Groupe de travail sur les récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)

Généralités

1. Le Groupe de travail des récipients à gaz et des CGEM s'est réuni du 6 au 9 décembre 1999 sous la présidence de M. H. Puype (EIGA). Ont participé à cette réunion des représentants des pays suivants : Allemagne, Australie, Canada, États-Unis d'Amérique, France, Royaume-Uni, ainsi que ceux de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), de la Compressed Gas Association (CGA), de la European Cylinder Makers Association (ECMA), de l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).
2. Le Groupe de travail avait pour objectif de procéder à la lecture du document ST/SG/AC.10/C.3/32/Add.1 qui présentait les résultats des débats de la première réunion du Groupe de travail, compte tenu des documents informels INF.10 (Royaume-Uni), INF.14 (ISO), INF.17 (États-Unis d'Amérique) et INF.Paper (sans numéro) de l'AEGPL. Les résultats de ces débats sont repris plus en détail dans les propositions 1 à 7 ci-après. La liste récapitulative des amendements proposés au Règlement type est reproduite sous la cote ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.1.
3. Il a été pris bonne note de la reconfirmation du mandat du Groupe de travail donné par la réunion plénière :
 - a) Les normes ISO représentent un moyen de se conformer aux prescriptions;
 - b) D'autres normes peuvent être ajoutées.

Proposition 1 : Incorporation de définitions supplémentaires dans la première partie

4. Des modifications mineures d'ordre rédactionnel ont été approuvées et incorporées au texte afin de l'harmoniser avec les définitions de la norme ISO 10286 "bouteilles à gaz - terminologie".
5. Le groupe a confirmé l'utilisation de l'expression "fût à pression".
6. Le groupe a décidé de limiter à 1 000 litres la contenance des cadres de bouteilles destinés au transport des gaz de la division 2.3.
7. L'expert de la France communiquera à ceux des États-Unis d'Amérique et du Canada ainsi qu'au représentant de la CGA la norme sur les fûts à pression que le Comité européen de normalisation (CEN) est en train d'élaborer.

8. La référence à l'ISO pour les dimensions et les pièces de coin à été supprimée.

Proposition 2 : Définitions et dispositions générales de la partie 2

9. Le Groupe de travail a confirmé que les définitions portent uniquement sur quatre gaz à savoir les Nos ONU 1982 tétrafluorométhane comprimé, 2451 trifluorure d'azote comprimé, 1859 tétrafluorure de silicium comprimé et 1008 trifluorure de bore comprimé dont les désignations officielles de transport perdront l'adjectif "comprimé".

10. Le groupe a décidé de conserver le membre de phrase "les gaz ayant une CL_{50} inférieure ou égale à 200 ppm" et de ne pas donner suite à la proposition concernant une définition des "gaz très toxiques".

Proposition 3 : Dispositions particulières à l'emballage des marchandises dangereuses de la classe 2 du chapitre 4.1

11. Le groupe a décidé d'ajouter une référence aux normes ISO 11114-1 et 11114-2 dans le paragraphe 4.1.6.1.1 pour le choix des matériaux des récipients à pression et de leurs fermetures.

12. Le groupe a examiné la question des récipients à pression ayant contenu des liquides corrosifs et utilisés ensuite pour transporter des gaz.

13. Les prescriptions de la norme ISO 11117: 1998 portant sur la protection des robinets par des chapeaux ou des coiffes ont été rendues obligatoires.

14. Il a été proposé d'examiner les prescriptions de l'appendice de la norme ISO 10297 pour l'essai des robinets non protégés.

15. Le groupe a modifié le libellé des limitations imposées au transport et au remplissage. Il a été convenu que les limitations applicables aux récipients à pression au-delà de leurs délais limites de visite devraient s'appliquer uniquement au remplissage.

16. La question de l'utilisation des dispositifs de décompression sera étudiée après examen des évaluations de risque et des données statistiques. L'expert des États-Unis d'Amérique étudiera toutes les données statistiques et les analyses de risque disponibles avant de formuler une recommandation. L'AEGPL, la CGA et l'EIGA fourniront des données statistiques et des analyses de risque et feront connaître leur position. Il y a déjà accord sur l'interdiction des gaz toxiques ayant une CL_{50} inférieure à 200 et l'obligation d'un disque de rupture pour le CO₂ et le N₂O. Si les dispositifs de décompression sont obligatoires, les prescriptions correspondantes doivent en indiquer le type et les dimensions. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué que, lorsque des dispositifs de décompression sont utilisés pour protéger les récipients à pression dans un incendie, des épreuves fonctionnelles devraient être spécifiées. La CGA a proposé de fournir des publications aux fins d'examen (C14, C12 et S-1.1). L'expert de la France a fait remarquer que le montage de soupapes de dispositifs de décompression pour le CO₂ et le N₂O sert à protéger contre un remplissage excessif et ne nécessite aucun calibrage.

17. Les formules de la P200 pour calculer les taux de remplissage ont été adoptées.

18. La demande du Royaume-Uni tendant à tenir compte des zones climatiques n'a pas été retenue; les dispositions contenues dans le Règlement type de l'ONU pour le transport multimodal n'interdisent pas d'adopter des critères de température moins stricts dans des règlements modaux.
19. Le groupe a pris note de la demande du Sous-Comité de prévoir une nouvelle rubrique pour l'acétylène non dissous. L'Allemagne fournira une disposition spéciale conforme à sa proposition (ST/SG/AC.10/C.3/1999/30/Rev.1).
20. Les bouteilles d'acétylène de masse non monolithique n'ont pas été retenues comme récipients à pression agréés par l'ONU.
21. Le groupe a décidé d'ajouter une disposition spéciale "m" au butane, au propane et à l'isobutane. L'expert de l'Allemagne communiquera, aux fins d'examen à la prochaine réunion, les conditions que les autorités allemandes prescrivent pour approuver la période de visite et d'essai à 15 ans pour les bouteilles à GPL en vue de supprimer les crochets.
22. La disposition spéciale "n" qui s'applique aux gaz toxiques d'une CL₅₀ inférieure à 200 ppm a été mise entre crochets. L'expert de la France fournira un tableau indiquant les épaisseurs de paroi minimales pour les différents matériaux comme l'exigent les normes ISO concernant la construction, afin qu'à la prochaine réunion, le groupe décide si la note "n" pourrait devenir superflue.
23. La disposition spéciale "o" relative à la fragilisation par l'hydrogène a été affectée à la liste des gaz dans le tableau, conformément aux dispositions de la norme ISO 11114-1.
24. L'expert des États-Unis d'Amérique a approuvé d'une façon générale les données du tableau de la P200. Après avoir pris contact avec le Federal Institute for Materials Research and Testing (BAM) et l'industrie des gaz, il signifiera définitivement son acceptation à la prochaine réunion.
25. À la demande de l'expert du Canada, la P201 sera harmonisée avec les dispositions en vigueur de l'ONU.
26. L'expert de la France publiera pour l'Australie, le Canada et la CGA, les normes CEN 1251-1, -2, -3 relatives aux récipients cryogéniques, qui seront finalement présentées pour examen par le nouveau comité technique de l'ISO TC220. L'expert du Canada fera distribuer la norme de ce pays à l'Allemagne, l'Australie, les États-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni et l'EIGA. La CGA examinera les instructions d'emballage de l'OACI, dans la P203, et formulera des propositions à ce sujet. Toute l'instruction P203 reste entre crochets.
27. Après examen des données fournies par l'expert des États-Unis d'Amérique, la visite périodique pour les gaz de la division 2.3 avec un risque subsidiaire de corrosivité a été fixée à cinq ans sous certaines conditions. L'expert de l'Allemagne proposera une teneur maximale en eau pour ces gaz.

Proposition 4 : Prescriptions concernant la construction et les épreuves des récipients à gaz à pression

28. Le groupe est convenu de modifier comme suit la présentation des prescriptions du chapitre 6.2 :

a) Une première section énumérant les prescriptions générales applicables à tous les récipients à pression;

b) Une deuxième section contenant les prescriptions applicables aux récipients à pression agréés par l'ONU, compte tenu des normes pertinentes approuvées;

c) Une troisième section consacrée aux prescriptions applicables aux récipients à pression non agréés par l'ONU (récipients qui ne sont pas conçus, construits et soumis à des épreuves conformément aux normes énumérées dans la section 2). Cette section servira à la mise au point des normes manquantes dans la section 2.

29. Plusieurs dispositions ont été adoptées par le groupe, des modifications d'ordre rédactionnel ont été apportées et d'autres dispositions ont été placées entre crochets en attendant un examen ultérieur.

30. L'AEGPL fera distribuer des copies des normes EN aux membres du Groupe de travail en vue d'un éventuel renvoi futur dans la section 2 et notamment à des explications sur le renvoi à ces normes.

31. Le Groupe de travail a étudié l'état d'avancement de plusieurs normes ISO et les a approuvées à titre de renvoi éventuel dans la section 2.

Proposition 5 : Texte proposé pour la partie 5

32. Cette proposition a été approuvée par le groupe.

Proposition 6 : Texte proposé pour les CGEM dans la partie 4

33. Les restrictions relatives au transport et au remplissage ont été harmonisées avec celles applicables aux récipients à pression.

Proposition 7 : Prescriptions relatives à la conception et à la construction des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) destinés au transport de gaz non réfrigérés ainsi qu'aux visites et épreuves qu'ils doivent subir

34. Les définitions qui font double emploi ont été supprimées.

35. Les prescriptions relatives au dispositif de fermeture rapide ont été supprimées car un tel équipement n'existe pas pour ce type de conteneur.

36. Il a été fait référence aux dispositions pertinentes de la norme EN pour la construction de la rampe.

37. La CGA a proposé d'examiner toutes les sections ayant trait aux dispositifs de décompression et de faire une proposition qui serait examinée à la prochaine réunion.

38. Il a été décidé de supprimer les renvois aux normes ISO 668 et 1161, les dimensions et les pièces de coin ne devant pas être obligatoires.

39. Des modifications de forme ont été apportées pour rendre plus claires les prescriptions relatives à la visite périodique des CGEM en tant qu'unité et du point de vue de ses composants.

40. Le Groupe de travail a décidé de supprimer plusieurs marques superflues sur la plaque de marquage.

41. Le Groupe de travail examinera les résultats de la réunion du TC58/WG9 de l'ISO concernant le rapport technique sur l'assurance de la qualité pour les bouteilles.

* * *

Annexe 2

**Projet d'amendements au Règlement type
sur le transport des marchandises dangereuses
(textes adoptés par le Sous-Comité)**

(voir le document ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.2)

* * *

Annexe 3

Documentation relative au transport des marchandises dangereuses Projet de chapitre 5.4 et de sous-section 3.1.2.6 révisés, proposé par le groupe de rédaction sur la documentation (voir par. 38 du rapport)

CHAPITRE 5.4

DOCUMENTATION

Note liminaire

Note : Le présent Règlement n'exclut pas l'utilisation de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) et l'échange de données informatisé (EDI), à l'appui de la documentation sur papier.

5.4.1 Documentation relative au transport des marchandises dangereuses

5.4.1.1 Généralités

Sauf disposition contraire prévue par ailleurs, l'expéditeur qui offre au transport des marchandises dangereuses doit décrire celles-ci dans un document de transport et fournir les renseignements et la documentation supplémentaires comme indiqué dans le présent Règlement.

5.4.1.2 *Forme du document de transport*

Un document de transport de marchandises dangereuses peut avoir une forme quelconque à condition de contenir tous les renseignements qu'exige le présent Règlement.

5.4.1.2.1 Si des marchandises dangereuses et des marchandises non dangereuses sont inscrites sur un même document, les marchandises doivent être citées en premier, ou mises en évidence d'une autre manière.

5.4.1.2.2 *Page consécutive*

Un document de transport de marchandises dangereuses peut compter plusieurs pages à condition que celles-ci soient numérotées dans l'ordre.

5.4.1.2.3 Les informations figurant sur un document de transport de marchandises dangereuses doivent être faciles à identifier, lisibles et durables.

5.4.1.2.4 *Exemple de document de transport de marchandises dangereuses*

La formule-cadre que montre la figure "xx" est un exemple de document de transport de marchandises dangereuses.

5.4.1.3 *Expéditeur, destinataire et date*

Le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire des marchandises dangereuses doivent figurer sur le document de transport de marchandises dangereuses. Sera également indiquée la date à laquelle le document de transport de marchandises dangereuses ou une copie informatisée en a été faite ou remise au transporteur initial.

5.4.1.4 *Renseignements qui doivent figurer sur le document de transport de marchandises dangereuses*

5.4.1.4.1 *Description des marchandises dangereuses*

Le document de transport de marchandises dangereuses doit fournir les renseignements suivants pour chaque matière, matériau ou objet dangereux présenté au transport :

- a) La désignation officielle de transport, libellée conformément à la section 3.1.2;
- b) La classe ou, si elle existe, la division des marchandises et, pour la classe 1, la lettre du groupe de compatibilité. [Le ou les numéros de la classe ou de la division de risque subsidiaire attribués doivent figurer après le numéro de la classe ou de la division de risque et doivent être placés entre parenthèses. Les mots "classe" ou "division" peuvent précéder les numéros de la classe ou de la division de risque primaire ou subsidiaire];
- c) Le numéro ONU précédé des lettres "UN";
- d) Le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière ou à l'objet, pouvant être précédé des lettres "PG" (par exemple, "PG II").

5.4.1.4.2 *Ordre dans lequel doivent figurer les informations sur les marchandises dangereuses*

Les informations sur les marchandises dangereuses qui sont spécifiées ci-dessus sont à donner dans l'ordre et ne doivent être accompagnées d'aucun renseignement supplémentaire autre que ceux que prescrit le présent Règlement; exemple :

"ALCOOL ALLYLIQUE 6.1 (3) UN 1098 I"

Nota : *Outre les prescriptions du présent Règlement, d'autres éléments d'information peuvent être demandés par l'autorité compétente ou être exigés pour certains modes de transport (par exemple, le point d'éclair ou l'intervalle entre les points d'éclair en creuset fermé, en °C, pour le mode maritime). Les renseignements supplémentaires doivent être placés après les informations de base, sauf si le présent Règlement autorise ou prescrit le contraire.*

5.4.1.4.3 *Renseignements qui complètent la désignation officielle de transport contenue dans les informations sur les marchandises dangereuses.*

La désignation officielle de transport contenue dans les informations sur les marchandises dangereuses doit être complétée comme suit :

a) *Noms techniques pour la désignation "N.S.A." et les autres désignations* génériques. Les désignations officielles de transport auxquelles est affectée la disposition spéciale 274 dans la colonne 6 de la Liste des marchandises dangereuses doivent être complétées par leurs noms techniques ou leurs noms de groupe chimique comme décrit à la sous-section 3.1.2.6.

b) *Colis et citernes vides, non nettoyés.* Les moyens de confinement (y compris les emballages, les GRV, les citernes mobiles, les citernes pour transport routier et les citernes pour transport ferroviaire) qui contiennent des résidus de marchandises dangereuses autres que ceux de la classe 7, doivent être décrits comme tels, par exemple en ajoutant les mots **"EMBALLAGE VIDE NON NETTOYÉ"** ou **"RÉSIDUS, CONTENU ANTÉRIEUR"** avant ou après la désignation officielle de transport;

c) *Déchets.* Pour les déchets de marchandises dangereuses (autres que les déchets radioactifs), qui sont transportés en vue de leur élimination ou de leur traitement aux fins d'élimination, la désignation officielle de transport doit être précédée du mot **"DÉCHETS"**, sauf si celui-ci fait déjà partie de la désignation officielle de transport;

d) *Matières transportées à température élevée.* Si la désignation officielle de transport pour une matière transportée ou présentée au transport à l'état liquide à une température égale ou supérieure à 100 °C, ou à l'état solide à une température égale ou supérieure à 240 °C, n'indique pas qu'il s'agit d'une matière transportée à chaud (par exemple, par la présence des termes **"FONDU(E)"** ou **"À CHAUD"** dans la désignation de transport), la mention **"À HAUTE TEMPÉRATURE"** doit figurer sur le document de transport juste après la désignation officielle de transport.

5.4.1.5 *Renseignements qui sont exigés en plus des informations sur les marchandises dangereuses*

En plus des informations, les renseignements suivants doivent figurer dans le document de transport de marchandises dangereuses après lesdites informations :

[5.4.1.5.1 *Quantité totale de marchandises dangereuses*

Sauf pour les colis vides, la quantité totale de marchandises dangereuses à laquelle s'appliquent les indications (volume ou masse, selon le cas) doit être indiquée pour toutes les marchandises dangereuses dont diffèrent la désignation officielle de transport, le numéro ONU ou le groupe d'emballage. Pour les marchandises dangereuses de la classe 1, la quantité doit représenter la masse explosive nette. Le nombre de colis doit être indiqué et une description donnée de chaque colis. Des abréviations peuvent être employées pour indiquer le type d'emballage et les unités de mesure de la quantité totale de marchandises dangereuses.]

5.4.1.5.2 *Quantités limitées*

Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées conformément aux exemptions pour marchandises dangereuses emballées en quantités limitées signalées dans la colonne 7 de la Liste des marchandises dangereuses et au chapitre 3.4, les mots "**en quantité limitée**" doivent être ajoutés.

5.4.1.5.3 *Emballages de secours.*

Pour les marchandises dangereuses qui sont transportées dans un emballage de secours, les mots "**COLIS DE SECOURS**" doivent être ajoutés.

5.4.1.5.4 *Matières à température stabilisée*

Si la désignation officielle de transport d'une matière qui est transportée ou présentée au transport comprend le mot "STABILISÉ" ou que ce mot est ajouté à la désignation officielle de transport proprement dite (voir 3.1.2.6), lorsque la stabilisation est obtenue par régulation de la température, la température de régulation et la température critique [(voir 7.1.4.3.1)] doivent être indiquées sur le document de transport comme suit :

"Température de régulation : ... °C Température critique : ... °C".

5.4.1.5.5 *Matières autoréactives et peroxydes organiques.*

Pour les matières autoréactives de la division 4.1 et pour les peroxydes organiques qui doivent faire l'objet d'une régulation de température au cours du transport, la température de régulation et la température critique (voir 7.1.4.3.1) doivent être indiquées dans le document de transport comme suit :

"Température de régulation : ... °C, Température critique : ... °C".

5.4.1.5.5.1 Si certaines matières autoréactives et apparentées de la division 4.1 et des peroxydes organiques de la division 5.2 ont été exemptées par l'autorité compétente de l'étiquette de risque subsidiaire de "MATIÈRE EXPLOSIVE" (modèle No 01) pour l'emballage utilisé, une mention dans ce sens doit figurer dans le document de transport.

5.4.1.5.5.2 Si des peroxydes organiques et des matières autoréactives sont transportés dans des conditions qui nécessitent un agrément (pour les peroxydes organiques, voir 2.5.3.2.5, 4.1.7.2.2, 4.2.1.13.1 et 4.2.1.13.3; pour les matières autoréactives, voir 2.4.2.3.2.4 et 4.1.7.2.2), une mention dans ce sens doit figurer dans le document de transport de marchandises dangereuses. Une copie de l'agrément de classement et des conditions de transport des peroxydes organiques et des matières autoréactives non inscrits doit être jointe au document de transport de marchandises dangereuses.

5.4.1.5.5.3 Lorsqu'un échantillon de peroxyde organique (voir 2.5.3.2.5.1) ou d'une matière autoréactive (voir 2.4.2.3.2.4 b)) est transporté, une mention dans ce sens doit figurer dans le document de transport de marchandises dangereuses.

5.4.1.5.6 *Matières infectieuses*

[5.4.1.5.6.1 Le document doit indiquer l'adresse complète du destinataire ainsi que le nom d'une personne responsable et son numéro de téléphone.]

[5.4.1.5.6.2 Les documents de transport doivent indiquer le numéro du vol ou du train, sa date et les noms des aéroports ou des gares de transbordement.]

[5.4.1.5.6.3 Si la matière est périssable, le document de transport doit comporter des avertissements appropriés comme : "**Maintenir au frais entre + 2 °C et + 4 °C**" ou "**Maintenir congelé**" ou "**Ne pas congeler**".]

5.4.1.5.7 *Matières radioactives*

5.4.1.5.7.1 Les renseignements suivants doivent figurer dans le document de transport pour tout envoi de matières de la classe 7, selon qu'il convient, dans l'ordre indiqué :

a) le nom ou le symbole de chaque radionucléide ou, pour les mélanges de radionucléides, une description générale appropriée ou une liste des nucléides auxquels correspondent les valeurs les plus restrictives;

b) la description de l'état physique et de la forme chimique de la matière, ou l'indication qu'il s'agit d'une matière radioactive sous forme spéciale ou d'une matière radioactive faiblement dispersable. Une désignation chimique générique est suffisante pour la forme chimique;

c) l'activité maximale du contenu radioactif pendant le transport exprimée en becquerels (Bq) avec le préfixe SI approprié (voir 1.2.2.1). Pour les matières fissiles, la masse de la matière fissile en grammes (g) ou en un multiple approprié peut être indiquée au lieu de l'activité;

d) la catégorie du colis, c'est-à-dire I-BLANC, II-JAUNE, III-JAUNE;

e) l'indice de transport (seulement pour les catégories II-JAUNE et III-JAUNE);

f) pour les envois de matières fissiles autres que les envois exemptés en vertu du paragraphe 6.4.11.2, l'indice de sûreté-criticité;

g) la marque d'identification pour chaque certificat d'agrément d'une autorité compétente (matière radioactive sous forme spéciale, matière radioactive faiblement dispersable, arrangement spécial, modèle de colis ou expédition) applicable à l'envoi;

h) pour les envois de colis dans un suremballage ou un conteneur, une déclaration détaillée du contenu de chaque colis placé dans le suremballage ou le conteneur et, le cas échéant, de chaque suremballage ou conteneur de l'envoi. Si des colis doivent être retirés du

suremballage ou du conteneur à un point de déchargement intermédiaire, des documents de transport appropriés doivent être fournis;

i) lorsqu'un envoi doit être expédié sous usage exclusif, la mention "EXPÉDITION SOUS USAGE EXCLUSIF";

j) pour les matières à faible activité spécifique (FAS-II et FAS-III) et les objets contaminés superficiellement (OCS-I et OCS-II), l'activité totale de l'envoi exprimée en multiple de A_2 .

5.4.1.5.7.2 Le document de transport doit comprendre une déclaration concernant les mesures devant être prises, le cas échéant, par le transporteur. La déclaration doit être rédigée dans les langues que le transporteur ou les autorités concernées jugent nécessaires et doit donner au moins les renseignements suivants :

a) mesures supplémentaires prescrites pour le chargement, l'arrimage, le transport, la manutention et le déchargement du colis, du suremballage ou du conteneur, y compris, le cas échéant, les dispositions spéciales à prendre en matière d'arrimage pour assurer une bonne dissipation de la chaleur (voir 7.1.6.3.2); au cas où de telles prescriptions ne seraient pas nécessaires, une déclaration doit l'indiquer;

b) restrictions concernant le mode ou le moyen de transport et éventuellement instructions sur l'itinéraire à suivre;

c) dispositions à prendre en cas d'urgence compte tenu de la nature de l'envoi.

5.4.1.5.7.3 Les certificats de l'autorité compétente ne doivent pas nécessairement accompagner l'envoi. L'expéditeur doit, toutefois, être prêt à les communiquer au(x) transporteur(s) avant le chargement et le déchargement.

5.4.1.6 Attestation

5.4.1.6.1 Le document de transport de marchandises dangereuses doit inclure une attestation ou déclaration selon laquelle l'envoi peut être accepté pour le transport et les marchandises sont correctement emballées, marquées et étiquetées, et dans l'état qui convient pour le transport aux termes des règlements en vigueur. Le texte de cette attestation est le suivant :

"Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, étiqueté, muni de plaques-étiquettes et à tous égards bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables."

L'attestation doit être signée et datée par l'expéditeur. Les signatures en fac-similé sont autorisées lorsque les lois et les réglementations applicables leur reconnaissent une validité juridique.

5.4.1.6.2 Lorsque la documentation relative aux marchandises dangereuses est présentée au transporteur à l'aide de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de

l'information (TEI) ou l'échange de données informatisé (EDI), la ou les signatures peuvent être remplacées par le ou les noms (en majuscules) de la ou des personnes qui ont le droit de signer.

5.4.2 Certificat d'empotage du conteneur

5.4.2.1 Lorsque des marchandises dangereuses sont chargées dans un conteneur¹, les responsables de la surveillance de cette opération² doivent fournir un "certificat d'empotage du conteneur" identifiant le signataire et attestant que l'opération a été menée conformément aux conditions suivantes :

- a) le conteneur est propre et sec; il paraît en état de recevoir les marchandises;
- b) des colis à séparer, c'est-à-dire à placer dans des conteneurs distincts, n'ont pas été chargés ensemble dans le conteneur;
- c) tous les colis ont été examinés extérieurement en vue de déceler tous dégâts; seuls des colis en bon état ont été chargés;
- d) toutes les marchandises ont été chargées de manière appropriée et en cas de besoin, convenablement calées par des matériaux de protection adéquats, compte tenu du ou des modes de transport prévus;
- e) les marchandises chargées en vrac ont été uniformément réparties dans le conteneur;
- f) pour les envois comprenant des marchandises de la classe 1 autres que celles de la division 1.4, le conteneur est structurellement propre à l'emploi conformément au paragraphe 7.1.3.2.1;
- g) le conteneur et les colis qu'il contient sont marqués, étiquetés et munis de plaques-étiquettes conformément aux dispositions de la présente partie du Règlement; et
- h) le certificat ou la déclaration prévu au paragraphe 5.4.1.1.8 a été reçu pour chaque envoi de marchandises dangereuses chargé dans le conteneur.

5.4.2.2 Un document unique peut remplir le rôle du document prévu en 5.4.1.3.1 et du certificat d'empotage du conteneur prévu en 5.4.2.1. Pour ce faire, il suffira d'insérer dans le document une déclaration signée indiquant que l'empotage du conteneur a été effectué

¹ Aux fins des présentes dispositions, le terme "conteneur" est limité aux engins de transport répondant aux définitions du "conteneur" données dans la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), signée à Genève le 2 décembre 1972; il ne recouvre pas le terme "citerne mobile" défini au paragraphe 1.2.1, ni les conteneurs utilisés aux fins du transport de matières radioactives qui satisfont aux prescriptions de l'AIEA applicables aux conteneurs.

² L'Organisation maritime internationale (OMI) a publié un manuel pratique de formation sur le chargement de cargaisons dans des conteneurs ou des véhicules, élaboré par l'OMI et l'Organisation internationale du Travail (OIT) ("Directives OMI et OIT sur le chargement des cargaisons dans des conteneurs et/ou des véhicules").

conformément aux règlements modaux applicables, ainsi que l'indication de l'identité du signataire. Si ce rôle n'est pas rempli par un document unique, il faut attacher les documents prévus les uns aux autres.

5.4.3 Renseignements sur les mesures d'urgence

S'agissant d'envois de marchandises pour lesquelles un document de transport de marchandises dangereuses est prescrit dans le présent Règlement, des informations pertinentes doivent être accessibles immédiatement et à tout moment afin de permettre les interventions d'urgence nécessaires à la suite d'accidents ou d'incidents impliquant des marchandises dangereuses transportées. Ces informations doivent être disponibles à distance des colis contenant les marchandises dangereuses et être immédiatement accessibles en cas d'incident ou accident. À cet égard, il faut prévoir :

- a) des rubriques pertinentes dans le document de transport;
- b) un document distinct, tel qu'une fiche de sécurité; ou
- c) un document distinct, tel que les "Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incident d'aviation concernant des marchandises dangereuses", de l'OACI, ou les "Consignes d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses" et le "Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses", de l'OMI, à utiliser conjointement avec le document de transport.

CHAPITRE 3.1 (Amendements)

3.1.2.6 *Noms génériques ou désignation "non spécifiée par ailleurs" (N.S.A.)*

3.1.2.6.1 Les désignations officielles de transport génériques et "non spécifiée par ailleurs" auxquelles est affectée la disposition spéciale 274 dans la colonne 6 de la Liste des marchandises dangereuses doivent être complétées par leurs noms techniques ou leurs noms de groupe chimique, à moins qu'une loi nationale ou une convention internationale n'en interdise la divulgation dans le cas d'une matière soumise au contrôle. Dans le cas des matières explosives de la classe 1, les informations relatives aux marchandises dangereuses peuvent être complétées par une description supplémentaire indiquant les noms commerciaux ou militaires. Les noms techniques et les noms de groupe chimique doivent figurer entre parenthèses immédiatement à la suite de la désignation officielle de transport. Un modificatif approprié, tel que "contenant", ou d'autres qualificatifs, tels que "mélange", "solution", etc., et le pourcentage du constituant technique peuvent aussi être employés; exemple, "Liquide inflammable, N.S.A. (contenant du xylène et du benzène), 3, No ONU 1993, GE II".

3.1.2.6.1.1 Le nom technique doit être un nom chimique reconnu ou un autre nom utilisé couramment dans les manuels, les revues et les textes scientifiques et techniques. Les noms commerciaux ne doivent pas être utilisés à cette fin. Dans le cas des pesticides, seuls peuvent être utilisés les noms communs ISO, les autres noms des lignes directrices pour la classification des pesticides par risque recommandée par l'OMS ou le ou les noms de la ou des matières actives.

3.1.2.6.1.2 Lorsqu'un mélange de marchandises dangereuses est décrit par l'une des rubriques "N.S.A." ou "générique" assortie de la disposition spéciale 274 dans la Liste des marchandises dangereuses, il suffit d'indiquer les deux constituants qui concourent le plus au danger ou aux dangers du mélange, exception faite des matières soumises à un contrôle lorsque leur divulgation est interdite par une loi nationale ou une convention internationale. Si le colis contenant un mélange porte l'étiquette d'un risque subsidiaire, l'un des deux noms techniques figurant entre parenthèses doit être le nom du constituant qui impose l'emploi de l'étiquette de risque subsidiaire.

3.1.2.6.1.3 Pour illustrer la façon dont la désignation officielle de transport est complétée par le nom technique des marchandises dans ces rubriques N.S.A., on peut donner les exemples suivants :1

No ONU 2003 MÉTAUX-ALKYLES, N.S.A. (triméthylgallium)

No ONU 2902 PESTICIDE LIQUIDE TOXIQUE, N.S.A. (drazoxolon).

Annexe 4**Textes adoptés provisoirement pour les rubriques
concernant les nitrates d'ammonium
(voir par. 48 du rapport)**

Supprimer les rubriques suivantes :

Nos ONU 0223, 2068, 2069, 2070, 2072.

Modifier comme suit les rubriques actuelles correspondant aux Nos ONU 1942, 2067 et 2071 :

No ONU	Classe	Nom et description	Dispositions spéciales
1942	5.1	NITRATE D'AMMONIUM contenant au plus 0,2 % de matière combustible (y compris les matières organiques exprimées en équivalent-carbone), à l'exclusion de toute autre matière	[AAA]
2067	5.1	ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM	186 [AAA], BBB
2071	9	ENGRAIS AU NITRATE D'AMMONIUM	186 193

NOTE : La version finale des colonnes Nom et Description et Dispositions spéciales ainsi que le texte des dispositions spéciales 193, AAA, BBB (qui sera tiré de la fusion des dispositions spéciales BBB et CCC du document ST/SG/AC.10/C.3/1999/59) seront examinés à la prochaine session.

La description actuelle du No ONU 0222 devra être étudiée en tenant compte des décisions à prendre concernant la nouvelle disposition spéciale AAA.

(Doc. réf. ST/SG/AC.10/C.3/1999/59)

Annexe 5

Rapport du Groupe de travail ONU/BIT de l'harmonisation des critères de classement relatifs aux risques physiques

1. Le Groupe de travail ONU/BIT de l'harmonisation des critères de classement relatifs aux risques physiques s'est réuni le 13 décembre 1999 sous la présidence de M. G. Oberreuter (Allemagne).

2. Ont participé à cette session les représentants des pays et organisations suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bahamas, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Bureau international du Travail (BIT), Commission européenne (CE), Chemical Specialities Manufacturers Association (CSMA), Fédération européenne des associations d'aérosols (FEA), Hazardous Materials Advisory Council (HMAC) et Programme national de prévention, de lutte et d'assistance humanitaire aux victimes des catastrophes naturelles (PRONAPLUCAN).

Généralités

Document : ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.3

3. Il a été rappelé que le Groupe de travail ONU/BIT de l'harmonisation des critères de classement relatifs aux risques physiques avait pratiquement achevé ses travaux en décembre 1997, à l'exception des critères d'inflammabilité des aérosols (ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.3, par. 27 à 34), et que le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses avait décidé que le Groupe de travail ONU/BIT devrait être reconvoqué lors de la dix-septième session du Sous-Comité (ST/SG/AC.10/25, par. 121 et 122) pour étudier les propositions que la FEA avait l'intention de préparer en coopération avec des associations industrielles non européennes d'aérosols.

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/64 (Norvège)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/68, Add.1 et Add.2 (FEA)
ST/SG/AC.10/C.3/1999/76 (CSMA)

Documents informels : INF.22 (FEA)
INF.27 (France)
INF.41 (Allemagne)
INF.47 (CSMA)

4. Le Groupe de travail a pris note de ce que la Chemical Specialities Manufacturers Association (CSMA) des États-Unis d'Amérique, organisation nationale, non gouvernementale, et non dotée du statut consultatif auprès du Conseil économique et social ou du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses, avait demandé à être consultée et à participer aux débats et qu'elle avait établi une proposition différente de celle de la FEA. Cette demande a été appuyée par le représentant des États-Unis et, aucune délégation n'ayant soulevé d'objection, a été acceptée par le Groupe de travail.

5. Conformément aux conseils fournis à la session précédente, la FEA a proposé des critères de classement fondés sur ses méthodes d'épreuve (épreuve de la distance d'inflammation (FEA 609), épreuve en espace confiné (FEA 610) et épreuve de la mousse (FEA 608)) appliquées pour déterminer l'inflammabilité des aérosols au regard de l'utilisation par les consommateurs, d'une part, et des transports, d'autre part. Pour l'utilisation par les consommateurs, tous les aérosols comportant des composants inflammables étaient réputés inflammables, à l'exception de ceux dont les composants inflammables n'étaient pas supérieurs à 25 % en masse ni supérieurs à 150 g qui pouvaient être soumis à l'épreuve pour déterminer s'il fallait les considérer comme non inflammables. Il en était de même pour le transport, sauf que les aérosols dont les composants inflammables étaient inférieurs à 7 % en masse étaient considérés de facto comme non inflammables et que les critères applicables aux aérosols dont les composants inflammables étaient de 7 % à 25 % étaient différents de ceux valables pour le transport.

6. Pour les règlements de transport, cela impliquait qu'il fallait considérer que tous les aérosols dont les composants inflammables étaient supérieurs à 7 % étaient inflammables, à l'exception de ceux dont les composants inflammables se situaient entre 7 % et 25 %, s'il pouvait être prouvé par des épreuves qu'ils étaient non inflammables. À l'heure actuelle, les aérosols dont les composants inflammables étaient inférieurs à 45 % et 150 g étaient jugés non inflammables.

7. Le représentant de la FEA a expliqué que la limite supérieure de 25 % de composants inflammables, au-delà de laquelle les aérosols seraient considérés comme étant inflammables, remplaçait la limite de 45 % actuellement retenue pour le transport (voir disposition spéciale 63 du chapitre 3.3 du Règlement type de l'ONU), car l'expérience acquise avec les nouveaux agents de dispersion remplaçant les CFC, désormais interdits, indiquait que cette limite était préférable. Le représentant de la CSMA n'a pas partagé ce point de vue et déclaré que nombre de produits dont les composants inflammables étaient de 25 % à 45 %, lorsque soumis à l'épreuve, ne satisferaient donc pas aux critères d'inflammabilité.

8. La limite inférieure de 7 %, en deçà de laquelle les aérosols seraient jugés non inflammables au regard des règlements de transport, a aussi été contestée étant donné qu'aucune donnée n'avait été présentée. En outre, étant donné que les aérosols dont les composants inflammables étaient inférieurs à 7 % devraient être soumis à l'épreuve pour être jugés non inflammables au regard des règlements applicables à l'emploi par les consommateurs, certaines délégations se sont demandé s'il était réellement justifié d'établir une distinction entre l'emploi des aérosols et leur transport, car les épreuves appliquées à ces aérosols en ce qui concerne l'emploi par les consommateurs pourraient être en même temps utilisées pour déterminer leur inflammabilité éventuelle au regard des critères applicables au transport. Elles préféreraient donc ne retenir qu'une série de critères pour toutes les conditions.

9. Le représentant de la France a fait observer qu'il faudrait effectuer les mêmes épreuves pour le transport et pour les consommateurs mais que, pendant l'épreuve en fût fermé, il faudrait mesurer une valeur supplémentaire (densité d'explosion) qui était plus indiquée pour un classement à des fins de transport.

10. Certaines délégations ont soulevé des objections à ce que l'on procède, afin d'établir leur non-inflammabilité, à des épreuves sur tout aérosol dont les composants inflammables étaient

inférieurs à 25 %, car elles jugeaient que les aérosols contenant très peu de composants inflammables (par exemple 0,5 %, 1 %, ou toute autre limite à déterminer en fonction des données d'épreuve disponibles) seraient considérés comme étant non inflammables sans qu'il soit procédé à des épreuves.

11. Le représentant de l'Italie a dit que la question des valeurs limites devrait également être abordée dans le contexte de l'harmonisation mondiale des critères de classement pour les mélanges.

12. La CSMA a proposé que les aérosols dont les composants inflammables étaient supérieurs à 45 % soient considérés comme inflammables sans qu'il soit procédé à des épreuves ou bien qu'ils soient classés comme non inflammables sur la base de l'épreuve au fût et de l'épreuve de la distance d'inflammation ou de la mousse. En outre, les aérosols dont les composants inflammables étaient inférieurs à 45 % (c'est-à-dire non actuellement soumis aux règlements applicables au transport) seraient soumis à l'épreuve de la distance d'inflammation ou à l'épreuve de la mousse pour déterminer s'ils étaient inflammables ou non.

13. Pour cette proposition, il a été noté que la limite du point d'éclair proposée pour définir les composants inflammables était de 60 °C, alors qu'elle était de 100 °C dans les règlements en vigueur pour le transport. Il a été décidé que le terme "composants inflammables" devrait désigner toutes les matières définies comme étant inflammables dans le système internationalement harmonisé, c'est-à-dire les solides inflammables, les liquides ayant un point d'éclair ne dépassant pas 93 °C et les gaz inflammables.

14. Le représentant de la CSMA a proposé de classer comme extrêmement inflammables les aérosols ayant plus de 85 % de composants inflammables. Le représentant de la France avait également proposé des critères pour déterminer les niveaux de risque (INF.27) (extrêmement inflammable, facilement inflammable, inflammable) et il a déclaré que communiquer ces niveaux de risque aux consommateurs inciterait la profession à produire des aérosols à faible niveau de risque.

15. Le représentant des États-Unis est convenu que le caractère d'inflammabilité extrême devrait être indiqué, en particulier pour la sécurité des consommateurs. Il considérait qu'il convenait d'éviter dans le classement des risques d'entrer dans les détails des aspects de lutte contre l'incendie liés à l'évaluation des risques en cas de stockage d'aérosols en grandes quantités.

16. Plusieurs autres délégations n'ont pas été convaincues de la nécessité de déterminer des niveaux de risque.

17. En ce qui concerne le schéma de classement proposé par la CSMA, il a été noté que les aérosols dont les composants inflammables étaient inférieurs à 45 % n'étaient soumis qu'à l'épreuve de la distance d'inflammation ou à l'épreuve de la mousse mais non à l'épreuve en fût. Il a donc été demandé si l'on pouvait considérer que les aérosols satisfaisant à l'épreuve de la distance d'inflammation ou à l'épreuve de la mousse satisferaient aussi à l'épreuve en fût. Le représentant de la FEA a répondu par la négative.

18. Il a été souligné que l'épreuve en espace confiné de la FEA et l'épreuve en fût de la CSMA étaient plus adaptées à la détermination de l'inflammabilité au regard du transport et du stockage (c'est-à-dire générateurs d'aérosols fermés), alors que l'épreuve de la distance d'inflammation et l'épreuve de la mousse convenaient davantage à la détermination du risque d'inflammabilité pendant l'emploi d'aérosols. Les Pays-Bas souhaitaient que l'on tienne compte des aspects relatifs au stockage pour mettre au point des critères d'inflammabilité des aérosols.

19. Après de longues discussions sur les questions susmentionnées, le Président a conclu que le Groupe de travail ne pouvait parvenir à un consensus sur tous les points et que les seuls principes convenus étaient les suivants :

a) Tous les aérosols contenant des composants inflammables satisfaisant aux critères d'inflammabilité (c'est-à-dire les solides inflammables ou les gaz et liquides inflammables dont le point d'éclair n'était pas supérieur à 93 °C) devraient être étudiés du point de vue de leur inflammabilité et un régime d'épreuves devrait leur être appliqué;

b) Trois épreuves (épreuve de la distance d'inflammation, épreuve en espace confiné et épreuve de la mousse) convenaient pour déterminer l'inflammabilité des aérosols, et la FEA et la CSMA devraient préparer une proposition commune au sujet des méthodes d'épreuve à inclure dans le Manuel d'épreuves et de critères, étant donné que les épreuves de ces deux organisations étaient très voisines;

c) Si des résultats positifs sont obtenus pour une quelconque des épreuves, les aérosols devraient être classés comme inflammables.

20. Le représentant de la FEA s'est déclaré déçu par cette conclusion car il jugeait que son organisation avait formulé des propositions d'harmonisation adéquates à la demande du Groupe de travail, en consultation avec des organisations non européennes, et que tous les éléments d'un bon compromis avaient été réunis.

21. Le Groupe de travail a décidé qu'une autre réunion serait nécessaire, à l'occasion de la prochaine session, afin de parvenir à un meilleur compromis, à condition que les délégations intéressées présentent de nouvelles propositions.
