



**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****Trente-sixième session**

Genève, 30 novembre-9 décembre 2009

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation générale des règlements de transport des marchandises
dangereuses avec le Règlement type****Renseignements concernant les décisions prises par le
Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses (DGP)
de l'OACI****Communication de l'Organisation de l'aviation civile internationale
(OACI)¹****Introduction**

1. Le Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses (DGP) de l'OACI a réuni le Groupe de travail plénier en 2008 (DGP-WG08, La Haye, 3 au 7 novembre 2008) et a tenu une autre réunion en 2009 (DGP-WG09, Auckland, 4 au 8 mai 2009). On trouvera les rapports des réunions sur le site de l'OACI (DGP-WG08-WP/68 et DGP-WG09-WP/68). Le présent document met en lumière deux questions sur lesquelles le groupe de travail a souhaité attirer l'attention du Sous-Comité à sa trente-sixième session.

Quantités limitées

2. La première question concerne les propositions du DGP visant à harmoniser les dispositions révisées pour les quantités limitées, qui figurent dans la seizième édition du Règlement type, avec celles des Instructions techniques. Certaines propositions visaient à prescrire ou à autoriser un nouveau marquage pour les quantités limitées de produits de consommation, qui faciliterait leur transport par d'autres modes. Il a en outre été proposé

¹ Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2009-2010, adopté par le Comité à sa quatrième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/68, par. 118 g), et ST/SG/AC.10/36, par. 14).

d'inclure dans l'Instruction d'emballage 910, moyennant un amendement, une épreuve de gerbage qui permettrait de faciliter le transport multimodal. Il a longuement été débattu pour savoir s'il fallait supprimer la mention «quantité(s) limitée(s)» ou «LTD QTY» dans les prescriptions relatives tant au marquage des colis qu'à la documentation. Il a toutefois été expliqué que l'avantage de la nouvelle marque, indiscuté sur le plan multimodal, l'emportait sur les avantages du maintien de cette mention. Il a aussi été convenu que la proposition visant à prescrire une nouvelle marque était préférable à celle de la rendre optionnelle. Les propositions, moyennant des amendements mineurs d'ordre rédactionnel, ont été adoptées. Il a été noté qu'un nombre d'États et d'opérateurs appliquaient de façon variable l'interdiction du transport des colis contenant des quantités limitées. Suite à l'incorporation de ces amendements dans l'édition 2011-2012 des Instructions, les produits de consommation également seraient interdits au transport. Il restait à souhaiter que ces États et opérateurs réexamineraient l'interdiction à la lumière des travaux qui avaient été réalisés par l'OACI et l'ONU.

Harmonisation mondiale

3. La deuxième question concerne une demande de retour d'information, adressée au groupe de travail, sur un extrait du rapport de la trente-quatrième session du Sous-Comité concernant l'harmonisation multimodale (ST/SG/AC.10/C.3/68, par. 103 à 106 et annexe II).

4. Il a été proposé qu'en réponse à la question 11, on puisse interpréter l'harmonisation comme la prise en compte du Règlement type, dans la mesure où le transport intermodal pourrait être facilité, et reconnaître les risques propres à chaque mode, à savoir, réduire les différences autant que possible et reconnaître la nécessité de maintenir des différences en matière de sécurité ou de fonctionnement. Il a été proposé qu'en se référant à une harmonisation «appropriée» il en soit donné une description plus précise. Il a été noté que, du point de vue du secteur industriel, si une présentation cohérente des prescriptions était impossible (pour un motif quelconque), il serait très utile d'indiquer le motif pour lequel des différences existaient. Il a été proposé de créer une base de données de l'OACI, qui contienne les motifs pour lesquels les décisions avaient été prises, afin que l'interprétation par le secteur industriel soit plus aisée. Il a été convenu que le Sous-Comité devrait être informé dès que le groupe d'experts prenait délibérément la décision de ne pas s'aligner sur le Règlement type et se voir indiquer les motifs de ce non-alignement (comme proposé dans la question 16).

5. Il a été reconnu que la collaboration avait été énormément renforcée entre les autorités modales. Ayant pris note de l'élaboration par l'ONU du document contenant les principes directeurs, il a été proposé que l'OACI envisage d'établir une liste des différences par rapport à ces principes directeurs, de manière qu'elles puissent être mieux comprises par ceux qui n'étaient pas directement concernés par le transport aérien. Toutefois, comme également proposé, lorsqu'il existait éventuellement des similitudes avec d'autres modes, par exemple en matière d'agrément et d'exemptions, il pourrait être avantageux de partager avec l'ONU les résultats des travaux proposés en rapport avec les procédures communes.

6. Il a été jugé inévitable qu'une délégation modale de l'État n'ait pas toujours les mêmes vues, en raison notamment du fait qu'il lui faut prendre en considération les risques et les conséquences éventuelles des problèmes propres au mode en question.

7. Il a été convenu que le groupe d'experts examinerait comment mettre en place une collaboration et une harmonisation meilleures à l'avenir et il a été noté, concernant la question 9, que les procédures adoptées pour la collaboration entre les organismes modaux pourraient aider.

Conclusion

8. La prochaine réunion du groupe d'experts (DGP/22) se tiendra du 5 au 16 octobre 2009. Une mise à jour sera présentée à la trente-sixième session du Sous-Comité.
