



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/54
19 juillet 2005

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-SEPTIÈME SESSION

(Genève, 4-8 juillet 2005)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
PARTICIPATION	1 – 6
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	7
EXPLOSIFS, MATIÈRES AUTORÉACTIVES ET PEROXYDES ORGANIQUES	8 – 19
EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES)	20 – 35
QUANTITÉS LIMITÉES	36 – 44
INSCRIPTION, CLASSEMENT ET EMBALLAGE	45 – 65
PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT TYPE	66 – 74
HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT DU TRANSPORT DES MATIÈRES RADIOACTIVES DE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AEIA).....	75 – 80
PRINCIPES DIRECTEURS DU RÈGLEMENT TYPE	81 – 84

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>
QUESTIONS DIVERSES	85 – 95
OPTIONS POUR FACILITER L’HARMONISATION GLOBALE DES RÈGLEMENTS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES AVEC LE RÈGLEMENT TYPE	96 – 102
ADOPTION DU RAPPORT	103

Annexes

	<i>Page</i>
<u>Annexe 1</u> : Projet d’amendements à la quatorzième édition révisée des Recommandations de l’ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. Règlement type et Manuel d’épreuves et de critères.....	20
<u>Annexe 2</u> : Mandat du Groupe de travail informel sur les épreuves de performance des GRV (Paris, 10-13 octobre 2005).....	21
<u>Annexe 3</u> : Projet d’amendements aux recommandations de l’ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. Règlement type (quatorzième édition révisée)	22
<u>Annexe 4</u> : Corrections à la quatorzième édition révisée des Recommandations de l’ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. Règlement type	23

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa vingt-septième session du 4 au 8 juillet 2005, sous la présidence de M. S. Benassai (Italie) et la vice-présidence de M^{me} Linda Hume-Sastre (Canada).
2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants: Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, 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 participé: Bulgarie, Kenya, Roumanie et Suisse.
4. Étaient également présents des représentants des institutions spécialisées ci-après: Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation maritime internationale (OMI) et Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Commission européenne 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: Fédération européenne des associations aérosols (FEA), Association européenne des fournisseurs automobiles (CLEPA), European Cosmetic, Toiletry and Perfumery Association (COLIPA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association européenne des producteurs d'accumulateurs portables (EPBA), Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL), Compressed Gas Association (CGA), Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), Dangerous Goods Advisory Council (DGAC), Association du transport aérien international (IATA), Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM), Conseil international des associations chimiques (ICCA), International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), Commission électrotechnique internationale (IEC), International Express Carriers Conference (IECC), International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP), Fédération internationale des associations de transitaires et assignés (FIATA), Organisation internationale de normalisation (ISO), International Vessel Operators Hazardous Materials Association (VOHMA), Portable Rechargeable Battery Association (PRBA), World Nuclear Transport Institute (WNTI) et Union internationale des chemins de fer (UIC).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/53 (Ordre du jour provisoire)
ST/SG/AC.10/C.3/53/Add.1 (Liste des documents)

Documents informels: INF.1 et INF.2 (Listes des documents)
INF.3 (Calendrier provisoire)

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.41), présentés tardivement, avec quelques modifications, et du retrait du document ST/SG/AC.10/C.3/2005/7.

EXPLOSIFS, MATIÈRES AUTORÉACTIVES ET PEROXYDES ORGANIQUES

Épreuves de la série 8

8. Le Sous-Comité a confié l'examen des documents relatifs au point 3 a) à un groupe de travail qui s'est réuni les 4 et 5 juillet 2005 sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège) (voir par. 17 à 19).

Propositions diverses

Écrans témoins en aluminium employés dans les épreuves de la série 6, type c)

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/5 (Australie)

Document informel: INF.31 (Pays-Bas)

9. Le Sous-Comité a confié l'examen de la proposition de l'Australie et des commentaires des Pays-Bas au Groupe de travail sur les explosifs.

Épreuve supplémentaire pour le classement dans la division 1.4, groupe de compatibilité S

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/22 (Canada)

Document informel: INF.20 (États-Unis d'Amérique)

10. Certaines délégations ont estimé que les épreuves et critères utilisés actuellement pour le classement de la plupart des objets et matières 1.4 S en vue du transport sont satisfaisants mais des problèmes ont été soulevés au sujet du classement des objets qui peuvent être classés dans les divisions 1.1, 1.2 ou 1.4, comme les charges creuses, les détonateurs, etc. Des délégations ont rappelé que, dans le cadre du mandat que lui a confié le Sous-Comité GHS, le Sous-Comité devait également tenir compte du stockage et de l'utilisation des produits dans l'application des épreuves et critères de classement.

11. La majorité des délégations étant d'avis qu'une discussion technique sur ce sujet était nécessaire, le Sous-Comité a décidé de confier l'examen de la proposition canadienne au Groupe de travail sur les explosifs.

Textes des paragraphes 10.4.3.3 et 16.3.1

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/24 (Norvège)

12. La proposition de la Norvège visant à aligner le texte du paragraphe 10.4.3.3 du Manuel d'épreuves et de critères sur celui du paragraphe 16.3.1 a été adoptée à l'unanimité.

Nitroguanidine humidifiée (numéro ONU 1336)

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/10 (ICCA)

Document informel: INF.15 (ICCA)

13. Plusieurs délégations se sont opposées à l'utilisation de GRV souples pour le transport d'explosifs désensibilisés et n'ont donc pas souhaité adopter la proposition de l'ICCA pour le transport de la nitroguanidine.

14. La proposition n'ayant pas été appuyée, le représentant de l'ICCA l'a retirée.

Critères du Système général harmonisé pour la classification et l'étiquetage des produits chimiques concernant les matières explosives

Document informel: INF.12 (Allemagne)

15. Le Sous-Comité a pris note du fait que ce document informel serait présenté par l'expert de l'Allemagne au Sous-Comité GHS.

Amendements au Manuel d'épreuves et de critères, classification des artifices de divertissement

Documents informels: INF.4 (Allemagne)
INF.19 (Danemark)

16. Le Sous-Comité a décidé de confier l'examen de ces documents informels au Groupe de travail sur les explosifs.

Rapport du Groupe de travail sur les explosifs

Document informel: INF.39

17. Le Sous-Comité a noté que le Groupe de travail n'avait pas pu parvenir à un consensus sur les questions concernant les épreuves de la série 8, type d). Les autres questions ont été examinées en détail et de nouvelles propositions seront soumises à la session de juillet 2006 au cours de laquelle une session finale du Groupe de travail serait convoquée afin de régler les problèmes éventuellement laissés en suspens.

18. Le Sous-Comité a adopté les modifications à la figure 10.4 du Manuel d'épreuves et de critères, telles que proposées par le Groupe de travail (voir annexe 1). Cette décision devrait être portée à l'attention du Sous-Comité du SGH.

19. Les experts de l'Espagne et de la Suède ont demandé que le document ST/SG/AC.10/C.3/2005/11 et le document informel INF.7 restent à l'ordre du jour pour la session de juillet 2006.

EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES)

Performance des emballages

Épreuves de chute et de redressement pour les GRV

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/8 (Argentine)

20. Plusieurs experts ont émis des réserves à propos de la deuxième proposition visant à modifier le mode opératoire pour l'épreuve de redressement des GRV souples. L'expert de l'Argentine a retiré cette proposition.

21. En ce qui concerne la première proposition, plusieurs experts ont partagé l'avis de l'expert de l'Argentine, à savoir que l'absence de fuite après l'épreuve de chute ne permet pas de déterminer si le GRV, après une chute, peut encore être manié sans danger.

22. Toutefois le nouveau critère d'acceptation proposé a paru trop imprécis et susceptible de donner lieu à plusieurs interprétations différentes. L'expert de l'Argentine a donc été invité à soumettre une nouvelle proposition.

23. L'expert de la France a indiqué qu'il souhaitait lui aussi préparer un document sur ce sujet.

Révision du chapitre 6.3

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/15 (Royaume-Uni)

Document informel: INF.22 (États-Unis d'Amérique)

24. La proposition de révision du chapitre 6.3 a fait l'objet de commentaires variés. L'expert du Royaume-Uni soumettra une nouvelle proposition qui tiendra compte de ces commentaires et de ceux qui pourraient lui être transmis par écrit.

Propositions diverses

Emballages étanches

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/76 (Chine)

Document informel: INF.16 (Australie)

25. Certains experts ont regretté de ne pas disposer de plus amples informations sur l'origine de l'explosion impliquant des GRV souples contenant des sels de l'acide dichloroisocyanurique (numéro ONU 2465). Normalement, cette matière de la division 5.1 n'est pas susceptible de provoquer une explosion par contact avec l'eau.

26. D'autres experts ont estimé qu'il serait utile de définir plus précisément le terme «résistant à l'eau», car un sac résistant à l'eau n'empêche pas nécessairement l'entrée d'humidité.

27. D'autres experts encore ont estimé qu'il conviendrait plutôt de régler la question de manière globale en veillant à ce que les emballages non imperméables ne puissent pas être utilisés pour des matières susceptibles de réagir dangereusement avec l'eau.

28. Les experts de la Chine et de l'Australie ont été invités à soumettre une nouvelle proposition.

Résistance aux rayons ultraviolets des matières plastiques utilisées pour la construction des GRV

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/2 (Australie)

Documents informels: INF.13 (Canada)
INF.25 (ICPP)

29. Pour certains experts, les dispositions actuelles, qui stipulent que les GRV en plastique ne peuvent être utilisés pendant plus de cinq ans et qu'il convient de vérifier leur état avant toute nouvelle utilisation, suffisent à garantir la sécurité. Pour d'autres au contraire, il n'est pas possible actuellement de vérifier leur résistance au vieillissement et au rayonnement ultraviolet.

30. Les experts de l'Australie et du Canada ont été invités à préparer une nouvelle proposition.

Résistance des GRV composites «à trajet unique» ou «légers»

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/4 (Australie)

Documents informels: INF.14 (Canada)
INF.26 (ICCP)
INF.9 (Autriche)
INF.41 (Canada)

31. Le Sous-Comité a noté l'information fournie par l'expert de l'Australie selon laquelle l'industrie avait tendance à fabriquer de plus en plus de GRV composites «légers», qui répondent au niveau de performance exigé actuellement, mais dont l'armature n'offre qu'une résistance limitée à la déformation résultant de chocs lors de la manutention ou du gerbage. Certains sont même commercialisés pour des «trajets uniques», alors que les prescriptions actuelles autorisent un emploi pendant cinq ans.

32. Certains experts ont soulevé des questions relatives à l'épreuve et au marquage des GRV. Les comptes rendus d'incidents qui ont été présentés par un expert suggèrent que certains problèmes doivent être examinés.

33. La plupart des experts ont reconnu que les données présentées justifiaient un examen et le Sous-Comité a accepté la proposition du Canada d'organiser un groupe de travail informel qui identifierait et traiterait les divers problèmes liés au transport des GRV. Le Sous-Comité a adopté

le mandat de ce groupe, qui se réunira à Paris du 10 au 13 octobre 2005, sur la base du document informel INF.41 (voir annexe 2).

Projet de norme ISO 16103 (Emballages de transport pour les marchandises dangereuses – Matériaux plastiques recyclés)

Document informel: INF.33 (ISO)

34. Le Sous-Comité a regretté que ce projet de norme lui soit soumis si tardivement. Il a été convenu de l'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine session, pour que des commentaires puissent être communiqués au secrétariat de l'ISO.

35. Le représentant de l'ISO a dit que si la norme n'était pas acceptable, elle pourrait être révisée rapidement. Il a été informé que l'ISO, si elle désire qu'il soit fait référence à cette norme, devrait indiquer clairement la modification à apporter au texte du Règlement type.

QUANTITÉS LIMITÉES

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/17 (Royaume-Uni)

Document informel: INF.27 (ICCA)

36. La proposition du Royaume-Uni d'introduire de nouvelles dispositions pour les quantités exceptées a fait l'objet de nombreux commentaires.

37. Certains experts et représentants de l'industrie ont souligné avec insistance le fait que les dispositions de l'OACI en la matière étaient indispensables dans certains cas, par exemple pour le transport d'échantillons de laboratoire. À leur avis, il n'est pas réaliste de penser que les dispositions du Règlement type pourraient être appliquées à ces cas particuliers, et il s'ensuit que, actuellement, des marchandises dangereuses sont transportées par très petites quantités en infraction à la plupart des réglementations applicables aux transports maritimes et terrestres. Il est donc essentiel de traiter cette question dans le Règlement type sous une forme simplifiée.

38. Certains experts se sont déclarés en faveur de l'introduction des dispositions des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités exceptées, telles quelles, dans le Règlement type pour résoudre les problèmes actuels du transport multimodal. Ils ont fait remarquer cependant que la proposition du Royaume-Uni ne reprenait pas ces dispositions et que, si elle n'était pas acceptée par l'OACI, cette proposition ne résoudrait en rien les problèmes d'harmonisation. Ils ont relevé notamment que les limites de quantité devraient correspondre à celles de l'OACI, que les matières du groupe d'emballage I ne devraient pas être autorisées et qu'une mention devrait figurer dans le document de transport. Certains souhaiteraient également qu'une forme ou une autre de signalisation de danger soit prévue pour les engins de transport. Le représentant de l'OACI a déclaré que le Groupe de travail des marchandises dangereuses de l'OACI serait prêt à revoir les dispositions actuelles de son organisation à la lumière des débats du Sous-Comité de l'ONU.

39. Plusieurs experts ont jugé inacceptable la proposition de l'ICCA de presque doubler la limite de quantité par emballage intérieur.

40. Certains experts ont estimé que le concept de transport en quantités exceptées ne devrait s'appliquer qu'à des cas particuliers dans lesquels la réglementation est difficilement applicable. La proposition du Royaume-Uni reviendrait à autoriser le transport de grandes quantités de marchandises dangereuses emballées en petites quantités par chargements complets dans des véhicules ou conteneurs sans qu'aucune information sur la nature dangereuse du chargement ne soit fournie. À leur avis, cela n'est pas acceptable car des dérogations sont prévues pour les quantités limitées et posent déjà des problèmes.

41. Il a aussi été fait remarquer qu'une exception pour les matières toxiques du groupe d'emballage I poserait un problème de sûreté, de très petites quantités de certaines de ces matières pouvant être utilisées à des fins terroristes.

42. Le représentant de l'OMI a dit que son organisation considérait toutes les marchandises dangereuses comme représentant un danger potentiel et n'était pas favorable à une multiplication des exemptions pour des raisons de sécurité. Il a estimé que cette question concernait uniquement tel ou tel mode de transport et ne devrait donc pas être traitée dans le Règlement type.

43. Plusieurs experts ont regretté que la proposition du Royaume-Uni n'ait pas été étayée par des justifications détaillées. Toutefois, l'expert du Royaume-Uni a fait remarquer que la question avait fait l'objet de débats approfondis au cours du précédent exercice biennal. Depuis 20 ans que le transport aérien est utilisé, aucun incident n'a été signalé. Toutefois, cette expérience n'est pas nécessairement valable pour les autres modes et l'expert de la France a rappelé l'étude qu'il avait présentée sur les risques liés au transport de marchandises dangereuses en quantités limitées, selon laquelle le risque présenté par les cargaisons complètes de marchandises dangereuses emballées en petites quantités était loin d'être négligeable. Un expert a suggéré que la question des quantités exceptées soit examinée par un groupe de travail informel.

44. L'expert du Royaume-Uni a annoncé qu'il présenterait une nouvelle proposition à la prochaine session.

INSCRIPTION, CLASSEMENT ET EMBALLAGE

Lanceurs de confettis

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/74 (Chine)

45. Plusieurs experts ont estimé que les lanceurs de confettis décrits dans ce document ressemblaient davantage aux objets de la classe 2, numéro ONU 2037, qu'à ceux de la classe 9 bien qu'ils soient pourvus d'un dispositif de détente. Les objets affectés au numéro ONU 2037 bénéficient de la dérogation prévue à la disposition spéciale 191 lorsqu'ils contiennent moins de 50 ml de gaz. Si l'expert de la Chine souhaitait les affecter à la classe 9, il devrait également prévoir les conditions de transport appropriées.

46. L'expert de la Chine a dit qu'il étudierait les commentaires formulés et qu'il soumettrait, si nécessaire, une nouvelle proposition.

Instruction d'emballage pour le numéro ONU 2465, sels de l'acide dichloroisocyanurique

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/75 (Chine)

47. Après l'examen de ce document, l'expert de la Chine a indiqué que sa proposition était liée au document ST/SG/AC.10/C.3/2004/76. Compte tenu des débats sur ce dernier document (voir par. 25), il étudierait plus avant le problème de l'étanchéité des emballages en collaboration avec l'expert de l'Australie.

Critères de classement des matières de la classe 8

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/1 (Australie)

48. La proposition d'amendement au paragraphe 2.8.2.5 c) ii) concernant la corrosivité des métaux a été adoptée (voir annexe 3).

49. Cette proposition devrait cependant être transmise au Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), qui devrait être invité à l'appuyer puisqu'elle concerne aussi le chapitre 2.16 du SGH.

Nouvelle rubrique pour les piles au lithium ionique rechargeables

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/13 (PRBA)

Documents informels: INF.5 (PRBA)
INF.29 (EPBA)

50. Certains experts ont souhaité que l'on étudie la possibilité de classer les piles rechargeables en fonction de leur capacité en wattheures, facile à calculer, plutôt qu'en fonction de la quantité équivalente de lithium, bien qu'il ne soit pas toujours possible de déterminer l'état de la charge.

51. D'autres experts ont fait remarquer que des expériences étaient en cours aux États-Unis afin de mieux évaluer les dangers liés au transport par aéronef de batteries rechargeables au lithium ionique. L'expert des États-Unis d'Amérique a précisé que l'on déplorait un certain nombre d'incidents aussi bien dans le secteur de la consommation que dans celui des transports, dont un incendie qui s'est déclaré récemment à bord d'un aéronef-cargo. Un certain nombre d'experts ont indiqué qu'ils aimeraient recevoir une justification plus détaillée sur la sécurité ainsi que sur des points techniques, par exemple une analyse des risques par la PRBA, et préféreraient attendre les résultats de ces études pour prendre une décision.

52. Plusieurs experts se sont déclarés opposés à l'exemption de piles deux fois plus puissantes que les piles actuellement exemptées.

53. Le représentant de la PRBA a dit qu'il soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session.

Piles à combustible contenant du gaz inflammable

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/16 (Japon)

54. L'expert du Japon a demandé que l'examen de ce document soit reporté à la prochaine session.

Transport de médicaments (numéros ONU 1851, 3248 et 3249)

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/18 (Royaume-Uni)

55. Le représentant du Royaume-Uni a estimé que les limitations de la quantité par emballage imposées dans la disposition spéciale d'emballage PP6 ne sont pas logiques compte tenu des quantités autorisées au transport en quantités limitées; il a donc proposé de modifier la disposition PP6.

56. L'expert des États-Unis d'Amérique a estimé que cette limitation de quantité n'était pas nécessaire et que les médicaments pouvaient être traités comme les autres matières. Il a proposé la suppression de la disposition PP6. Les experts du Canada et de l'Afrique du Sud ont appuyé cette proposition.

57. Un membre du secrétariat a rappelé que ces médicaments n'étaient pas traités de la même manière que les autres matières, puisque la disposition spéciale 274 n'est pas applicable, et qu'il n'est pas obligatoire, pour des raisons de confidentialité commerciale invoquées par l'industrie, d'indiquer dans le document de transport le nom du principe actif toxique. Cette dérogation avait été admise par le Sous-Comité à titre de compromis, à savoir des restrictions sur le contenu des emballages, car le Sous-Comité estimait nécessaire que le nom du produit toxique soit communiqué aux services d'intervention d'urgence en cas de transport de grandes quantités. Le Sous-Comité souhaitait également éviter que ces numéros ONU soient utilisés pour le transport de produits toxiques utilisés dans la fabrication de médicaments, ou pouvant être utilisés comme médicaments, ou encore des produits vendus en pharmacie mais qui ne sont pas destinés à l'usage médical ou pharmaceutique.

58. La proposition de suppression de la disposition PP6 a été mise aux voix et adoptée.

**Instructions de transport en citernes pour liquides hydroréactifs, n.s.a.
(numéros ONU 3129, 3148, 3131, 2813)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/21 (États-Unis d'Amérique)

Document informel: INF.35 (États-Unis d'Amérique)

59. L'expert des États-Unis d'Amérique présentera une nouvelle proposition à la prochaine session puisque cette proposition concerne aussi les principes directeurs pour l'affectation des instructions de transport en citernes (voir aussi par. 84).

Nouvelle rubrique: Liquide inflammable, soluble dans l'eau, n.s.a.

Document informel: INF.6 (DGAC)

60. Plusieurs experts ont estimé que l'introduction d'une nouvelle rubrique obligerait à reclasser de nombreux produits actuellement transportés sous le numéro ONU 1993 et à définir plus précisément les «mélanges ou solutions polaires ou solubles dans l'eau». En outre, l'introduction d'un tel concept concernerait aussi beaucoup d'autres rubriques n.s.a. et supposerait l'introduction de nombreuses nouvelles rubriques ainsi qu'un reclassement fondé sur un critère d'urgence.

61. Le Sous-Comité n'a pas voulu prendre une décision sur la base d'un document informel et le représentant du DGAC a annoncé qu'il soumettrait une nouvelle proposition.

Approche rationalisée révisée concernant les matières solides en récipients pour vrac

Document informel: INF.24 (ICCA)

62. Il a été noté que la proposition de l'ICCA entraînerait une augmentation sensible du nombre de matières autorisées au transport en récipients pour vrac; certains experts ont déclaré que, dans ce cas, il faudrait également soumettre à des prescriptions plus rigoureuses le transport en récipients pour vrac.

63. Des experts ont noté que de nombreuses autres matières étaient déjà autorisées au transport en récipients pour vrac dans d'autres dispositions modales et que cette proposition éliminerait certaines matières du groupe d'emballage II et de la division 6.2 qui sont actuellement autorisées dans le Règlement type.

64. Certains ont estimé que le fait de permettre le transport d'une matière dans des GRV souples ne constituait pas un critère approprié pour autoriser leur transport dans des récipients pour vrac n'offrant pas le même degré de protection, par exemple pour les matières de la division 4.3, les matières toxiques pulvérulentes ou les substances telles que l'amiante.

65. Le représentant de l'ICCA soumettra une proposition révisée à la prochaine session.

PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENT AU RÈGLEMENT TYPE

Définition des engins de transport et des engins de transport fermés

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/3 (Australie)

66. Si plusieurs experts ont proposé d'inclure dans la section 1.2.1 des définitions des engins de transport, certains d'entre eux ont déclaré ne pas être favorables à la proposition telle qu'elle était libellée. D'aucuns ont estimé que l'expression «*cargo transport unit*» utilisée dans le Code IMDG serait plus appropriée, notamment pour éviter toute confusion avec l'expression «*transport unit*» utilisée dans l'ADR avec un sens différent. D'autres experts ont contesté la deuxième phrase («Ne sont pas considérés comme engins de transport fermés les engins de transport dont les côtés et le dessus sont bâchés»), au motif que d'autres options figurent dans l'ADR et le RID («ouvert», «fermé», «bâché»).

67. L'expert de l'Australie soumettra une proposition révisée à la prochaine session.

Sûreté: liste des marchandises dangereuses à haut risque

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/9 (Royaume-Uni)

68. La proposition visant à ajouter le numéro ONU 3375, nitrate d'ammonium en émulsion, suspension ou gel, à la liste des marchandises dangereuses à haut risque du chapitre 1.4 a été adoptée (voir annexe 3).

Flèches d'orientation apposées sur les marchandises de la classe 7

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/12 (DGAC)

69. Le Sous-Comité a noté que l'AIEA estimait inutile d'exiger l'apposition de flèches d'orientation sur les colis de matières radioactives des types IP-2, IP-3 et A et qu'elle poursuivait l'étude de la question des colis fissiles, car les emballages doivent supporter une épreuve de chute sans présenter de fuite (épreuve de chute pour les colis de type A).

70. Un membre du secrétariat a demandé quelle était la justification des colis IP-2 et IP-3, étant donné que les emballages ONU satisfaisant aux épreuves de performance des groupes d'emballages I et II pouvaient être utilisés comme emballages IP-2 et IP-3. L'apposition de flèches d'orientation serait exigée pour les emballages combinés ou emballages simples munis d'événements appartenant à ces types, lorsqu'ils contiennent d'autres marchandises dangereuses.

71. Le Sous-Comité a décidé d'exempter les emballages des types IP-2, IP-3 et A de cette obligation, mais a estimé que la question devrait être examinée plus avant par l'AIEA.

72. Le représentant de l'OACI a proposé que le Sous-Comité recommande aux organismes modaux de ne pas inclure dans leur règlement de 2007 ces prescriptions de marquage pour les colis des types A, IP-2 et IP-3, mais un consensus n'a pu être trouvé à ce sujet.

Degré de remplissage maximal pour un remplissage à la masse: noms chimiques

Documents informels: INF.8 (Autriche)
INF.10 (Autriche)

73. Le Sous-Comité a estimé que les questions soulevées par l'expert de l'Autriche dans ces deux documents devraient être examinées sur la base de propositions officielles.

Viscosité et point d'éclair conformément au tableau du 32.3.1.7

Document informel: INF.11 (Autriche)

74. Le Sous-Comité est convenu que le tableau 32.3.1.7 devrait être précisé comme il est proposé puisqu'il n'y a pas de point d'éclair limite si le temps d'écoulement est supérieur à 100 s (voir annexe 1).

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

Examen de l'incorporation de dispositions de l'AIEA dans le Règlement type

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/19 (Royaume-Uni)

75. L'expert du Royaume-Uni a expliqué que l'incorporation de dispositions de l'AIEA dans le Règlement type devrait respecter la présentation de ce Règlement, par exemple utiliser des instructions d'emballage, transférer certaines dispositions dans des chapitres spécifiques, éliminer les chevauchements, etc.

76. Plusieurs experts ont estimé que ce travail devrait être mené en étroite collaboration avec les experts de l'AIEA. Le représentant de l'AIEA a déclaré que son organisation convoquerait une réunion de consultants pour examiner ces propositions en octobre 2005.

77. Le Sous-Comité a noté qu'une proposition révisée serait soumise par l'expert du Royaume-Uni, à la session de décembre.

Demande de clarification en ce qui concerne le Règlement de l'AIEA

Document informel: INF.17 (Australie)

78. Le représentant de l'AIEA a donné des explications sur plusieurs questions soulevées dans le document informel INF.17 en précisant que certaines d'entre elles n'émanaient pas de son organisation.

79. Le Sous-Comité a estimé que le Gouvernement australien devrait adresser ses demandes de clarification directement à l'AIEA, si cela était encore nécessaire.

Mesures en vue de renforcer la coopération internationale dans le domaine de la sûreté nucléaire, de la radioprotection et de la sécurité du transport et de la gestion des déchets

Document informel: INF.32 (AIEA)

80. Le Sous-Comité a pris note des principes retenus pour le réexamen et la révision du Règlement du transport des matières radioactives de l'AIEA, tels qu'ils ont été présentés par le Directeur général de l'Agence et approuvés par le Conseil des gouverneurs en juin 2005. Le Règlement de l'AIEA continuera d'être examiné tous les deux ans mais la décision de révision et de publication sera prise sur la base d'une évaluation effectuée par le Comité TRANSSC (Transport Safety Standards Committee) et la Commission CSS (Commission on Safety Standards).

PRINCIPES DIRECTEURS DU RÈGLEMENT TYPE

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/23 (Royaume-Uni)

Documents informels: INF.23 (États-Unis d'Amérique)
INF.34 (États-Unis d'Amérique)

81. Le Sous-Comité a noté que des principes directeurs dont le principe avait été accepté à la dernière session n'étaient pas totalement actualisés et devraient être revus. L'expert du Royaume-Uni présenterait un document révisé pour la session de décembre 2005.
82. Il a été suggéré que ces principes directeurs devraient traiter aussi des conteneurs de vrac et des marchandises dangereuses à haut risque.
83. Le Sous-Comité a noté que l'expert du Royaume-Uni et celui des États-Unis d'Amérique coopéreraient en vue de proposer des principes directeurs pour les emballages et les GRV.
84. En ce qui concerne les principes directeurs relatifs aux citernes (INF.23, INF.24), le Sous-Comité a noté qu'ils devraient être actualisés, mais que des propositions telles que la suppression de la disposition spéciale TP9 posaient une question de fond et devraient être traitées comme telles.

QUESTIONS DIVERSES

Coopération avec le Sous-Comité du SGH

Document informel: INF.12 (secrétariat)

85. Le Sous-Comité a noté que l'expert de l'Allemagne avait présenté une proposition informelle au Sous-Comité du SGH (INF.6) soulignant la nécessité d'étudier plus avant certaines propriétés dangereuses (les dangers physiques concernant le nitrate d'ammonium, les matières ayant des propriétés explosives bien que n'appartenant pas à la classe des explosifs, les explosifs non emballés pour le transport, les explosifs flegmatisés, la détermination du point d'ébullition initial et du point d'éclair, et les gaz chimiquement instables).
86. Il a été décidé d'informer le Sous-Comité du SGH que le Sous-Comité accepterait d'examiner les questions soulevées mais qu'il considérerait comme très souhaitable que des experts du stockage et de la distribution des marchandises dangereuses soient associés aux travaux.

Harmonisation des dispositions du RID/ADR/ADN avec la quatorzième édition révisée des Recommandations de l'ONU

Document informel: INF.8 (secrétariat)

87. Le Sous-Comité a pris note des questions soulevées par le Groupe de travail spécial de l'harmonisation des dispositions du RID/ADR/ADN avec le Règlement type de l'ONU et a fourni les explications suivantes:

a) Exemption des gaz dans le 2.2.2.3: la pression de 280 kPa mentionnée est une pression absolue. Étant donné que cela est en contradiction avec le 1.2.2.5, il convient d'ajouter le mot «absolue» après «pression» dans le 2.2.2.3;

b) Les dispositions du Règlement type qui concernent le transport de matières infectieuses ne sont effectivement pas claires et devraient être corrigées. Ces dispositions ont pour but d'imposer les conditions suivantes:

- i) Seules les carcasses d'animaux peuvent être transportées en vrac sous le numéro ONU 2900;
- ii) Les codes BK1 et BK2 devraient avoir été attribués au numéro ONU 2814, mais seulement pour les carcasses d'animaux;
- iii) Les carcasses d'animaux infectées par des organismes pathogènes de la catégorie B devraient normalement être classées sous le numéro ONU 3373, mais les conditions de transport devraient être décidées par l'autorité compétente conformément au 2.6.3.6.2;

c) Le manque de cohérence dans l'affectation des dispositions spéciales TP pour le transport de matières corrosives est dû à ce que l'OMI a décidé d'appliquer à certaines matières particulièrement corrosives des prescriptions rigoureuses qu'il n'était pas possible d'appliquer systématiquement à toutes les matières corrosives transportées sous des rubriques n.s.a. Cette question sera examinée aussi à la prochaine session du Sous-Comité lors de l'examen du document révisé sur l'approche rationalisée pour l'affectation des dispositions concernant les citernes;

d) Le Sous-Comité a décidé que le paragraphe 6.5.6.9.2 c) devrait être corrigé (voir l'annexe 4).

88. L'expert des États-Unis d'Amérique s'est déclaré préoccupé par le fait que le Gouvernement allemand avait l'intention de soumettre des propositions sur les matières infectieuses à la Réunion commune RID/ADR/ADN, ce qui risquait d'aboutir à des prescriptions contradictoires.

89. L'expert de l'Allemagne a expliqué que ces propositions concernaient l'assouplissement des prescriptions relatives au transport de déchets cliniques, les dispositions concernant les «êtres humains ou animaux en bonne santé par ailleurs» et la liste des matières de la catégorie A. Elles ne conduiraient pas nécessairement à l'adoption de prescriptions contradictoires et il était urgent de les examiner aux fins des transports intérieurs en Europe.

Rapport du Groupe de travail des marchandises dangereuses de l'OACI (18-22 avril 2005)

Document informel: INF.37 (OACI)

90. Le Sous-Comité a pris note du rapport du Groupe de travail des marchandises dangereuses de l'OACI sur la session qu'il a tenue du 18 au 22 avril 2005.

91. À propos des paragraphes 8.12.1 et 8.12.2 du rapport, le Sous-Comité a confirmé que l'expression «pour être éprouvés» figurant dans la disposition spéciale 310 du Règlement type était destinée à couvrir non seulement les épreuves de qualification de la conception, mais aussi les épreuves de mise au point de produits.

Rapport du Groupe de rédaction et des questions techniques de l'OMI

Document informel: INF.38 (OMI)

92. Le Sous-Comité a pris note du rapport du Groupe de rédaction et des questions techniques de l'OMI sur sa session tenue du 25 au 29 avril 2005.

93. Le Sous-Comité a pris note de ce que l'abaissement de 61 °C à 60 °C de la limite supérieure du point éclair pour les liquides inflammables risque d'entraîner une modification de la Convention SOLAS, mais il a refusé de recommander le report de l'entrée en vigueur de cette modification, demandé par le représentant de l'OMI, car cette clause est indispensable à la mise en œuvre du SGH.

Prescriptions d'emballage pour le numéro ONU 1402 (carbure de calcium)

Document informel: INF.40 (Chine)

94. L'expert de la Chine a suggéré de modifier les sections 4.2.5.3 et 4.1.4.2 du Règlement type afin d'exiger un contrôle de la teneur en acétylène des GRV et des citernes transportant du carbure de calcium, laquelle devrait être inférieure à 1 %. Plusieurs observations ont été formulées; on a fait remarquer par exemple que la teneur en acétylène pourrait augmenter au cours du transport si la matière était exposée à une atmosphère humide. L'expert de la Chine a déclaré qu'il soumettrait une proposition pour la prochaine session.

Demande de statut consultatif de l'Association européenne des piles et accumulateurs portables (EPBA)

Document informel: INF.28 (EPBA)

95. Le Sous-Comité a accordé le statut consultatif à l'EPBA, mais a souligné que toutes les organisations non gouvernementales (en particulier l'EPBA, l'EBRA, la PRBA, la CEI), concernées par le transport de batteries devraient coordonner leur position, par exemple en établissant un comité de coordination.

OPTIONS POUR FACILITER L'HARMONISATION GLOBALE DES RÈGLEMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES AVEC LE RÈGLEMENT TYPE

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/20 (Canada et Royaume-Uni)

96. Les experts du Royaume-Uni et du Canada ont précisé que l'annexe à leur document avait été établie afin de stimuler les débats sur les diverses options susceptibles de faciliter l'harmonisation mondiale mais qu'elle ne représentait pas leurs vues propres ou celles de leurs gouvernements respectifs.

97. Le Sous-Comité a décidé que les questions soulevées dans ce document devraient faire l'objet de discussions informelles.

98. Les experts ont estimé qu'il fallait d'abord identifier les problèmes à résoudre. Cinquante ans de coopération entre le Sous-Comité, l'OMI, l'OACI, la CEE et l'AIEA ont permis de parvenir à un très bon niveau d'harmonisation des divers instruments juridiques internationaux régissant le transport international des marchandises dangereuses. Toutefois, des problèmes se posent encore; ils sont dus aux différences qui subsistent entre les instruments juridiques internationaux modaux, même si l'on admet qu'un certain nombre d'entre elles sont justifiées et légitimes. On peut citer notamment l'absence d'harmonisation entre les règlements nationaux des transports intérieurs, ce qui crée des difficultés pour les transports internationaux lorsqu'il n'existe pas un instrument juridique international, comme l'ADR ou le RID, qui remplace les réglementations nationales. Même lorsqu'elles ont été élaborées sur la base du Règlement type, les réglementations nationales ne sont pas toujours alignées sur celui-ci ou bien ne sont pas mises à jour et alignées simultanément dans le monde entier. Les expéditeurs et les transporteurs doivent donc vérifier au cas par cas les règlements applicables dans chaque pays concerné par l'opération de transport, ce qui rend plus difficile le respect des prescriptions.

99. Les autres problèmes mentionnés concernaient la difficulté de nombreux pays à mettre à jour leurs règlements nationaux tous les deux ans, la nécessité de traduire les nouvelles dispositions ONU dans toutes les langues nationales et le fait que bien des pays n'ont pas les moyens de mettre en œuvre les règlements et de veiller à ce qu'ils soient respectés, l'insuffisance des activités de formation, de renforcement des capacités et de coopération technique au niveau international, malgré la participation active d'organisations comme l'OMI, l'OACI et l'IATA aux transports maritimes et aériens et à l'aide technique fournie par certains pays sur une base bilatérale.

100. Il a été indiqué que malgré les difficultés d'une telle tâche, l'élaboration d'une convention mondiale sur le transport international des marchandises dangereuses qui bénéficierait d'un large soutien pourrait résoudre ces problèmes à long terme à condition de tenir compte des instruments juridiques internationaux en vigueur. Une telle convention pourrait exclure de son champ d'application les transports maritimes et aériens qui sont déjà couverts par le Code IMDG et les instructions techniques de l'OACI. Elle pourrait aussi contenir des dispositions communes à tous les modes de transport, ce qui n'empêcherait pas les organisations modales de présenter les dispositions particulières à chaque mode et les dispositions opérationnelles dans des instruments séparés.

101. Pour ce qui est des questions relatives au mandat du Sous-Comité, un membre du secrétariat a fait remarquer que le règlement intérieur applicable au Sous-Comité était spécifié dans le règlement intérieur du Conseil économique et social et qu'il ne pouvait donc être modifié tant que le Sous-Comité sera un organe subsidiaire du Conseil. Ce mandat est décidé et mis à jours tous les deux ans par le Conseil lui-même. L'orateur a déclaré que l'élaboration d'une convention ne devrait pas entraîner une modification de ce mandat, du moins dans l'immédiat. Le Sous-Comité fonctionnerait comme il le fait actuellement, c'est-à-dire formulerait des recommandations sur le transport des marchandises dangereuses, qui continueraient d'être adressées aux gouvernements pour leurs dispositions nationales et aux organisations internationales pour les instruments juridiques modaux internationaux ou régionaux, mais aussi aux Parties contractantes de cette convention mondiale ou à son organe d'administration.

102. Les experts du Sous-Comité et les organisations internationales ont été invités à examiner toutes ces questions, dans un cadre officiel ou informel, au niveau national ou dans leur domaine de compétence, afin d'explorer plus avant les possibilités d'améliorer l'harmonisation mondiale du transport international des marchandises dangereuses. Le document ST/SG/AC.10/C.3/2005/20 a été reporté à la prochaine session pour faire l'objet, éventuellement, d'un examen plus approfondi.

ADOPTION DU RAPPORT

103. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa vingt-septième session et les annexes à ce rapport sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

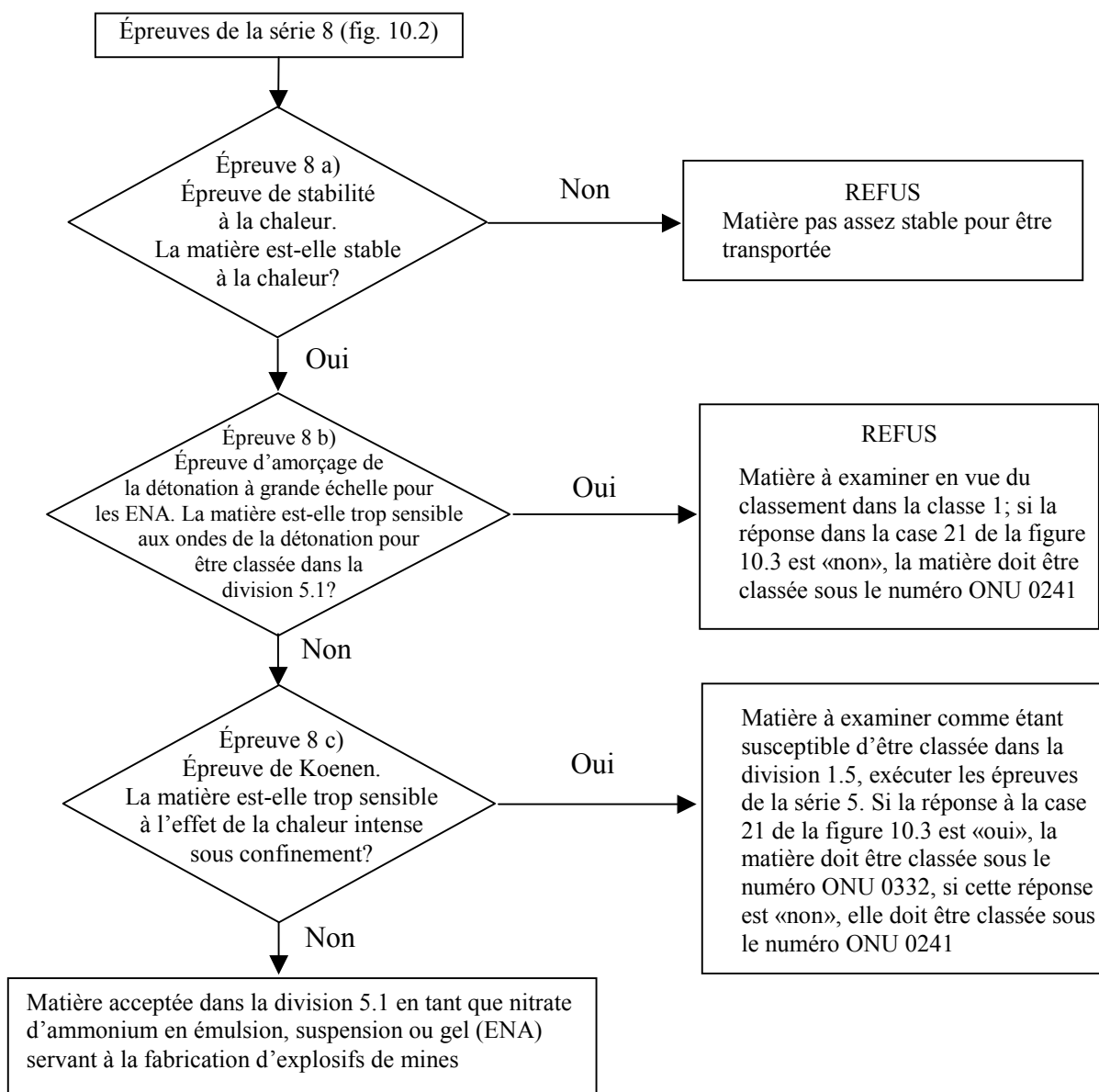
Annexe 1

**Projet d'amendements à la quatorzième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.
Règlement type et Manuel d'épreuves et de critères.**

Sous-section 10.4

10.4.3.3 a) Remplacer «un expert en matières et objets explosibles par «l'autorité compétente».

Figure 10.4: Modifier comme suit:



Sous-section 32.3:

32.3.1.7 c) Dans le tableau, remplacer «-5 et moins» par «pas de limite».

Annexe 2

**Mandat du Groupe de travail informel sur les épreuves de performance des GRV
(Paris, 10-13 octobre 2005)**

Portée: Protocoles d'épreuves des GRV de l'ONU; les documents, officiels et informels, examinés à la vingt-septième session du Sous-Comité ainsi que les observations verbales servent de point de départ des débats.

- Objectifs:**
1. Examiner les protocoles d'épreuves et les critères d'acceptation aux épreuves dans les recommandations actuelles de l'ONU pour s'assurer que les GRV qui satisfont aux prescriptions minimales exigées, sont suffisamment solides pour supporter les conditions réelles de transport et de manutention;
 2. Examiner les observations signalées récemment concernant la performance des GRV «légers» et déterminer si un marquage et des protocoles d'épreuves particuliers doivent être élaborés et prescrits dans le Règlement type;
 3. Examiner les prescriptions qui demandent à être précisées à la lumière des pratiques actuelles concernant les épreuves et les critères de conformité et d'interprétation (par exemple, épreuve d'étanchéité);
 4. Proposer les modifications des protocoles d'épreuves et du marquage des GRV qui seront jugées nécessaires à l'issue de cet examen;
 5. Des modifications d'épreuves existantes, des critères d'acceptation ou de nouvelles épreuves pourront être envisagés le cas échéant.

Calendrier: Établir un rapport intérimaire sous forme de document informel pour présentation à la vingt-huitième session du Sous-Comité (décembre 2005).

S'il y a lieu, élaborer une proposition officielle qui sera examinée par le Sous-Comité au plus tard à sa vingt-neuvième session (juillet 2006).

Annexe 3

Projet d'amendements aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses. Règlement type (quatorzième édition révisée).

Partie 1

Chapitre 1.4

Tableau 1.4.1 Division 5.1: Modifier la deuxième ligne comme suit:

«Division 5.1: perchlorates, nitrate d'ammonium, engrais au nitrate d'ammonium et nitrate d'ammonium en émulsion, suspension ou gel, en vrac.».

Partie 2

Chapitre 2.8

2.8.2.5 c) ii) Dans la première phrase, remplacer «corrosion sur des surfaces en acier ou en aluminium» par «corrosion sur des surfaces soit en acier soit en aluminium» et ajouter «, lorsque les épreuves sont réalisées sur ces deux matériaux» à la fin.

Ajouter un nouveau NOTA à la fin comme suit:

«NOTA: Lorsqu'une première épreuve sur l'acier ou l'aluminium indique que la matière testée est corrosive, l'épreuve suivante sur l'autre matière n'est pas obligatoire.».

Partie 3

Chapitre 3.2 Numéros ONU 1851, 3248 et 3249: Supprimer la mention «PP6» dans la colonne 9.

Partie 4

Chapitre 4.1

4.1.4.1 Sous P001 et P002, supprimer PP6.

Partie 5

Chapitre 5.2

5.2.1.7.2 d) Ajouter «de type A, IP-2, IP-3» avant «de type B(U)».

Annexe 4

**Corrections à la quatorzième édition révisée des Recommandations de l'ONU
relatives au transport des marchandises dangereuses. Règlement type.**

Partie 3 Dans la liste des marchandises dangereuses, numéro ONU 3254, insérer «TP2»
et supprimer «TP33» dans la colonne 11.

Partie 6

6.5.6.9.2 c) Au début, ajouter «et GRV composites» après «GRV en plastique rigide».
