



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/50  
21 juillet 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES  
DANGEREUSES ET DU SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ  
DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE  
DES PRODUITS CHIMIQUES

Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS  
SUR SA VINGT-CINQUIÈME SESSION

(Genève, 5-14 juillet 2004)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION .....	1 – 6
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR .....	7 et 8
TRANSPORT DES GAZ .....	9 – 19
EXPLOSIFS, MATIÈRES AUTORÉACTIVES ET PEROXYDES ORGANIQUES	20 – 42
EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES) .....	43 – 55
Évaluation des prescriptions de l'ONU relatives aux emballages .....	43 – 46
Épreuves de performance (épreuves de vibration et de perforation) .....	47 et 48
Propositions diverses.....	49 – 55
MARCHANDISES DANGEREUSES EMBALLÉES EN QUANTITÉS LIMITÉES .....	56 – 61

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
INSCRIPTION, CLASSEMENT ET EMBALLAGE .....	62 – 79
PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES .....	80 – 99
HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT DU TRANSPORT SÛR DES MATIÈRES RADIOACTIVES DE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA) .....	100 – 103
PROCÉDURE DE NOTIFICATION DES INCIDENTS .....	104
NORMALISATION DES CONSIGNES D'URGENCE.....	105 et 106
PRINCIPES DIRECTEURS DU RÈGLEMENT TYPE .....	107 – 110
HARMONISATION AVEC LE SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES (SGH) .....	111 – 124
QUESTIONS DIVERSES .....	125 – 128
ADOPTION DU RAPPORT .....	129

Annexes

Annexe 1: Projets d'amendements à la treizième édition révisée du Règlement type des  
Recommandations relatives au transport des marchandises  
dangereuses de l'ONU .....ST/SG/AC.10/C.3/50/Add.1

Annexe 2: Projets d'amendements à la quatrième édition révisée du Manuel d'épreuves et de  
critères des Recommandations relatives au transport des marchandises  
dangereuses de l'ONU .....ST/SG/AC.10/C.3/50/Add.1

## RAPPORT

### PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa vingt-cinquième session du 5 au 14 juillet 2004, sous la présidence de M. S. Benassai (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; Australie; Autriche; Belgique; Brésil; Canada; Chine; Espagne; États-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; Finlande; France; Inde, Italie; Japon; Norvège; Pays-Bas; Pologne; Portugal; République tchèque; Royaume-Uni; et Suède.
3. En vertu de l'article 72 du Règlement intérieur du Conseil économique et social, des observateurs des pays suivants y ont également participé: Bulgarie; Nouvelle-Zélande; Suisse; et Tunisie.
4. Ont également assisté des représentants des institutions spécialisées ci-après: Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); Organisation mondiale de la santé (OMS); et Union postale universelle (UPU).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Commission européenne, Organisation mondiale de la santé animale (OIE); et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes ont participé aux débats sur des points intéressant leur organisation: American Biological Safety Association (ABSA); Association du transport aérien international (IATA); Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL); Association européenne des gaz industriels (EIGA); Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE); Comité permanent des médecins européens (CP); Comité technique international de prévention et d'extinction du feu (CTIF); Compressed Gas Association (CGA); Confédération européenne des fabricants de peintures, d'encre d'imprimerie et de couleurs d'art (CEPE); Conseil international des associations chimiques (ICCA); Dangerous Goods Advisory Council (DGAC); European Battery Recycling Association (EBRA); European Cylinder Makers Association (ECMA); Fédération européenne des associations de fabricants d'aérosols (FEA); Fédération internationale des associations de transitaires et assignés (FIATA); International Confederation of Container Reconditioners (ICCR); International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM); International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP); International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA); International Express Carriers Conference (IECC); International Fibre Drum Institute (IFDI); International Vessel Operators Hazardous Materials Association (VOHMA); Organisation internationale de normalisation (ISO); Organisation internationale des conteneurs-citernes (ITCO); Portable Rechargeable Battery Association (PRBA); Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL); Union internationale des chemins de fer (UIC); Union internationale des transports routiers (IRU); et World Federation for Culture Collections (WFCC).

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/49 (Ordre du jour provisoire)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/1 (Liste des documents)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/1/Add.1 (Calendrier provisoire).

Documents informels: INF.1 et INF.2 (Listes des documents).

7. Le Sous-Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat, après l'avoir modifié pour tenir compte des documents informels (INF.1 à INF.106), présentés tardivement.

Document informel: INF.9 (Secrétariat).

8. Le secrétariat a invité les experts qui se procuraient les documents par le biais du site Web de la Division des transports de la CEE-ONU à supprimer leur nom de la liste de distribution afin d'économiser les frais de reproduction et d'envoi postal.

## **TRANSPORT DES GAZ**

9. Les documents suivants ont été confiés pour examen à un Groupe de travail sur le transport de gaz qui s'est réuni les 6 et 7 juillet 2004 sous la présidence de M. H. Puype (EIGA):

### **a) CGEM:**

ST/SG/AC.10/C.3/2003/43 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/40 (EIGA)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/10 (UIC)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/65 (États-Unis d'Amérique)  
INF.61 (Royaume-Uni)  
INF.72 (Belgique).

### **b) Propositions diverses**

ST/SG/AC.10/C.3/2004/4 (EIGA) (Disposition spéciale 191)  
INF.23 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/5 (EIGA) (Critères pour les mélanges de gaz comburants)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/16 (Allemagne)  
INF.41 (EIGA)  
INF.60 (Belgique)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/15 (Allemagne) (P200, disposition spéciale «n»)  
INF.58 (Belgique)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/18 (Argentine) (P200, disposition spéciale «l»)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/41 (EIGA) (Retrait de numéros ONU de la Liste des marchandises dangereuses)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/56 (Autriche) (n<sup>os</sup> ONU 1013 et 1070)  
INF.24 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/58 (CGA) (Publication S-1.1 et S-1.2)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/63 (ECMA) (Marquage des bouteilles à acétylène réutilisables)

INF.28 (EIGA) (Définition de la division 2.2)  
INF.33 (ICCA) (Pentafluorure d'iode, n° ONU 2495)  
INF.49 (IATA) (Emballage pour récipients à pression)  
INF.81 (États-Unis d'Amérique) (Points à examiner par le Groupe de travail).

## **Rapport du Groupe de travail**

Document informel: INF.98.

10. Le Sous-Comité s'est félicité de l'excellent travail effectué par le Groupe et a adopté la plupart de ses conclusions, parfois avec quelques modifications proposées oralement par le rapporteur du Groupe (voir annexe 1), sauf en ce qui concernait les points suivants:

- Par. 4: La suppression de la première phrase du 6.7.5.5.1 n'a pas été acceptée car cette phrase faisait état d'une exigence essentielle du Règlement;
- Par. 12: Une solution différente de celle proposée par le Groupe et fondée sur une modification de la première option proposée par l'UIC dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/10 a été adoptée (voir annexe 1);
- Par. 34: Le Sous-Comité n'a pas appuyé l'avis émis par le Groupe, concernant le texte du paragraphe 4.1.6.1.8 de la proposition de l'IATA dans le document informel INF.49.

## **Aérosols**

### ***Alternatives à l'épreuve du bain d'eau pour les générateurs d'aérosols***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/22 (FEA).

Documents informels: INF.39, INF.39/Rev.1, INF.39/Rev.2 (FEA).

11. Outre le document soumis par la FEA, le Sous-Comité a pris note d'une lettre de l'Association européenne des fabricants de boîtes en aluminium pour aérosols (AEROBAL), expliquant que l'alternative proposée ne convenait pas aux boîtes en aluminium car les effets de la procédure d'épreuve proposée sur ces boîtes étaient destructifs. Cette association proposait aussi d'envisager d'autres alternatives, utilisant par exemple la chaleur.
12. Le représentant de la FEA a expliqué que les problèmes soulevés par AEROBAL étaient de nature technique et avaient été résolus par l'entreprise qui exécutait les épreuves en Europe.
13. Bien que certains experts aient estimé que des épreuves alternatives devraient effectivement pouvoir être autorisées par l'autorité compétente, ils ne souhaitent pas que l'on instaure une épreuve particulière. Il a été souligné que l'épreuve proposée paraissait plus rigoureuse que l'épreuve actuelle du bain d'eau, et qu'en conséquence les autorités compétentes devraient être en mesure d'appliquer un niveau moins strict correspondant à celui du bain d'eau actuel.

14. Après avoir débattu de la question, il a été décidé en principe que des épreuves alternatives pourraient être utilisées avec l'autorisation de l'autorité compétente, mais que les prescriptions générales, notamment celles qui concernaient le fabricant de boîtes, le fabricant de valves ou le remplisseur, devraient obligatoirement être observées.

15. La rédaction finale des textes a été confiée à un groupe spécial. Les textes adoptés sont reproduits à l'annexe 1.

### ***Emballages de générateurs d'aérosols à éliminer ou à recycler***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/53 (Royaume-Uni).

Document informel: INF.76 (Allemagne).

16. Certaines délégations estimaient que le transport international, notamment maritime ou ferroviaire, des générateurs d'aérosols à éliminer ou à recycler ne devrait se faire que dans des emballages de secours. Elles estimaient que les risques de fuites de gaz dans de grands emballages aérés dans les cales de navire ou dans les wagons non surveillés posaient d'importants problèmes de sécurité, et que les transports aux fins d'élimination ou de recyclage ne devraient être effectués que par la route au niveau local sous le contrôle de l'autorité compétente.

17. Du débat il est ressorti que ces aérosols étaient effectivement transportés au niveau international, et pas seulement en Europe, vers des lieux d'élimination ou de recyclage spécialisés, et qu'il était nécessaire de prévoir une réglementation internationale multimodale spécifique.

18. Le Sous-Comité a finalement adopté la proposition du Royaume-Uni en y apportant quelques modifications (voir annexe 1).

### **Travaux de l'ISO**

Document informel: INF.4 (ISO).

19. Le Sous-Comité a pris note du projet de norme ISO/DIS 21029-1 sur la conception, la fabrication, l'inspection et les essais des récipients cryogéniques.

### **EXPLOSIFS, MATIÈRES AUTORÉACTIVES ET PEROXYDES ORGANIQUES**

20. Le Sous-Comité a confié l'examen des documents sur les points 3 a) et 3 b) à un groupe de travail qui s'est réuni du 5 au 8 juillet 2004 sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège).

### **Critères de classement pour les artifices de divertissement**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/48/Add.1 (Rapport de la dernière session)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/35 (Australie)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/43 (Japon)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/45 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.19 (Espagne)  
INF.53 (Pays-Bas)  
INF.67 (Royaume-Uni)  
INF.69/Rev.1 (Allemagne)  
INF.97 (Rapport du Groupe de travail).

21. À l'issue de la présentation du rapport du Groupe de travail (INF.27) par son président, l'expert des États-Unis d'Amérique s'est dit encore quelque peu préoccupé par l'affectation des artifices de divertissement à la division 1.4, groupe de compatibilité G, et a indiqué qu'il pourrait revenir sur cette question à la prochaine session. Il a noté que certaines dispositions du 2.1.3.5 ne convenaient pas forcément à un texte réglementaire. Il a également proposé que le tableau de classification par défaut des artifices de divertissement soit déplacé vers le Manuel d'épreuves et de critères.

22. Un membre du secrétariat a confirmé que le libellé des 2.1.3.5.4 et 2.1.3.5.5 ne convenait pas au Règlement type, parce que ces dispositions ne concernaient pas les conditions de transport devant être respectées par les personnes intervenant dans le transport de marchandises dangereuses mais s'adressaient plutôt aux autorités compétentes ou aux organes de réglementation. Aussi a-t-il proposé de reformuler ces paragraphes et d'en faire des NOTES, comme cela avait été le cas pour le 2.1.3.2.3, pour la même raison.

23. À l'issue d'un débat sur les questions soulevées, le Sous-Comité a décidé d'adopter le rapport du Groupe de travail et les libellés proposés pour le 2.1.3.5 (voir annexe 1).

#### **Émulsions à base de nitrate d'ammonium (ENA)**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2003/31 (Espagne)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/64 (Espagne)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/24 (Suède)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/25 (Suède).

Documents informels: INF.63 (Canada)  
INF.68 (Royaume-Uni)  
INF.73 (Suède)  
INF.74 (Espagne)  
INF.84 (Espagne)  
INF.85 (Espagne)  
INF.102 (Rapport du Groupe de travail).

24. L'expert de la Suède a retiré le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/24, à la suite de quoi l'expert du Canada a retiré les observations qu'elle avait présentées dans le document informel INF.63.

25. Le Sous-Comité a pris note de la partie du rapport du Groupe de travail sur les explosifs consacrée aux ENA (INF.102) et a noté, en particulier, qu'une nouvelle proposition relative à l'épreuve de Koenen serait élaborée par l'expert de l'Allemagne pour être examinée à la prochaine session de décembre.

26. Le Sous-Comité a également noté que les travaux de recherche sur les ENA avaient fait apparaître des lacunes dans les épreuves actuelles de la série 8 et que des travaux supplémentaires à cet égard seraient nécessaires pendant la prochaine période biennale. L'expert de l'Espagne se chargerait de réunir en février ou en mars 2005 un groupe de travail informel.

27. Le Sous-Comité a rejeté la proposition visant à ajouter à la Liste des marchandises dangereuses une nouvelle rubrique consacrée aux émulsions, suspensions et gels sensibilisés, plusieurs experts ayant indiqué que les conditions de transport pour cette nouvelle rubrique seraient identiques à celles de la rubrique actuelle.

28. Le Sous-Comité a adopté le texte révisé de la disposition spéciale 309, tel qu'il avait été proposé par l'expert de l'Espagne et recommandé par le Groupe de travail (voir annexe 1).

### **Propositions diverses**

#### ***Mélanges ayant des propriétés autoréactives et comburantes***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/48 (France).

29. Mise aux voix, la proposition de la France de modifier la définition des matières autoréactives a été adoptée (voir annexe 1). Le Sous-Comité a noté que cette modification concernerait aussi le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et a donc souhaité que le Sous-Comité SGH suive également cette décision.

30. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué qu'il n'était pas d'accord avec cette décision et qu'il soumettrait une nouvelle proposition en vue de la session de décembre.

#### ***Appendice 5 du Manuel d'épreuves et de critères***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/29 (ICCA).

31. La proposition de révision de l'appendice 5 a été adoptée (voir annexe 2).

#### ***Amendements divers au Manuel d'épreuves et de critères***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/14 (Allemagne).

Document informel: INF.92 (Allemagne).

32. L'expert de l'Allemagne a indiqué qu'il discuterait de sa proposition avec d'autres experts et reviendrait sur la question à la présente session ou à la prochaine session.

#### ***Nouvelle étiquette pour la division 5.2***

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/21 (Norvège)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/66 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/71 (Fédération de Russie).



33. Le Sous-Comité a noté que l'expert des États-Unis d'Amérique souhaitait différer, éventuellement jusqu'à la prochaine période biennale, la décision de prévoir une nouvelle étiquette pour la division 5.2, de manière à tenir compte par exemple des observations de l'Organic Peroxide Producers Safety Division (OPPSD) de la Society for Plastics Industry (SPI) qui préconisait une étiquette différente et l'introduction de nouvelles divisions 4.4. et 4.5 dans la classe 4 pour les matières autoréactives et les peroxydes organiques.

34. Plusieurs experts ont relevé que la solution envisagée par cet organisme aurait des conséquences bien plus importantes sur la réglementation des transports et sur le SGH qu'un changement d'étiquette, et ont estimé que de tels changements ne pourraient pas être envisagés dans un avenir proche, compte tenu également du fait que de nombreux pays se préparaient actuellement à la mise en œuvre du SGH en 2008.

35. Comme la décision de changement d'étiquette ne devrait désormais intervenir que dans le cadre du SGH, le Président a proposé de ne prendre qu'une décision provisoire, les textes adoptés devant être placés entre crochets jusqu'à la prochaine session pour pouvoir y revenir et tenir compte de l'avis du Sous-Comité SGH.

36. La proposition de la Fédération de Russie de prévoir un fond rouge pour la partie inférieure de l'étiquette et un fond jaune pour la partie supérieure plutôt que l'inverse n'a pas été adoptée. Certaines délégations estimaient en effet qu'en cas de palissement du fond jaune ou dans des conditions d'obscurité cette étiquette pourrait être confondue avec celle de la division 4.2 pour les matières spontanément inflammables.

37. En raison du partage égal de voix, la proposition de la Fédération de Russie de remplacer les chiffres des divisions 5.1 et 5.2 dans l'angle inférieur de l'étiquette par le chiffre de la classe 5 n'a donc pas été adoptée. Il a été admis que la différence de couleur entre les étiquettes pour les divisions 5.1 et 5.2 aurait justifié cette modification, mais certaines délégations jugeaient inutile de modifier également l'étiquette de la division 5.1 ou préféreraient conserver l'identification numérique des divisions pour faciliter les opérations de manutention (séparation des matières).

38. Mise aux voix, la proposition de la Norvège a été adoptée (voir annexe 1). Il conviendrait de revenir sur la question des mesures transitoires si les textes étaient adoptés définitivement à la prochaine session.

### ***Étiquette de risque subsidiaire «Liquide inflammable» pour les peroxydes organiques***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/59 (États-Unis d'Amérique).

39. L'expert des États-Unis d'Amérique a proposé de prévoir une étiquette de risque subsidiaire de la classe 3 pour le peroxyde de di-tert-amyle, le peroxyde de di-tert-butyle et les mélanges de peroxyde de di-tert-butyle et d'hydroperoxyde de tert-butyle en raison de leur pouvoir inflammable très étendu.

40. Il a été rappelé que, d'après le 5.2.2.1.10, l'étiquette de la division 5.2 indiquait déjà un risque important d'incendie, et que la nouvelle étiquette proposée par la Norvège, de couleur rouge dans sa partie supérieure, renforcerait l'impression qu'en tireraient les services d'intervention d'urgence.

41. Certains experts estimaient en outre qu'en cas d'emploi d'une étiquette de risque subsidiaire, cet emploi devrait être systématique, c'est-à-dire se faire pour toutes les préparations remplissant les critères de la classe 3.

42. La proposition des États-Unis d'Amérique n'a pas été adoptée.

## **EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES)**

### **Évaluation des prescriptions de l'ONU relatives aux emballages**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/67 (Pays-Bas)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/70 (Pays-Bas).

Documents informels: INF.5 (Pays-Bas)  
INF.70 (Belgique)  
INF.94 (Pays-Bas).

43. À l'issue de l'examen des différents documents en séance plénière et de leur examen par un groupe de travail spécial, le Sous-Comité a adopté les amendements aux chapitres 6.1 et 6.5, tels qu'ils figuraient dans le document INF.94, moyennant quelques modifications d'ordre rédactionnel (voir annexe 1).

### **Norme ISO DIS 16 106 (Directives concernant l'application de la norme EN ISO 9001)**

Documents informels: INF.3 (ISO)  
INF.89 (ICDM).

44. Le Sous-Comité a pris note de la nouvelle norme EN ISO 16 106 relative aux directives concernant l'application de la norme EN ISO 9001.

45. Il a aussi pris note des préoccupations exprimées par l'ICDM au sujet de l'utilisation de cette nouvelle norme qui, de l'avis de l'ICDM, compliquait la situation en faisant référence à divers autres instruments ou normes juridiques plutôt qu'au texte de l'ONU, en reprenant les dispositions existantes de la norme ISO 9001, en ne laissant pas suffisamment de latitude au fabricant pour prendre les décisions relevant de sa responsabilité, notamment le choix des paramètres pertinents et la fréquence des vérifications, en ne prévoyant pas tout le contrôle nécessaire et en imposant de nouvelles obligations qui n'étaient pas requises actuellement dans le Règlement type, telles que celle de procéder à de nouvelles épreuves de performance sur le produit final.

46. Le représentant de l'ICDM a rappelé les conclusions du Sous-Comité à sa session de décembre 2003 concernant le danger de se référer à diverses normes qui contenaient des dispositions ne reflétant pas scrupuleusement les prescriptions de l'ONU, notamment la norme ISO 16 104.

## **Épreuves de performance (épreuves de vibration et de perforation)**

### ***Statistiques sur les fûts***

Documents informels: INF.38 (Australie)  
INF.91 (France).

47. Le Sous-Comité a pris note des informations fournies par l'expert de l'Australie sur le faible taux de défaillance des fûts répondant aux prescriptions de l'ONU au cours de leur transport routier ou ferroviaire en Australie, ainsi que des observations y relatives de l'expert de la France et des informations orales d'autres délégations.

48. Le Président a indiqué que, faute de document officiel à ce sujet, il conviendrait éventuellement de revenir sur cette question à la prochaine période biennale.

### **Propositions diverses**

#### ***Instruction d'emballage pour le chlorure de thionyle (n° ONU 1836)***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/28 (ICCA).

Document informel: INF.59 (Belgique).

49. Le Sous-Comité a noté que des fûts en acier galvanisé non allié pouvaient être utilisés en toute sécurité pour le chlorure de thionyle. Comme il appartenait à l'utilisateur de choisir un matériau d'emballage qui ne réagisse pas avec la matière transportée, le Sous-Comité a décidé de supprimer le mot «austénitique» au paragraphe 4) de l'instruction d'emballage P802 (voir annexe 1).

#### ***Réparation des GRV***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/38 (Pays-Bas).

Document informel: INF.34 (ICPP).

50. À l'issue de discussions sur sa proposition de modification de la définition de GRV réparés pour tenir compte du remplacement des dispositifs de fermeture, l'expert des Pays-Bas a dit qu'il examinerait la possibilité de soumettre une nouvelle proposition après avoir consulté les autres parties concernées.

#### ***Marquage des GRV à l'issue de l'inspection et de la réparation***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/39 (Pays-Bas).

Documents informels: INF.66 (ICPP)  
INF.71 (Belgique).

51. La proposition de modification des paragraphes 6.5.2.2.1 et 6.5.1.6.6.2 n'a pas été adoptée.

***Révision du 4.1.3 visant à introduire des prescriptions relatives aux récipients à pression pour des matières autres que les gaz***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/55 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.51 (ICCA)  
INF.64 (Belgique).

52. Après discussion en réunion plénière et au sein d'un groupe spécial, le représentant de l'ICCA a été prié de soumettre une proposition officielle pour la session de décembre. Le document du Royaume-Uni et celui de la Belgique restaient aussi inscrits à l'ordre du jour.

***Définition de «charge maximale admissible»***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/8 (OMI).

53. Le Sous-Comité a noté que l'OMI avait adopté pour le Code IMDG un texte différent de celui du Règlement type pour la procédure de l'épreuve de levage des GRV souples au 6.5.4.5.2.

54. Certains experts ont regretté cette démarche de l'OMI car les GRV étaient prévus pour le transport multimodal, et pas seulement maritime, et un GRV portant la marque de l'ONU devait répondre aux prescriptions du Règlement type et non à des prescriptions différentes.

55. Le Sous-Comité a toutefois reconnu qu'il restait un problème à résoudre. Il a néanmoins modifié le texte dans un sens différent, à savoir que la masse de remplissage du GRV ne devait pas atteindre six fois sa masse maximale admissible, mais que le GRV devait être rempli et que la charge totale appliquée uniformément lors de l'épreuve devait être égale à six fois la masse maximale admissible (voir annexe 1).

**MARCHANDISES DANGEREUSES EMBALLÉES EN QUANTITÉS LIMITÉES**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/8 (OMI)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/44 (Canada et France)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/50 (Belgique).

Documents informels: INF.6 (OACI)  
INF.17 (Pays-Bas)  
INF.37 (IATA)  
INF.42 (UIC)  
INF.44 (États-Unis d'Amérique)  
INF.75 (Royaume-Uni)  
INF.80 (OACI)  
INF.83 (AISE, CSPA, FEA, FIATA, IECC).

56. Malgré les diverses réunions du groupe de travail informel sur les quantités limitées (voir les options proposées dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/44), le nombre de nouveaux documents soumis et d'observations formulées oralement indiquait qu'on n'avait toujours pas abouti à un consensus sur la façon de traiter les marchandises dangereuses emballées en petites quantités, que ce fût au niveau régional ou au niveau des divers modes de transport.

57. La question de savoir s'il convenait d'introduire les nouvelles catégories de «marchandises dangereuses en quantités exemptées» et de «produits de consommation» a fait l'objet d'une controverse. Plusieurs experts souhaitaient notamment disposer d'une évaluation plus large de la nécessité de trois catégories différentes (quantités limitées, quantités exemptées, produits de consommation) pour des produits finalement assez semblables, de la justification de cette nécessité et de la différence réelle entre les conditions de transport, mis à part le marquage, l'étiquetage et les détails dans le document de transport.

58. Le Sous-Comité a aussi relevé que les dispositions actuelles dans les diverses réglementations posaient des problèmes très importants aux expéditeurs, transporteurs et transitaires, et que les différentes parties concernées par l'élaboration de réglementations nationales ou internationales devraient unir leurs efforts pour trouver un compromis et régler le problème.

59. Le Président a estimé qu'il serait difficile de régler le problème cette année et qu'il conviendrait probablement de poursuivre les travaux au cours de la prochaine période biennale. Afin de définir l'orientation des travaux ultérieurs, il a été décidé de consulter les organes internationaux concernés, à savoir le Dangerous Goods Panel de l'OACI, le Sous-Comité DSC de l'OMI et la Réunion commune RID/ADR/ADN.

60. Le Sous-Comité a envisagé la possibilité de donner des directives sous la forme d'une liste de questions à présenter à ces organes internationaux. Ont été proposées des questions d'ordre général (par exemple en ce qui concernait les motifs de sécurité des prescriptions contenues dans les divers règlements modaux) et des questions particulières (par exemple en ce qui concernait les motifs et l'utilité de prescriptions particulières pour les quantités exemptées et les produits de consommation).

61. Après un long débat, le Président a conclu qu'il serait difficile de convenir d'une liste de questions à soumettre aux organisations modales. Il serait préférable d'inviter ces dernières à examiner les documents présentés au Sous-Comité, en particulier le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/44 de la France et du Canada, qui se fondaient sur les résultats des travaux du groupe de travail informel des quantités limitées. Les discussions pourraient se poursuivre au cours de la prochaine période biennale sur la base des réponses communiquées par les organisations modales.

## **INSCRIPTION, CLASSEMENT ET EMBALLAGE**

### **Description des marchandises dangereuses**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/9 (UIC).

62. La proposition de transférer la description en lettres minuscules donnée dans la colonne 2 de la liste du chapitre 3.2 vers les dispositions spéciales du chapitre 3.3 n'a pas été adoptée.

### **Classement de l'acide formique (n° ONU 1779) et de l'acide propionique (n° ONU 1848)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/12 (Allemagne).

Document informel: INF.57 (Belgique).

63. La proposition de modification des numéros ONU 1779 et 1848 et d'introduction de nouveaux numéros ONU a été adoptée avec les modifications proposées par l'expert de la Belgique (voir annexe 1).

### **Trioxyde de chrome anhydre**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/20 (États-Unis d'Amérique).

64. La proposition d'ajout d'un risque subsidiaire de toxicité pour le numéro ONU 1463 a été adoptée (voir annexe 1).

### **Expression des pourcentages dans la Liste des marchandises dangereuses**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/27 (Afrique du Sud).

65. Le Sous-Comité a noté que, malgré la définition de pourcentage au 1.2.2.4, l'indication «(masse)» figurait souvent mais pas toujours dans la liste du chapitre 3.2, et que plus de cohérence serait bénéfique. À première vue, comme indiqué dans la proposition de l'Afrique du Sud, l'indication «(masse)» figurait dans la plupart des cas dans la liste. Toutefois, s'il s'agissait d'ajouter l'indication «(masse)» après chacun des pourcentages, il fallait être cohérent dans l'ensemble du Règlement type, notamment la partie 2, le chapitre 3.3 et la partie 4, et le nombre de modifications et de vérifications à effectuer serait bien plus important que si l'on décidait de supprimer l'indication «(masse)» où elle figurait.

66. Le Sous-Comité est convenu de revenir sur cette question lorsque toutes les conséquences auraient été évaluées.

### **Peintures avec risques subsidiaires**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/31 (États-Unis d'Amérique).

67. Le Sous-Comité a accepté d'introduire deux nouvelles rubriques pour les peintures et d'ajouter en outre pour les rubriques actuelles des dispositions spéciales pour le transport en citernes (voir annexe 1).

### **Crotonaldéhyde**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/33 (ICCA).

68. Le Sous-Comité a décidé de modifier le numéro ONU 1143 pour permettre le transport sous cette rubrique du crotonaldéhyde non stabilisé (voir annexe 1).

### **Numéros ONU 1733, 1740 et 2823, variantes pour les liquides et solides**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/34 (Royaume-Uni).

69. Les propositions du Royaume-Uni ont été adoptées (voir annexe 1).

### **Cartouches pour piles à combustible**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/49 (États-Unis d'Amérique).

Document informel: INF.65 (Belgique).

70. Rappelant que seuls les matières ou objets présentant un danger non couvert par d'autres classes étaient normalement affectés à la classe 9, plusieurs experts ont indiqué que les cartouches et les dispositifs concernés, contenant du méthanol de la classe 3, devraient plutôt être affectés à cette classe 3.

71. L'expert des États-Unis d'Amérique a expliqué que les cartouches ne seraient affectées à la classe 9 que si elles avaient passé une série d'épreuves démontrant qu'il y avait une faible probabilité de fuite de méthanol dans des conditions normales de transport. Ces épreuves ne seraient pas prescrites si les cartouches étaient affectées à la classe 3.

72. Après avoir débattu de la question, le Sous-Comité a confirmé par vote que de nouvelles rubriques devraient être introduites dans la Liste des marchandises dangereuses; l'affectation à la classe 9, mise aux voix également, n'a toutefois pas été adoptée.

73. Les experts des États-Unis et du Japon ont été invités à élaborer une nouvelle proposition en tenant compte de ces décisions.

### **Disposition spéciale 251**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/60 (ICCA).

Documents informels: INF.15 (ICCA)  
INF.36 (IATA).

74. La proposition de modification de la disposition spéciale 251 a été modifiée et adoptée (voir annexe 1).

### **Matières infectieuses**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/51 (WFCC)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/52 (OIE)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/61 (Pays-Bas)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/62 (Canada)  
ST/SG/AC.10/C.3/2004/73 (OACI).

Documents informels: INF.29 (WFCC)  
INF.35 (IATA)  
INF.50 (Autriche)  
INF.79 (OMS)  
INF.43 (Royaume-Uni)  
INF.52 (Royaume-Uni)  
INF.90 (États-Unis d'Amérique)  
INF.95 (WFCC)  
INF.96 (CP).

75. L'expert de la Belgique a noté que l'on procédait à une troisième révision consécutive de la division 6.2, donnant lieu concrètement à des difficultés en ce qui concernait la stabilité de la réglementation, l'information et la formation des utilisateurs et des services de contrôle, etc. Il a donc souhaité que, si l'on n'aboutissait pas à un consensus sur les nouvelles propositions, l'on ajourne cette nouvelle révision.

76. Le Sous-Comité a cependant noté que les dispositions de la treizième édition révisée du Règlement type posaient certains problèmes concrets, notamment pour le transport express de produits microbiologiques. Il a donc passé en revue les divers documents et a adopté certaines des nombreuses modifications proposées (voir annexe 1).

77. Le représentant de l'OIE a souhaité que ces nouvelles dispositions entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Il a été rappelé que le Règlement type n'était pas un instrument juridique en lui-même, et que la mise en œuvre des dispositions nécessitait des instruments juridiques nationaux ou internationaux. La représentante de l'OACI a indiqué qu'une procédure d'application rapide pourrait être envisagée pour le transport aérien. Toutefois, pour le transport maritime (Code IMDG, RID et ADR), il fallait suivre des procédures juridiques d'amendement qui ne permettaient normalement pas d'envisager une entrée en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Document informel: INF.62 (Secrétariat).

78. Le Sous-Comité a pris connaissance du projet de «document d'orientation», élaboré par les Parties contractantes à la Convention de Bâle et destiné à l'interprétation du critère H6.2 permettant de définir les déchets infectieux.

79. Le Sous-Comité a estimé que, pour éviter des complications importantes d'interprétation pour les producteurs de déchets infectieux et les organismes de contrôle, il serait souhaitable que les critères de l'annexe III de la Convention de Bâle définissant les déchets infectieux de la catégorie H6.2 soient les mêmes que ceux de la division 6.2 du Règlement type de l'ONU, comme d'ailleurs prévu initialement dans cette annexe III. Le Sous-Comité a donc estimé que la catégorie H6.2 devrait couvrir tous les déchets contenant des matières infectieuses des catégories A ou B, y compris les déchets d'hôpitaux affectés au numéro ONU 3291. Le secrétariat a été prié d'en informer le secrétariat de la Convention de Bâle et la Conférence des Parties.

## **PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **Transport en citernes mobiles de l'hydrazine en solution aqueuse (n° ONU 2030)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/2 (États-Unis d'Amérique).

80. La proposition visant à réviser l'attribution des instructions de transport en citernes mobiles au numéro ONU 2030, conformément à l'approche rationalisée, a été adoptée.



## **Renseignements devant figurer dans le document de transport**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/3 (Autriche).

Document informel: INF.30 (EIGA).

81. La proposition visant à exiger l'indication de la quantité totale de marchandises dangereuses de même numéro ONU, même désignation officielle de transport, même groupe d'emballage et même nom technique n'a pas été adoptée. Dans sa formulation actuelle, le 5.4.1.4 n'exigeait cette indication que pour les marchandises de même numéro ONU, même désignation officielle de transport et même groupe d'emballage; il pouvait s'appliquer à des marchandises dangereuses portant des noms techniques différents.

## **Numéros ONU 3077 et 3082**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/37 (CEPE, AISE).

82. Aucun expert ne s'est dit favorable à la proposition visant à permettre, dans le cas des matières dangereuses pour l'environnement, l'utilisation à la suite de la désignation officielle de transport d'un nom générique tel que «peinture» plutôt que du nom technique.

## **Exemple de formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses (5.4.1)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/7 (VOHMA).

83. Il a été rappelé que le formulaire de transport multimodal de marchandises dangereuses de la section 5.4.1 n'était pas censé s'appliquer obligatoirement, mais qu'il avait été mis au point par le Groupe de travail de la CEE sur la facilitation des procédures du commerce international pour faciliter le transport multimodal en supprimant l'obligation pour les expéditeurs et les transitaires de remplir de nombreux formulaires de modèles divers exigés pour chacun des modes de transport. Bien que ce formulaire n'ait pas encore été adopté par l'OACI ou l'IATA et qu'il ne puisse pas être utilisé au titre de certaines conventions telles que la COTIF, son emploi était néanmoins recommandé par le Groupe de travail (Recommandation n° 11 telle qu'elle avait été amendée). Il était devenu un formulaire «FAL» de l'OMI et était largement utilisé pour le transport maritime ou routier. Il contenait des rubriques spécifiques conformes aux normes internationales en matière de documentation et toute modification devrait être dûment motivée et examinée avec le Groupe de travail.

84. Certaines délégations ont proposé, pour éviter les problèmes rencontrés par la VOHMA en raison de l'utilisation dans certains pays d'autres formulaires qui exigeaient le modèle recommandé par l'ONU, de supprimer le formulaire du Règlement type ou de souligner avec plus de force le fait qu'il n'était pas obligatoire.

85. Il a également été proposé de demander instamment à l'IATA d'autoriser l'utilisation de ce formulaire pour le transport aérien.

86. À la suite du débat, le représentant de la VOHMA a proposé que la révision de la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses soit inscrite au programme de travail de la prochaine période biennale.

87. Un membre du secrétariat a rappelé que ces travaux devraient se faire en collaboration avec le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) et qu'il serait nécessaire au préalable d'examiner avec soin les données générales et les documents qui avaient servi de base à l'actuelle formule telle qu'elle était présentée dans la Recommandation n° 11 du CEFACT-ONU sur les Aspects documentaires du transport international de marchandises dangereuses.

### **Marquage et étiquetage des grands emballages**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/13 (Allemagne).

88. La proposition prescrivant d'apposer comme pour les GRV des marques et des étiquettes sur deux côtés opposés d'un grand emballage a été adoptée (voir annexe 1).

89. Une proposition faite oralement par l'expert du Royaume-Uni qui prévoyait de spécifier une période transitoire pour l'application de cette disposition n'a pas été adoptée. Il a été souligné qu'en général la non-concordance des dates d'entrée en vigueur des dispositions nouvelles ou révisées posait, en fonction du mode de transport ou du cadre international ou national de la réglementation, de nombreux problèmes pratiques dans les transports internationaux. La majorité des experts ont néanmoins jugé qu'il n'était pas nécessaire d'introduire en l'occurrence des dispositions transitoires dans le Règlement type.

### **Dimensions prescrites pour le marquage des colis**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/26 (Suède).

Documents informels: INF.40 (EIGA)  
INF.103 (Suède).

90. Plusieurs experts ont indiqué que l'exigence de dimensions minimales pour le marquage sur le colis de la désignation officielle de transport et du numéro ONU pourrait avoir des incidences de coût importantes pour le secteur, et que rien ne prouvait que les pratiques actuelles concernant ce marquage aient posé des problèmes pour les services d'urgence.

91. Le débat a aussi porté sur la question de savoir si le marquage de la désignation officielle de transport était d'une utilité quelconque pour les services d'urgence, ceux-ci se fondant le plus souvent uniquement sur le numéro ONU en cas d'intervention d'urgence, tandis que les informations techniques relatives aux marchandises étaient données sur le document de transport et, habituellement, sur les étiquettes de protection des travailleurs ou de protection des consommateurs prescrites sur les emballages en vertu d'autres règlements.

92. L'expert de la Suède a présenté oralement quelques amendements au texte afin qu'en particulier les prescriptions relatives aux dimensions ne s'appliquent qu'au numéro ONU. La proposition de poursuivre les débats a été mise aux voix mais n'a pas été adoptée.

### **Référence aux codes d'emballage ONU dans le document de transport**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/36 (FIATA).

Documents informels: INF.31 (États-Unis d'Amérique)  
INF.56 (Belgique).

93. Le Sous-Comité n'a pas accepté que le type des colis couverts par la description figurant dans le document de transport puisse être indiqué au moyen d'un code d'emballage ONU, parce que de tels codes n'étaient pas nécessairement connus ou bien compris des services d'urgence. Il a décidé que le code d'emballage ONU pourrait être utilisé, mais seulement en complément de la description des colis (voir annexe 1).

### **Transport d'amiante**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/23 (Afrique du Sud).

94. La proposition visant à prescrire, par le biais de la disposition spéciale d'emballage PP37, une protection supplémentaire lorsque l'amiante était transporté en sacs a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 1).

### **Approche rationalisée pour le transport en conteneurs pour vrac**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/42 (ICCA).

95. Plusieurs experts ont jugé que le fait d'admettre le transport de matières en vrac dans des citernes ne suffisait pas en soi pour justifier que l'on autorise le transport dans des conteneurs pour vrac, qui ne présentaient pas les mêmes garanties de sécurité que les citernes mobiles ou les emballages. Certains experts ont reconnu qu'une approche moins restrictive pourrait sans doute être envisagée pour le transport par route et par chemin de fer. D'autres étaient d'avis qu'une étude des matières autorisées en vrac dans les dispositions modales pourrait contribuer à définir une démarche rationalisée pour l'ensemble des modes.

96. Le représentant de l'ICCA a déclaré qu'après avoir réexaminé cette question, il présenterait une proposition révisée.

### **Étiquetage et placardage**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/46 (Royaume-Uni).

97. L'expert du Royaume-Uni a retiré sa proposition n° 1 relative au marquage. Les trois autres propositions qui concernaient l'étiquetage et le placardage sur un fond de couleur non contrastante ont été adoptées avec quelques modifications de forme (voir annexe 1).

### **Dispositions relatives au chargement et au gerbage**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/54 (Royaume-Uni).

Document informel: INF.87 (Royaume-Uni).

98. Le Sous-Comité a décidé de remanier, moyennant quelques modifications, les dispositions générales du 7.1.1 sur la base de la proposition du Royaume-Uni (voir annexe 1).

### **Disposition spéciale 216**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/72 (États-Unis d'Amérique).

99. La proposition de modifier la disposition spéciale 216 a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 1).

## **HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT DU TRANSPORT SÛR DES MATIÈRES RADIOACTIVES DE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA)**

### **Harmonisation avec la version 2005 du Règlement de l'AIEA**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/11 (Secrétariat).

Document informel: INF.32 (AIEA).

100. Le Sous-Comité a adopté provisoirement la liste d'amendements au Règlement type établie par le secrétariat en vue de l'harmonisation avec la version 2005 prévue du Règlement de l'AIEA.

101. Le Sous-Comité a invité le secrétariat de l'AIEA à vérifier, avant la prochaine session de décembre, que le texte ne présentait pas de divergence par rapport au Règlement de l'AIEA.

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/57 (Royaume-Uni).

102. Plusieurs experts ont approuvé l'idée émise par le Royaume-Uni selon laquelle il serait souhaitable d'harmoniser de manière plus poussée les textes du Règlement de l'AIEA et du Règlement type et d'entreprendre à cette fin un examen des deux textes. Ils ont estimé toutefois que pour le Règlement type cet examen pouvait seulement se faire sur la base de propositions fermes, et que l'on ne devrait pas non plus perdre de vue que dans certains cas les divergences pouvaient se justifier compte tenu du champ d'application différent.

103. L'expert des États-Unis d'Amérique a souligné par exemple qu'une contamination externe des emballages pouvait être admise dans une certaine mesure dans le cas des matières radioactives, mais qu'elle ne devrait pas être autorisée pour les autres marchandises dangereuses et qu'il n'y avait donc pas lieu dans ce cas de fixer des niveaux acceptables de contamination externe.

## **PROCÉDURE DE NOTIFICATION DES INCIDENTS**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/47 (DGAC).

Document informel: INF.106 (DGAC).

104. La proposition de nouvelle section 7.1.8 a été adoptée en principe, sous réserve de modifications de forme, et étant entendu que certains paragraphes concernant le rôle des autorités compétentes, des gouvernements ou des organisations internationales devraient figurer dans les Recommandations plutôt que dans le Règlement type (voir annexe 1).

## **NORMALISATION DES CONSIGNES D'URGENCE**

Document informel: INF.39 (CTIF).

105. Le Sous-Comité a noté que le CTIF avait établi des consultations avec le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) et le Département des transports des États-Unis d'Amérique pour déterminer comment l'on pourrait formuler des consignes d'urgence normalisées sur la base du North American Emergency Response Guidebook (NAERG).

106. L'expert des États-Unis d'Amérique a annoncé que la version 2004 du NAERG serait bientôt disponible en anglais, en français et en espagnol, et contiendrait des éléments des TREMCARDS du CEFIC européen.

## **PRINCIPES DIRECTEURS DU RÈGLEMENT TYPE**

### **Relations entre le classement des marchandises dangereuses et les conditions de transport**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/69 (Pays-Bas).

107. Le Sous-Comité a remercié les Pays-Bas pour les travaux accomplis en vue de présenter la Liste des marchandises dangereuses sous forme systématique. Il a accepté que cette liste pourrait être placée sur le site CEE pour information, lorsqu'elle aurait été revue une dernière fois par l'expert des Pays-Bas.

Document informel: INF.86 (Secrétariat).

108. Le Sous-Comité a noté avec satisfaction que le secrétariat, avec l'aide d'un expert du Royaume-Uni, avait fait la synthèse du matériel déjà disponible en ce qui concernait les principes généraux sur lesquels se fondaient le Règlement type et les approches rationalisées.

109. Les experts du Sous-Comité ont été invités à examiner ces informations et à envoyer leurs observations au secrétariat. Ils ont aussi été priés de communiquer au secrétariat des informations sur la démarche logique appliquée pour l'élaboration des instructions d'emballage.

110. Il a été convenu que, lorsqu'ils auraient été vérifiés, ces matériaux pourraient être mis à disposition sur le site CEE, à titre d'information. Cette opération devrait s'inscrire dans un processus dynamique dans lequel ces informations pourraient être mises à jour ou complétées toutes les fois qu'il était nécessaire ou que de nouvelles informations étaient disponibles.

Tous les experts et les représentants des organisations modales ont été invités à contribuer à ce processus.

## **HARMONISATION AVEC LE SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES (SGH)**

### **Travaux du Sous-Comité**

Documents informels: INF.13/Rev.1 (Secrétariat)  
INF.45 (OCDE).

111. Le Sous-Comité a noté que de nombreux documents devant être examinés par le Sous-Comité SGH à sa septième session (14-16 juillet 2004) étaient susceptibles d'avoir des répercussions sur l'avenir du Règlement type relatif au transport des marchandises dangereuses. Le Président a invité tous les experts à suivre les développements et à participer si nécessaire aux activités liées au SGH, que ce fût au niveau national ou au niveau international.

### **Dangers pour la santé et l'environnement**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/8 (OMI).

Documents informels: INF.20 et INF.21 (OMI).

112. Le Sous-Comité a observé que le Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI (DSC) et le Comité pour la protection de l'environnement maritime (MEPC) étaient convenus en principe d'employer les critères du SGH pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique, tels qu'ils figuraient au chapitre 2.9 du Règlement type, dans le but de définir les matières soumises aux dispositions de l'annexe III de la Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires, actuellement dénommées polluants marins, et de remplacer à l'avenir le marquage de polluant marin (MARPOL 73/78) par celui du SGH relatif aux dangers pour l'environnement aquatique.

113. La procédure d'amendement du Code IMDG et de l'annexe III de la MARPOL 73/78 débiterait en septembre 2004, et les amendements entreraient en vigueur en octobre 2006 ou en janvier 2007.

114. Le MEPC a estimé qu'il serait éminemment souhaitable pour tous les modes de transport que l'entrée en vigueur des nouveaux critères se fasse simultanément, et que les matières qui étaient censées être des polluants marins soient clairement identifiées dans toutes les classes aux fins de leur arrimage à bord et de leur notification en cas de perte en mer.

115. Le MEPC est convenu qu'il ne serait plus nécessaire de différencier les polluants marins des forts polluants marins, une fois les nouveaux critères du SGH adoptés. Le Sous-Comité a néanmoins noté que, selon le Comité juridique de l'OMI, cela pourrait engendrer des problèmes dans le cas du Protocole de 1973 à la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, qui autorisait les Parties contractantes à intervenir en haute mer lorsque de forts polluants marins étaient impliqués. Il n'était pas certain que les Parties contractantes accepteraient d'accorder

aux États côtiers le droit d'intervenir en haute mer en cas d'accident impliquant des polluants marins autres que de forts polluants marins.

***Propositions d'amendements au Règlement type de l'ONU***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/68 (Pay-Bas).

Documents informels: INF.25 (États-Unis d'Amérique)  
INF.88 (Belgique).

116. Le Sous-Comité n'a pas accepté d'introduire un nouveau chapitre 2.10 portant sur les marchandises dangereuses pour l'environnement aquatique.

117. Le Sous-Comité a décidé:

a) D'inclure dans le chapitre 5.2, pour les matières dangereuses pour l'environnement, une disposition relative à une marque de la forme d'un losange, accompagnée du signe conventionnel du SGH de danger pour l'environnement (poisson et arbre), noir sur blanc ou fond contrasté adapté;

b) D'exiger cette marque pour toutes les matières dangereuses pour l'environnement, sauf lorsque la contenance des emballages simples ou des emballages intérieurs d'emballages combinés était de moins de 5 l pour les matières liquides et de moins de 5 kg pour les matières solides;

c) D'exiger l'ajout de la mention «POLLUANT AQUATIQUE» à la désignation officielle dans le document de transport lorsque les matières répondaient au critère du 2.9.3.3;

d) De ne pas exiger systématiquement l'indication du nom technique correct du composant dangereux pour l'environnement dans le cas des rubriques génériques ou des rubriques N.S.A., sauf lorsque cela était requis en vertu de la disposition spéciale 274, et, en conséquence, à condition que le danger pour l'environnement soit parmi les plus importants que présentait la matière.

118. Plusieurs experts ont fait part de leur inquiétude concernant le fait que presque toutes les dispositions s'appliqueraient à l'ensemble des matières dangereuses pour l'environnement, alors que les critères du SGH n'étaient disponibles que pour les dangers pour l'environnement aquatique.

119. En ce qui concernait la décision mentionnée au paragraphe 121 d) ci-dessus, un membre du secrétariat a rappelé qu'à l'annexe III de la MARPOL 73/78 il était exigé que le nom technique correct des polluants marins figure dans tous les cas dans le document de transport.

120. Le Sous-Comité a accepté de placer tous ces amendements entre crochets en vue de leur confirmation à la prochaine session (voir annexe 1). Comme le Sous-Comité DSC de l'OMI se réunirait en septembre 2004, il pourrait avoir des répercussions sur l'acceptabilité de ces nouvelles dispositions dans le contexte du code IMDG et de l'annexe III de la MARPOL, notamment en ce qui concernait les mots «POLLUANT AQUATIQUE» au lieu des mots «POLLUANT MARIN» dans le document de transport.

121. En ce qui concernait la définition des polluants aquatiques dans la Liste des marchandises dangereuses ou dans une autre liste, certains experts étaient d'avis qu'elle n'était pas nécessaire puisque le système était fondé sur un classement automatique établi par le secteur industriel lui-même. D'autres experts estimaient que le système de classement automatique s'était avéré, dans le cas du Code IMDG, du RID et de l'ADR, être difficile ou même inapplicable: il ne pourrait être exigé du secteur industriel d'éprouver tous les produits transportés et la conformité ne pourrait être contrôlée, sauf par comparaison avec les diverses listes existantes telles que celles du code IMDG, des Directives européennes, etc.

122. La situation était compliquée du fait que ni l'actuel code IMDG ni les Directives européennes n'étaient fondés entièrement sur les critères du SGH. Il a donc été convenu que cette question serait ultérieurement examinée à la prochaine période biennale.

### **Critères liés à la toxicité aiguë**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/30 (États-Unis d'Amérique).

123. La proposition visant à aligner les critères liés à la toxicité aiguë sur ceux du SGH pour les catégories de risque 1 à 3 a été adoptée (voir annexe 1).

124. Le Sous-Comité a noté que les seuils de la LC<sub>50</sub> pour la toxicité par inhalation de poussières et de brouillards étaient quatre fois supérieurs à ceux du SGH, parce qu'ils correspondaient à un temps d'exposition d'une heure, qui était considéré comme convenant mieux au transport que le temps d'exposition de quatre heures du SGH. Une correspondance pouvait néanmoins être établie avec les valeurs du SGH, lorsqu'il était tenu compte des dispositions d'équivalence du 2.6.2.2.4.2 du Règlement type de l'ONU et de la note a) accompagnant le tableau 3.1.1 du SGH.

### **QUESTIONS DIVERSES**

#### **Demandes du statut consultatif**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/6 (PRBA).

Document informel: INF.8 (IDGCA).

125. Le Sous-Comité a accepté d'accorder le statut consultatif à la PRBA et à l'IDGCA.

#### **Séminaire de l'IRU**

Document informel: INF.82 (IRU).

126. Le Sous-Comité a noté que l'IRU organiserait le 29 septembre 2004 à Hanovre (Allemagne) un séminaire sur le thème «Security in Road Transport», axé en particulier sur la sécurité dans les transports par route des marchandises dangereuses, assurée à l'aide de la collaboration, de l'information et de la formation.



### **Recommandations relatives à la facilitation du commerce**

Document informel: INF.105 (secrétariat).

127. Le Sous-Comité a noté que la liste des recommandations concernant la facilitation du commerce du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques était accessible sur le site Web de la CEE-ONU à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/cefact/trafix/bdy\\_recs.htm](http://www.unece.org/cefact/trafix/bdy_recs.htm). D'autres informations sur le CEFACT-ONU pouvaient être obtenues sur le site [http://www.unece.org/cefact/..](http://www.unece.org/cefact/)

### **Convention mondiale sur le transport des marchandises dangereuses**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/32 (Italie).

Document informel: INF.26 (AISE, CEFIC, CEPE, EFMA, FEA, FIATA, IECC, IRU, ITCO).

128. Le Sous-Comité a accepté de reporter l'examen de ces documents à la prochaine session et le Président a invité tous les experts et toutes les organisations à lui communiquer leurs observations par écrit.

### **ADOPTION DU RAPPORT**

129. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa vingt-cinquième session et les annexes jointes sur la base d'un projet élaboré par le Secrétariat.

-----