



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/114
8 avril 2009

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission d'experts
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

**RAPPORT DE LA REUNION COMMUNE DE LA COMMISSION D'EXPERTS
DU RID ET DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS
DE MARCHANDISES DANGEREUSES SUR SA SESSION¹**

tenue à Genève, du 23 au 26 mars 2009

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
I. PARTICIPATION	1	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)	2	4
III. CITERNES (point 2 de l'ordre du jour)	3 - 4	4

¹ Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009-A. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OTIF sous la cote OTIF/RID/RC/ suivie de l'année et du même numéro de série.

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
IV. NORMES (point 3 de l'ordre du jour)		
A. Groupe de travail sur les normes.....	5 - 6	5
B. Norme EN 15 507 : 2008.....	7 - 8	5
C. Principe de référence aux normes dans le RID et l'ADR....	9 -14	6
V. INTERPRÉTATION DU RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)		
A. Application de la mesure transitoire générale du 1.6.1.1	15 - 17	7
B. Utilisation de récipients à pression pour le transport de chlorosilanes.....	18 - 19	7
C. Exemptions selon le 1.1.3.1 b).....	20 - 21	8
D. Interprétation du 1.1.3.1 c).....	22 - 23	8
E. Interprétation du 4.1.3.6.....	24	8
VI. HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT TYPE DE L'ONU POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (point 5 de l'ordre du jour)		
A. Disposition spéciale 274.....	25	9
B. Harmonisation mondiale pour le transport multimodal.....	26 - 34	9
VII. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN (point 6 de l'ordre du jour)		
A. Questions en suspens.....	35 - 38	10
B. Nouvelles propositions.....	39 - 47	11
VIII. RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL INFORMELS (point 7 de l'ordre du jour)		
A. Rapport du Groupe de travail informel sur la période de validité des agréments de type et mesures transitoires concernant les normes.	48 - 51	12
B. Rapport du Groupe de travail informel sur la périodicité des épreuves auxquelles sont soumises les bouteilles à gaz .	52 - 55	13
C. Rapport du Groupe de travail informel sur la télématique ..	56 - 58	14
D. Rapport du Groupe de travail informel sur les obligations du déchargeur.....	59 - 61	14
E. Rapport du Groupe de travail informel sur la réduction du risque de "BLEVE"	62	15
F. Rapport du Groupe de travail informel sur le champ d'application du RID/ADR/ADN.....	63 - 64	15
IX. TRAVAUX FUTURS (point 8 de l'ordre du jour).....	65 - 68	15

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
X. QUESTIONS DIVERSES (point 9 de l'ordre du jour)		
A. Demandes de statut d'observateur	69 - 70	16
B. Hommages	72 - 73	17
XI. ADOPTION DU RAPPORT (point 10 de l'ordre du jour)	74	17
<u>Annexe</u> ²		
Textes adoptés par la Réunion commune (Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2011)		18

² Pour des raisons pratiques, l'annexe est publiée sous forme d'additif au présent document sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/114/Add.1.

RAPPORT

I. PARTICIPATION

1. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE/ONU s'est tenue à Genève du 23 au 26 mars 2009 sous la Présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la Vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Suède et Suisse. La Commission européenne était également représentée. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : le Comité de l'organisation de coopération des chemins de fer (OSJD). Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes étaient représentées : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association européenne des conseillers à la sécurité des marchandises dangereuses (EASA), l'Association européenne de la parfumerie des produits cosmétiques et de toilette (COLIPA), l'Association internationale de la Savonnerie, de la Détergence et des Produits d'entretien (AISE), le Comité européen de normalisation (CEN), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), European Cylinder Makers Association (ECMA), la Fédération européenne des activités de la dépollution (FEAD), la Fédération européenne des aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

2. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/113 et additif 1 (lettre A 81-02/501.2009 de l'OTIF) tels que mis à jour par le document informel INF.2/Rev.1.

III. CITERNES (point 2 de l'ordre du jour)

Documents informels : INF.5 (Allemagne) (Prescriptions relatives aux pare-flammes)
INF.17 (UIP) (6.8.4 ; disposition spéciale TT8)

3. Seuls des documents informels ayant été soumis sous ce point, il a été décidé de ne pas le discuter à la présente session.

4. Bien qu'aucune session du Groupe de travail sur les citernes n'eût été annoncée dans les annotations à l'ordre du jour, certaines délégations ont souhaité que le secrétariat les informe à l'avenir au moins quelques jours avant la session lorsqu'il n'est pas prévu que le Groupe de travail sur les citernes se réunisse en parallèle.

IV. NORMES (point 3 de l'ordre du jour)

A. Groupe de travail sur les normes

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/1 (CEN)

Document informel : INF.14 (CEN)

5. La Réunion commune a confié l'examen de ces documents au Groupe de travail sur les normes.

Document informel : INF.42 (Rapport du Groupe de travail)

6. La Réunion commune a approuvé le rapport du Groupe de travail et a précisé ce qui suit :

- a) La norme 14 025 : 2008 est applicable également aux citernes à gaz et aurait donc dû être référencée en regard du 6.8.3.1 (et pas seulement du 6.8.2.1) dans la version 2009 du RID et de l'ADR;
- b) Les dates d'application des agréments de type ou de leur renouvellement devront figurer dans la colonne (4) des tableaux des 6.8.2.6 et 6.2.4.1.1, telles que proposées aux points 2.4 et 2.5 du rapport, et devront être vérifiées à la prochaine session de même que toutes les autres dates de la colonne (4) figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/3;
- c) La question de la référence à la norme EN 15551 dans le RID (point 2.7) pourra être revue à la session de septembre 2009 ou par le groupe des citernes et des véhicules de la Commission d'experts du RID.

B. Norme EN 15 507: 2008

Documents informels : INF.31 (Belgique)

INF.32 (European Plastic Converters (EuPC))

7. La Réunion commune a noté la proposition de l'EuPC d'ajouter une référence à la norme 15 507: 2008 aux paragraphes 6.1.5.2.5 et 6.5.6.3.4 en tant que norme acceptable pour éprouver la compatibilité chimique des polyéthylènes. Plusieurs délégations ont mentionné cependant que des emballages en plastique éprouvés selon les procédures de cette norme avaient révélé des défaillances sérieuses du point de vue de la sécurité et souhaitaient que la question ne soit abordée qu'à la prochaine session

8. Il a été décidé que la question devrait être étudiée par un groupe de travail informel intersessionnel qui se réunira à Berlin le 10 juin 2009 à l'invitation de l'EuPC. Les délégations

mettant en question le bien-fondé de la référence à cette norme ont été priées de fournir à l'EuPC³, par écrit, un exposé détaillé des problèmes rencontrés.

C. Principe de référence aux normes dans le RID et l'ADR

Document informel : INF.3 (UIP)

9. Il a été rappelé que les principes régissant la coopération avec le CEN pour la référence aux normes européennes sont décrits dans le document TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.3.

10. Pour la question relative aux erreurs contenues dans les normes, il appartient au Groupe de travail sur les normes de bien vérifier qu'une norme ne contient pas d'erreurs avant d'inclure une référence dans la réglementation. Si des erreurs subsistent, il faut modifier le RID et l'ADR soit en supprimant la référence, soit en ajoutant une référence à des errata éventuels publiés par le CEN. Entre temps il est possible de conclure des accords multilatéraux dérogeant à l'obligation d'appliquer la norme ou des parties de la norme, ce qui pourrait être fait pour l'application de certaines parties de la norme EN 14 025 aux wagons-citernes.

11. La Réunion commune a noté qu'effectivement certaines normes rendues obligatoires par le RID et l'ADR peuvent contenir des clauses qui ne relèvent pas de la sécurité. La référence à ces normes peut limiter, pour des raisons non liées à la sécurité, les types de matériel qu'il est permis d'utiliser. De même, il appartient au Groupe de travail sur les normes de s'assurer qu'il ne soit fait référence dans le RID/ADR qu'aux parties de la norme concernant la sécurité.

12. Pour la question des normes qui ne sont pas citées alors qu'elles peuvent avoir la même importance que celles qui le sont, il a été rappelé que chaque délégation ou organisation non gouvernementale peut proposer d'inclure une référence à une norme, et ces propositions sont examinées par le Groupe de travail sur les normes.

13. Enfin, pour ce qui est de l'application des normes nationales, il a été rappelé que, par exemple pour les citernes qui ne sont pas conçues, construites ou éprouvées selon des normes référencées, l'autorité compétente doit transmettre au secrétariat de la CEE-ONU (pour l'ADR) une liste des codes techniques qu'elle reconnaît.

14. Des inquiétudes ont été exprimées à propos de la multiplication des références aux normes. Ceci cause dans certains pays un problème juridique car ces normes ne sont pas disponibles publiquement, elles sont onéreuses et il est difficile de se les procurer. Le problème se pose autant pour ceux qui doivent appliquer la réglementation que pour les services de contrôle qui n'ont généralement pas accès à toutes ces normes.

³ Mr. J. BRÜDER - International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers - c/o IK Industrieverband Kunststoffverpackungen e.v., Kaiser-Friedrich-Promenade 43 - BAD HOMBURG - D-61348 - Germany - Tel. 00 49 6172 926676 - Fax: 00 49 6 172 926670 - e-mail: bruder@icpp.org

V. INTERPRETATION DU RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)

A. Application de la mesure transitoire générale du 1.6.1.1

Document informel : INF.11 (Espagne)

15. La Réunion commune a noté que pour le transport ferroviaire, le paragraphe 5.4.1.1.12 requiert une mention dans le document de transport si le transport est effectué en vertu de la version précédente du RID pendant la période transitoire générale de six mois.

16. Pour les transports routiers, le Groupe WP.15 s'était déjà prononcé sur la question dans le cadre du passage au format de l'ADR restructuré, en recommandant une approche aussi souple que possible (TRANS/WP.15/163, par. 10).

17. La Réunion commune était d'avis, et en particulier pour les transports routiers, que les autorités compétentes devraient faire preuve de souplesse et de bon sens en admettant, pour une opération de transport pendant la période transitoire générale de six mois, l'application mixte de dispositions de la version précédente et de la nouvelle version du RID et de l'ADR, pour autant que ces dispositions ne sont pas interdépendantes. Par exemple, un expéditeur devrait pouvoir expédier des marchandises suivant les dispositions de l'ancienne réglementation sans que cela n'empêche le transporteur d'appliquer les nouvelles dispositions qui le concernent, et vice-versa, pour autant que ceci ne nuise pas à la sécurité et que ces dispositions ne soient pas interdépendantes.

B. Utilisation de récipients à pression pour le transport de chlorosilanes

Document informel : INF.15 (CEFIC)

18. La Réunion commune a noté que la référence aux récipients à pression comme emballage possible avait été omise par inadvertance dans la nouvelle instruction P010 qui remplace l'instruction P001 pour les chlorosilanes. Le paragraphe 4.1.3.6.1 précise bien que les récipients à pression sont permis en général dans ce cas, mais le 4.1.3.7 demande à ce que les récipients à pression soient mentionnés dans l'instruction d'emballage pour qu'ils soient autorisés.

19. La Réunion commune a noté qu'une proposition serait faite pour corriger cet oubli dans le Règlement type de l'ONU, et a estimé qu'un accord multilatéral dérogeant au 4.1.3.7 devrait être initié avant le 1^{er} juillet 2009 afin de permettre à l'industrie de continuer à transporter les matières auxquelles est affectée l'instruction P010 dans des récipients à pression en attendant les rectifications nécessaires à la réglementation.

C. Exemptions selon le 1.1.3.1 b)

Document informel : INF.19 (Royaume-Uni)

20. Plusieurs délégations ont partagé l'avis du Royaume-Uni que les exemptions prévues au 1.1.3.1 b) pouvaient entraîner des abus dans le cas de certains équipements munis de réservoirs à combustibles liquides – et aussi gazeux – ou d'autres réservoirs à gaz.

21. Le représentant du Royaume-Uni a été invité à présenter une proposition pour la prochaine session pour régler la question.

D. Interprétation du 1.1.3.1 c)

Document informel : INF.23 (Autriche)

22. Les discussions ont montré que l'interprétation du 1.1.3.1 c) était différente dans les divers pays. Certaines délégations, tout en reconnaissant le manque de précision des dispositions figurant au 1.1.3.1, ont estimé cependant qu'elles étaient absolument nécessaires et, bien qu'il serait utile de les améliorer, qu'il conviendrait d'être prudent avant d'en modifier la portée.

23. Les délégations ont été invitées à faire part de leur interprétation au représentant de l'Autriche, qui préparera éventuellement une proposition d'amendement s'il le juge nécessaire au vu des réponses apportées.

E. Interprétation du 4.1.3.6

Document informel : INF.29 (Pays-Bas)

24. Il a été fait remarquer que le 4.1.3.6 tel que rédigé, permet, pour le transport de liquides et de solides, l'utilisation de récipients à pression construits et agréés dans un pays de fabrication autre qu'un pays qui est partie contractante à l'ADR, l'ADN ou la COTIF. Par ailleurs, pour l'interprétation du 4.1.3.6.1 a), même s'il est peu probable qu'un récipient à pression soit construit conformément aux normes européennes dans un pays qui n'est pas partie à l'ADR, l'ADN ou la COTIF, le chapitre 6.2 vise également les récipients à pression ONU qui sont autorisés en transport RID/ADR/ADN, non seulement pour le transport de liquides et de solides, mais aussi celui de gaz en vertu du paragraphe 4.1.1.16 même s'ils ont été agréés dans un pays non partie contractante.

VI. HARMONISATION AVEC LE REGLEMENT TYPE DE L'ONU POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (point 5 de l'ordre du jour)

A. Disposition spéciale 274

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/2 et -/Corr.1 (CEFIC)

25. La Réunion commune a adopté la proposition du CEFIC de supprimer la disposition spéciale 274 pour les rubriques ONU 1851, 3248 et 3249 relatives aux médicaments.

B. Harmonisation mondiale pour le transport multimodal

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/9 (Secrétariat)

26. La Réunion commune a pris note de la demande du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU visant à obtenir un retour d'information afin d'améliorer l'harmonisation, à l'échelle mondiale, des instruments juridiques nationaux et internationaux.

27. Il a été rappelé que, conformément à son mandat, la Réunion commune examine systématiquement toute modification au Règlement type pour la refléter dans le RID/ADR/ADN. Il arrive cependant que certaines de ces modifications ne sont pas suffisamment élaborées pour être intégrées dans la législation, comme ce fut le cas pour certaines dispositions relatives à la classe 6.2, et dans ce cas la Réunion commune fournit un retour d'information au Sous-Comité de l'ONU. La Réunion commune estime en général que le RID, l'ADR et l'ADN sont bien harmonisés avec le Règlement type de l'ONU, et que les variations existantes sont bien justifiées par le contexte du transport terrestre européen sans constituer d'entrave aux transports internationaux multimodaux.

28. Plusieurs délégations ont accueilli favorablement l'initiative du Sous-Comité d'experts de l'ONU visant à améliorer l'harmonisation. Certaines ont noté en particulier qu'il existe des variations sur la forme, par exemple dans la Partie 2 relative à la classification, qui obligent les pays à effectuer une traduction séparée des règlements pour chacun des modes de transport, ce qui pourrait être évité si l'on pouvait s'accorder sur un texte unique pour les parties de la réglementation qui concerne tous les modes de transport.

29. Le représentant du CEFIC a indiqué que les organisations professionnelles non-gouvernementales prépareraient des propositions pour les divergences qui posent problème en pratique.

30. Il a été noté qu'un certain nombre de divergences provenaient de dispositions moins sévères dans la réglementation du transport terrestre européen mais que l'harmonisation n'était pas un but en soi et qu'il convenait d'accepter pour le transport multimodal des dispositions convenant à tous les modes et tous les pays comme base d'harmonisation.

Document informel : INF.26 (Royaume-Uni)

31. La Réunion commune s'est félicitée du travail de comparaison du Code IMDG, des Instructions techniques de l'OACI, du RID/ADR et de la réglementation des Etats-Unis d'Amérique.

32. Il a été relevé cependant que ce travail pourrait être plus facilement exploitable s'il mettait également en évidence les divergences par rapport au Règlement type de l'ONU.

33. Il a été noté également que, pour les pays européens, il serait aussi utile de faire apparaître les divergences avec les pays liés par voie terrestre à l'Europe, en particulier dans le contexte des transports terrestres internationaux euroasiatiques. Il a été souligné en particulier que, pour les transports ferroviaires, il subsiste d'importantes différences entre le RID et l'annexe 2 du SMGS qui n'est toujours pas harmonisée avec le Règlement type de l'ONU, y compris dans le domaine de la classification.

34. La représentante du Royaume-Uni a demandé si la Réunion commune établirait des principes directeurs ("guiding principles") pour le RID/ADR et l'ADN, de la même manière que l'avait fait le Sous-Comité d'experts de l'ONU pour le règlement type. Cette question est restée sans réponse.

VII. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AU RID/ADR/ADN (point 6 de l'ordre du jour)

A. Questions en suspens

1. Issue de la 44^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Zagreb, 19-23 novembre 2007)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2008/5 (OTIF)

Document informel : INF.8 (OTIF)

35. Le représentant du Royaume-Uni a expliqué qu'il avait retiré son document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2008/9 relatif à un amendement au 4.1.6.14 car il convenait d'étudier plus profondément les dispositions transitoires qui devraient accompagner l'amendement proposé.

36. Les dispositions relatives aux obligations des participants en ce qui concerne le marquage des engins de transport pour le transport des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ne peut pas être alignée, dans l'ADR, sur le RID car ces obligations peuvent incomber au transporteur ou au chargeur suivant qu'il s'agit d'un véhicule ou d'un conteneur.

37. Pour ce qui est des dispositions applicables du RID ou de l'ADR dans le cas de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et en quantités exceptées, il paraissait évident que, par exemple, les dispositions des parties 2 et 3 sont applicables, car les chapitres 3.4

et 3.5 ne peuvent être appliqués qu'une fois qu'une marchandise dangereuse a été affectée à un numéro ONU.

38. Toute modification au texte actuel devrait faire l'objet d'une proposition.

B. Nouvelles propositions

1. Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/5 (FIATA)

39. La proposition d'exiger d'un expéditeur qu'il informe, préalablement au transport, le transporteur de la masse brute totale de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées qu'il remet au transport a été adoptée. Cette information ne doit pas être obligatoirement communiquée par écrit comme le demandait la FIATA, mais de façon traçable (par exemple télécopies et transmission par courrier électronique seraient acceptables) (voir annexe).

2. Piles et batteries usagées

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/7 (Suède)

Document informel : INF.21 (EPBA, EBRA, RECHARGE)

40. La représentante de la Suède a retiré provisoirement sa proposition en notant que le secrétariat avait soumis un document (ST/SG/AC.10/C.3/2009/3) au Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'ONU à sa session de juin 2009, visant à éviter les malentendus liés à l'interprétation du Nos. ONU 3028.

41. Un membre du secrétariat a expliqué que le numéro ONU 3028 avait été introduit pour le transport d'accumulateurs électriques contenant de l'hydroxyde de potassium solide, transportés sans électrolyte et activés avant usage par le rajout d'eau. Il ne visait pas à classer comme marchandises dangereuses toute la variété de piles énumérées à la disposition spéciale 304 que l'on trouve communément dans le commerce.

42. Suivant le résultat des débats au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU, la représentante de la Suède décidera si elle maintient ou non sa proposition à l'ordre du jour de la prochaine session.

43. Le représentant de la Belgique s'est demandé si les accumulateurs au sodium (Nos ONU 3292) ne devraient pas être exclus explicitement du champ d'application de la disposition spéciale 636 b) étant donné que la disposition spéciale 598 ne s'y applique pas.

44. A une question posée par le représentant du Portugal pour savoir si le transport de piles à usage domestique usagées est autorisé en vrac, compte tenu des problèmes éventuels de court-circuit, le Président a rappelé que seul le transport en vrac de piles à usage domestique usagées mélangées à des piles au lithium usagées n'est pas autorisé; le transport doit répondre aux

conditions de la disposition spéciale 636 et de l'instruction d'emballage P903b. A priori, comme expliqué par le secrétariat et sauf avis contraire du Sous-Comité d'experts de l'ONU en juin prochain, ces piles à usage domestique ne sont pas elles-mêmes visées par la réglementation.

3. Document de transport pour les matières dangereuses pour l'environnement

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/14 (Suède)

Documents informels : INF.20 (Suède)
INF.24 (UIC)
INF.35 (Portugal)
INF.40 (Secrétariat)

45. La représentante de la Suède a expliqué qu'une mention dans le document de transport, indiquant que des marchandises sont dangereuses pour l'environnement, lui paraissait nécessaire pour que le transporteur puisse s'acquitter de ses obligations en matière de marquage des véhicules. Elle a relevé que le Code IMDG exige, pour le transport maritime, la mention "Polluant marin".

46. A l'exception d'une délégation, la Réunion commune a admis le principe qu'une mention dans le document de transport devrait être requise. Il conviendrait de déterminer précisément les cas dans lesquels cette mention devrait figurer, et les délégations intéressées ont été priées d'envoyer leurs commentaires à la représentante de la Suède afin qu'elle puisse préparer une proposition appropriée pour la prochaine session.

47. Pour les questions soulevées par le Gouvernement du Portugal dans le document informel INF.35, en particulier en relation avec l'établissement éventuel d'une liste de polluants aquatiques, il a été rappelé qu'il appartient aux expéditeurs de classer les marchandises dangereuses en fonction des critères pertinents qui, pour ce qui est du danger pour l'environnement aquatique, figurent au 2.2.9.1.10. Pour la proposition visant à identifier dans le tableau A du chapitre 3.2 les matières des classes 1 à 9 qui répondent à ces critères, le secrétariat avait préparé en 2004, à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU un projet (INF.40) de liste, qui n'avait toutefois pas été validé par le Sous-Comité qui n'avait pas jugé utile, contrairement à l'Organisation maritime internationale et à la Réunion commune, d'identifier le danger pour l'environnement aquatique pour les matières des classes 1 à 9 ne relevant pas des numéros 3077 ou 3082.

VIII. RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL INFORMELS (point 7 de l'ordre du jour)

A. Rapport du Groupe de travail informel sur la période de validité des agréments de type et mesures transitoires concernant les normes

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/3 (ECMA)

48. La Réunion commune a adopté les propositions du Groupe de travail informel à l'exception de celle figurant au point 17 du rapport, en apportant cependant quelques clarifications aux 1.8.7.2.4 et 6.8.2.3.3 (voir annexe).

49. Il a été précisé notamment qu'il appartient au constructeur de demander normalement le renouvellement d'un agrément de type, et aux organismes qui délivrent les agréments, de les retirer si un agrément de type n'est plus conforme à l'évolution de la réglementation. En cas de retrait, ou de non-renouvellement, les dispositions relatives à l'utilisation figurant dans l'agrément de type demeurent valides pour les récipients à pression, citernes, véhicules ou wagons-batteries et CGEMs construits avant le retrait ou l'expiration de l'agrément de type dans la mesure où ils peuvent continuer à être utilisés. Le réexamen et l'évaluation de la conformité d'un agrément de type aux prescriptions du RID/ADR peuvent être effectués par un organisme autre que celui qui a délivré l'agrément original. Si ce dernier est révoqué, ou si son champ d'activité a été restreint, ou s'il a cessé toute activité, l'autorité compétente doit prendre les mesures nécessaires pour que les dossiers relatifs à l'agrément de type soient transférés à un autre organisme ou soient tenus à disposition.

50. La représentante de la Finlande a fait remarquer que ces règles applicables à la validité des certificats pourraient être appliquées à des classes autres que la classe 2, par exemple pour les emballages et GRV des chapitres 6.1, 6.5 et 6.6. Ceci demanderait cependant un examen plus approfondi.

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/6 (Allemagne)

Document informel : INF.45 (Belgique)

51. Le représentant de la Belgique préparera une nouvelle proposition visant à expliquer les mesures transitoires pour le matériel construit avant l'expiration ou le retrait de l'agrément de type.

B. Rapport du Groupe de travail informel sur la périodicité des épreuves auxquelles sont soumises les bouteilles à gaz

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/6 (Allemagne)

Document informel : INF.33 (Allemagne)

52. La Réunion commune a pris note de l'état d'avancement des travaux. Il a été noté que le document informel INF.33 n'était qu'un projet, et qu'un rapport final, avec les propositions définitives, devrait être soumis à la prochaine session.

53. Il a été noté que les travaux concernent essentiellement la possibilité de porter à quinze ans, au lieu de dix, l'intervalle entre contrôles périodiques.

54. Le représentant de la Suède a demandé que le rapport final précise quels sont les pays qui autorisent déjà cette périodicité de quinze ans, et fournissent des justifications pour une telle extension.

55. La Réunion commune a noté que l'EIGA souhaitait également examiner la possibilité de porter l'intervalle à quinze ans pour d'autres types de bouteilles métalliques contenant

certain types de gaz (par exemple non toxiques et non corrosifs). Plusieurs délégations ont exprimé des réserves à ce sujet. Le représentant de l'EIGA a dit qu'il était trop tôt pour présenter une proposition et qu'il devait consulter l'ECMA. Il ne formulerait une proposition qu'à un stade ultérieur en temps opportun.

C. Rapport du Groupe de travail informel sur la télématique

Document informel : INF.4 (Secrétariat de l'OTIF)

56. La Réunion commune a pris note du rapport intérimaire sur les travaux de groupe, qui se réunira de nouveau du 13 au 15 mai 2009 à Munich. Le Groupe coopère avec le groupe technique du projet « DATEX II » qui définit le protocole de transmission de données entre les centres d'information sur le trafic et les centres de gestion du trafic. Le projet couvre les transports multimodaux pour autant qu'ils impliquent un parcours routier.

57. Le Groupe de travail informel tient également compte des travaux sur le projet de directive du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne relatif au déploiement de systèmes de transport intelligents pour le transport routier et l'interface avec les autres modes de transport.

58. Le Groupe de travail informel compte établir en mai une matrice permettant de définir toutes les informations qui pourraient être utiles pour les différents intervenants dans la chaîne de transport, les gestionnaires d'infrastructure, et les autorités publiques qui sont autorités compétentes ou chargées du contrôle, des interventions en cas d'urgence ou de la sûreté.

D. Rapport du Groupe de travail informel sur les obligations du déchargeur

Document informel : INF.22 (Espagne)

59. La Réunion commune était favorable dans son ensemble aux textes proposés par le Groupe de travail informel et a prié le secrétariat de reproduire les propositions d'amendement dans un document pré-session officiel pour seconde lecture à la prochaine session.

60. Le représentant de l'IRU a estimé que les obligations et les responsabilités respectives des déchargeurs et des transporteurs devraient être mieux définies. Il a été invité à préparer des propositions de modifications concrètes s'il estime que les textes mis au point par le Groupe de travail ne sont pas satisfaisants.

61. La représentante de l'Espagne a souligné les points sur lesquels le Groupe de travail estimait qu'un travail supplémentaire serait utile :

- a) Ajout éventuel d'une note générale au chapitre 1.4 indiquant qu'une entité définie peut en fait jouer le rôle, et avoir les obligations, de plusieurs intervenants ;
- b) Les textes actuels relatifs au chargeur et au remplisseur ne sont pas suffisamment précis;

- c) Les obligations respectives des intervenants ne sont pas claires pour ce qui est de la vidange des GRV.

E. Rapport du Groupe de travail informel sur la réduction du risque de "BLEVE"

Document informel : INF.25 (Pays-Bas)

62. La Réunion commune a pris note du rapport du Groupe de travail. Une prochaine session aura lieu du 21 au 23 octobre 2009.

F. Rapport du Groupe de travail informel sur le champ d'application du RID/ADR/ADN

Document informel : INF. 28 (France)

63. La Réunion commune a pris note de l'état d'avancement des travaux du groupe qui s'était réuni à deux occasions, les 14 et 15 octobre 2008 à Paris et le 13 janvier 2009 à Bordeaux.

64. La Réunion commune a jugé utile de poursuivre les travaux sur cette question complexe de savoir ce qui peut relever de la réglementation du transport des marchandises dangereuses, bien qu'il n'y ait pas d'urgence particulière à régler cette question. Une nouvelle réunion devrait être organisée en temps opportun, et la Réunion commune a estimé que la présence des secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF ainsi que de la Commission européenne serait nécessaire pour expliquer les cadres juridiques respectifs de l'ADR, du RID, de l'ADN et des directives européennes ainsi que l'origine de l'utilisation de certains termes dans ces cadres.

IX. TRAVAUX FUTURS (point 8 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/8 (Commission européenne)

Documents informels : INF.6 (Allemagne)
INF.30 (France)
INF.36 (Suède)

65. La Réunion commune a accepté la proposition de la Commission européenne de créer un groupe de travail informel chargé d'examiner les dispositions découlant de la révision de la Directive européenne 99/36/CE, dite "TPED", visant à modifier le RID/ADR/ADN afin d'y inclure des dispositions applicables à la rétention des documents, aux prescriptions de contrôle supplémentaires et aux procédures d'évaluation de la conformité en ce qui concerne les cartouches à gaz.

66. Des réserves ont été exprimées sur la proposition de la Suède d'examiner la possibilité d'inclure dans le RID/ADR/ADN les prescriptions relatives aux "organismes notifiés" et aux "organismes internes accrédités" de la décision No. 768/2008/CE.

67. Il a été décidé que le mandat du groupe serait, sur la base des propositions de la Commission européenne, de :

- vérifier les dispositions qu'il conviendrait d'inclure dans le RID/ADR/ADN ;
- déterminer leur emplacement approprié (chapitres 1.8, 4.1, 6.2 ou 6.8) ;
- rédiger des propositions d'amendement au RID/ADR/ADN qui pourraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2011 ;
- proposer de nouvelles dispositions pour l'évaluation de la conformité des cartouches à gaz ; et
- présenter les propositions à la session de septembre 2009 de la Réunion commune.

68. Le Groupe se réunira à Bonn du 3 au 5 juin 2009 à l'invitation du Gouvernement de l'Allemagne.

X. QUESTIONS DIVERSES (point 9 de l'ordre du jour)

A. Demandes de statut d'observateur

1. Association européenne des conseillers à la sécurité (EASA)

Document informel : INF.7 (Secrétariat)

69. La Réunion commune était favorable dans son ensemble à la participation d'une organisation non-gouvernementale représentant les conseillers à la sécurité. Il a été noté cependant que les conseillers à la sécurité ont pour fonction d'améliorer la bonne application des prescriptions contenues dans le RID/ADR/ADN décidées par les régulateurs, et qu'ils ne peuvent pas représenter les intervenants qui doivent appliquer la réglementation. Il conviendrait donc de déterminer leur champ d'intervention.

70. Certaines délégations ont également émis des réserves. Il a également été noté que l'EASA n'avait pas fourni les informations requises habituellement concernant son statut juridique et l'évidence de sa représentativité au niveau européen. Elle a donc été priée de fournir les informations requises par le secrétariat.

2. Fédération européenne des activités du déchet et de l'environnement (FEAD)

Documents informels : INF.18 et Add.1 (Secrétariat)

71. La Réunion commune s'est félicitée des informations fournies par la FEAD et a confirmé le statut consultatif qu'elle lui avait déjà accordé précédemment (TRANS/WP.15/AC.1/98, par. 69).

B. Hommages

72. La Réunion commune a été informée que M. G. Perez Perez-Herrero (Espagne) ne participerait plus à ses travaux. Elle l'a vivement remercié pour sa contribution active et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

73. La Réunion commune a regretté que M. Jean-Daniel Denervaud (OTIF), n'ait pu, pour des raisons de santé, participer à la session, qui devait être la dernière d'une carrière de 37 ans dans le secrétariat de l'OTIF. En lui rendant hommage pour son dévouement et la qualité de son travail pendant cette carrière consacrée au service de la Commission d'experts du RID et de la Réunion commune, elle lui a souhaité un prompt rétablissement pour une longue et heureuse retraite.

XI. ADOPTION DU RAPPORT (point 10 de l'ordre du jour)

74. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session de printemps 2009 ainsi que son annexe sur la base d'un projet établi par les secrétariats.

Annexe

Textes adoptés par la Réunion commune
(Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011)
(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/114/Add.1)
