



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 Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses sur sa session d'automne 2017*

tenue à Genève du 19 au 29 septembre 2017

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–4	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	4
III. Citernes (point 2 de l'ordre du jour).....	6–8	4
IV. Normes (point 3 de l'ordre du jour)	9–10	6
V. Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies (point 4 de l'ordre du jour)	11–45	6
A. Rapport du Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	11–24	6
B. Engrais au nitrate d'ammonium.....	25–30	8
C. Harmonisation des prescriptions du RID/ADR et de celles du Code IMDG et du Règlement type de l'ONU en ce qui concerne l'interprétation du terme « structurellement propre à l'emploi » défini à la section 7.1.4 pour les grands conteneurs.....	31	9
D. Disposition spéciale 376	32	9

* Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2017-B. 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.



E.	Amendement à la disposition spécial 392.....	33–36	9
F.	Objets contenant des piles au lithium métal ou au lithium ionique.....	37–38	10
G.	Utilisation des termes « risque » et « danger »	39–41	10
H.	Obligations des participants.....	42	10
I.	Amendements corollaires	43	10
J.	Note explicative concernant l'affectation d'objets au numéro ONU 3363	44–45	11
VI.	Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)	46–71	11
A.	Questions en suspens	46–48	11
1.	Extension des dispositions du chapitre 5.2 sur la résistance aux intempéries aux plaques-étiquettes, aux panneaux orange et aux marques.....	46	11
2.	Amendement au paragraphe 1.6.1.30.....	47–48	11
B.	Nouvelles propositions	49–71	12
1.	Disposition spéciale 666.....	49	12
2.	Langues dans lesquelles les marques sont rédigées.....	50–52	12
3.	Tableau 1.10.3.1.2 – Liste des marchandises dangereuses à haut risque (gaz inflammables corrosifs relevant de la classe 2).....	53	12
4.	Marquage des engins de transport acheminant des colis contenant en petites quantités des marchandises des classes 1 à 9 (sauf les marchandises classées sous les numéros ONU 3077 et 3082) qui présentent des propriétés supplémentaires dangereuses pour l'environnement conformément au paragraphe 5.2.1.8.1 du RID/ADR/ADN	54	12
5.	Précisions concernant la « masse brute »	55	13
6.	Propositions diverses d'amendements pour clarification	56–62	13
7.	Transport de marchandises dangereuses interdites par la poste.....	63–66	13
8.	Indications révisées de l'OMI concernant la poursuite de l'utilisation des citernes mobiles et des véhicules-citernes routiers de type OMI existants pour le transport de marchandises dangereuses.....	67	14
9.	Évaluation de la conformité des récipients à pression non-rechargeables.....	68	14
10.	Classement des déchets	69	14
11.	Mesures transitoires.....	70	14
12.	Amendement au paragraphe 4.1.6.8.....	71	14
VII.	Interprétation du RID/ADR/ADN (point 6 de l'ordre du jour)	72–79	14
A.	Interprétation du paragraphe 7.5.2.1 du RID/ADR/ADN et du paragraphe 7.5.1.1 de l'ADR : « équipements utilisés »	72–74	14
B.	Interprétation de la définition de « transport » à la section 1.2.1	75	15
C.	Conséquences de la section 1.8.1 pour les autorités compétentes.....	76–79	15
VIII.	Rapport des groupes de travail informel (point 7 de l'ordre du jour).....	80–88	15
A.	Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE.....	80–85	15
B.	Rapport de la réunion du groupe de travail destinée à actualiser l'architecture de la télématique pour les marchandises dangereuses	86–87	16

C.	Rapport du groupe de travail informel sur les méthodes de substitution en matière de contrôle périodique.....	88	16
IX.	Accidents et gestion des risques (point 8 de l'ordre du jour)	89–95	17
X.	Élection du bureau pour 2018 (point 9 de l'ordre du jour).....	96	17
XI.	Travaux futurs (point 10 de l'ordre du jour)	97	17
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	98–109	18
A.	Hommage à M. Jacques Marmy (IRU).....	98	18
B.	Transport de récipients à pression agréés par le Département des transports des États-Unis d'Amérique (DOT).....	99–100	18
C.	Corrections à la version 2017 de l'ADR.....	101–109	18
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	110	19
Annexes			
I.	Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2019 (voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1).....		20
II.	Rapport du Groupe de travail sur les citernes (voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2).....		21

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 19 au 29 septembre 2017 sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne).
2. Conformément à l'article 1, paragraphe a), du Règlement intérieur de la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2), les représentants des pays suivants ont participé de plein droit à la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie.
3. Conformément à l'article 1, paragraphe b), du Règlement intérieur, la République démocratique du Congo était représentée à titre consultatif.
4. Conformément à l'article 1, paragraphes c) et d), du Règlement intérieur, étaient représentées à titre consultatif :
 - a) L'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer), la Commission centrale pour la navigation du Rhin et l'Organisation pour la coopération des chemins de Fer (OSJD) ;
 - b) Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes : Association européenne des gaz industriels (EIGA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale de la savonnerie, Comité européen de normalisation (CEN), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Conférence européenne des négociants en carburant et combustibles (CENCC), Cosmetics Europe, Fertilizers Europe (FE), Union internationale des chemins de fer (UIC), Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/147 et Add.1.

Documents informels : INF.1, INF.2/Rev.1 et INF.3 (Secrétariat).

5. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/147 et Add.1 (document RID-17001-RC de l'OTIF) tels que mis à jour par les documents informels INF.1 et INF.2/Rev.1, ainsi que l'emploi du temps provisoire, INF.3.

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

Documents :

- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/31 (Fédération de Russie) (Proposition d'ajout d'une rubrique à la liste des marchandises transportées dans des citernes garnies d'un revêtement de protection collé ou appliqué par vaporisation)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/36 (Belgique) (Temps de retenue – Information dans le document de transport)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/38 (Royaume Uni) (Rapport du groupe de travail informel sur le contrôle et la certification des citernes)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/40 (Pays-Bas) (Formes en coupe transversale des sections des réservoirs des citernes)
- ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/43 (Fédération de Russie) (Propositions diverses d'amendements pour clarification)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 et Add.1 (Secrétariat)
Rapport du Groupe de travail spécial de l'harmonisation des
Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de
l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II (Projet
d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en
vigueur le 1^{er} janvier 2019, textes restés entre crochets).

- Documents informels :*
- INF.28 (Belgique) (Observations sur le document -/2017/31)
 - INF.10 (Royaume Uni), INF.23 (Autriche), INF.26 (ERA),
INF.36 (UIP), INF.38 (Commission européenne),
(Observations sur le document -/2017/38)
 - INF.11 (Royaume Uni) (Modèle de plaque pour les citernes
RID/ADR)
 - INF.13 (Allemagne) (Utilisation des aciers inoxydables
austénoferritiques)
 - INF.17 (Pays-Bas) (EN 14596 – soupape de décompression
d'urgence) INF.18 (Pays-Bas) (Citernes mobiles en matière
plastique renforcée de fibres)
 - INF.24 (France) (Définition de la capacité d'un réservoir ou
d'un compartiment de réservoir de citerne)
 - INF.25 (France) (Application du paragraphe 4.3.2.3.4)
 - INF.29 (Belgique) (Mesures transitoires pour l'utilisation de
citernes avec un réservoir en aluminium et un revêtement
protecteur pour des matières ayant un pH inférieur à 5,0 ou
supérieur à 8,0)
 - INF.30 (Secrétariat) (Modifications des mesures transitoires)
 - INF.32 (France) (Marquage de la date de l'épreuve la plus
récente conformément au paragraphe 6.8.2.5.1)
 - INF.35 (Royaume Uni) (Citernes : épreuve des soupapes de
décompression des véhicules-citernes destinés au transport de
GPL lors des contrôles intermédiaires)
 - INF.42 (France) (Formes en coupe transversale des réservoirs
des citernes – Observations sur le document
TRANS/WP.15/AC.1/2017/40).

6. L'examen de ces documents a été confié à un groupe de travail qui s'est réuni du 19 au 21 septembre sous la présidence de M. A. Bale (Royaume Uni).

Document informel : INF.46 (Rapport du Groupe de travail).

7. La Réunion commune a repris à son compte les conclusions et recommandations du Groupe de travail, dont le rapport est reproduit à l'annexe II en tant que deuxième additif au présent rapport. Les propositions d'amendements au RID/ADR/ADN adoptées pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019 figurent à l'annexe I du présent rapport. Sauf indication contraire, les textes placés entre crochets devront être vérifiés à la prochaine session. La Réunion commune a toutefois recommandé que le WP.15 et la Commission d'experts du RID les adoptent en l'état, quitte à les corriger le cas échéant après la session de printemps de la Réunion commune.

8. S'agissant du point 18 et du paragraphe 40 concernant l'acceptation de documents et de signatures électroniques dans le cadre du contrôle des citernes, il a été constaté que les signatures électroniques ne bénéficiaient pas toutes du même niveau de sécurité et qu'il serait nécessaire que le niveau d'assurance soit suffisant pour répondre aux exigences de la norme ISO 17020 concernant la traçabilité du personnel de contrôle.

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

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/32 (CEN)
(Information sur les travaux en cours au CEN).

Documents informels : INF.34 (Allemagne) (Dispositions transitoires pour les normes référencées pour la première fois au paragraphe 6.2.4)

INF.37 (CEN) (Information sur les travaux en cours au CEN).

9. L'examen de ces documents a été confié au Groupe de travail sur les normes qui s'est réuni pendant les pauses déjeuner.

Document informel : INF.53 (Rapport du Groupe de travail sur les normes).

10. La Réunion commune a pris note des conclusions du Groupe de travail sur les normes et adopté ses propositions (voir annexe I).

V. Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies (point 4 de l'ordre du jour)

A. Rapport du Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26 et Add.1 (Secrétariat).

11. La Réunion commune a pris note du rapport du Groupe de travail et examiné un par un les amendements visant à l'harmonisation avec les dispositions du Règlement type annexé à la vingtième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, qu'elle a adoptées sous réserve de quelques modifications d'ordre rédactionnel (voir annexe I) et des observations qui suivent. Le moment venu ces observations devraient être portées à la connaissance du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

12. En ce qui concerne la nouvelle sous-section 2.1.4.3, en réponse à une question soulevée par le représentant de la Fédération de Russie, il a été précisé que l'on entendait par matières énergétiques les matières organiques dont les groupes fonctionnels sont énumérés dans les tableaux A6.1 et A6.3 de l'annexe 6 du Manuel d'épreuves et de critères, comme il est indiqué au paragraphe 2.1.4.3.1. La question s'est alors posée de savoir s'il convenait d'introduire une définition à la section 1.2.1. Cette question devrait être posée au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

13. À l'alinéa 2.1.4.3.1 b) il a été relevé que la terminologie employée pour décrire les groupes d'emballage dans le texte anglais (high hazard, medium hazard, low hazard) ne correspond pas à la terminologie habituelle (high danger, medium danger, low danger). Après une longue discussion sur l'emploi des termes « hazard » et « danger » dans le texte anglais, il a été décidé d'ajouter sous la définition de « marchandises dangereuses » un NOTA précisant que ces deux termes sont synonymes. Certaines délégations ont cependant estimé qu'un tel NOTA pourrait avoir des conséquences inattendues et que le problème ne se posait pas pour le texte français, qui dans l'ADR est le seul à faire foi en ce qui concerne les annexes et qui devait donc servir de référence pour les traductions. Comme ces incohérences provenaient de recommandations de l'ONU, il a été jugé préférable de porter cette question à l'attention du Sous-Comité d'experts, sachant que certains termes sont différemment consacrés par l'usage dans divers pays anglophones.

14. S'agissant de la question posée au paragraphe 8 du rapport, au sujet de l'opportunité de conserver au paragraphe 2.2.8.1.1 la phrase entre crochets, absente du Règlement type, qui indique que la Classe 8 vise également des matières non corrosives, selon le critère, mais le devenant en présence d'eau ou d'humidité, le représentant du CEFIC a fait savoir qu'il n'y

avait pas consensus à ce sujet au sein de son organisation. Les points de vue des représentants des gouvernements étaient divisés, certains se montrant favorables à l'harmonisation avec le Règlement type et le SGH alors que d'autres préconisaient une approche plus restrictive. La question a été mise aux voix et la Réunion commune a décidé à la majorité de conserver la différence existante avec le Règlement type. Il serait toutefois utile de porter cette question à l'attention des Sous-Comités TMD et SGH et d'y revenir à la lumière des opinions exprimées par ces deux organismes.

15. De même, en ce qui concerne la question posée au paragraphe 9, le représentant du CEFIC a déclaré que son organisation n'était pas en mesure de donner une réponse et les points de vue des représentants des gouvernements divergeaient également. Plusieurs d'entre eux estimaient que l'actuel paragraphe 2.2.8.1.9 devait être supprimé car il pouvait avoir pour effet d'exempter des mélanges remplissant les critères de corrosivité, même s'ils étaient soumis à réglementation en ce qui concerne le transport maritime et aérien. La proposition de suppression de l'article 2.2.8.1.9 a été mise aux voix et adoptée.

16. Pour ce qui est des paragraphes 21 et 22 portant sur de nouvelles dispositions applicables au transport d'objets, notamment du numéro ONU 3363, la Réunion commune a décidé de supprimer l'alinéa 1.1.3.1 b), pour assigner la disposition spéciale 301 au numéro ONU 3363 avec la suppression de la dernière phrase concernant les exemptions susceptibles d'être accordées par l'autorité compétente et de traiter de manière uniforme les conditions d'exemption de toutes les Parties contractantes, au moyen de la disposition spéciale 672 proposée par le groupe de travail.

17. Il a aussi été décidé de proposer une mesure transitoire de quatre ans en ce qui concerne la suppression de l'alinéa 1.1.3.1 b), afin d'éviter des problèmes imprévus, dans la mesure où le nombre et la nature des objets n'avaient pas été clairement précisés.

18. En relation avec la discussion sur le marquage des batteries au lithium, le représentant de la Suisse a relevé un problème pratique résultant de l'exigence d'indiquer sur la marque un numéro de téléphone permettant d'obtenir des informations supplémentaires. On lui demandait en effet souvent si cette indication était obligatoire. Il a été souligné que le marquage provenait à l'origine de la réglementation aérienne et proposé qu'une note puisse être ajoutée pour préciser que ce numéro n'est pas obligatoire pour le transport terrestre. Le représentant de la Suisse a été invité à soumettre le problème dans un document, éventuellement après consultation du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

19. S'agissant du paragraphe 15 du rapport, la Réunion commune a décidé d'adopter l'alinéa f) de la disposition spéciale 392.

20. Au sujet du numéro ONU 3536, BATTERIES AU LITHIUM INSTALLÉES DANS DES ENGINS DE TRANSPORT, il a été fait remarquer que la disposition spéciale 389 était peu claire car elle pouvait être interprétée comme indiquant que la rubrique s'applique aux batteries contenues dans un engin de transport, alors qu'elle s'applique en réalité aux engins de transport dans lesquels les batteries sont installées en groupe. Le texte a donc été modifié, sur proposition du secrétariat, dans le document informel INF.48. Cette modification devrait être portée à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

21. Pour le paragraphe 30 du rapport, la Réunion commune a souhaité que la question relative au paragraphe 1) a) de l'instruction d'emballage LP905 soit portée à l'attention du Sous-Comité d'experts. On peut se demander quel est le sens de ce paragraphe puisqu'en pratique les emballages ne sont pas éprouvés avec une batterie d'une certaine taille, forme ou masse à l'intérieur, mais avec des objets simulant ces batteries et des charges additionnelles pour simuler la masse.

22. Pour le paragraphe 31, la Réunion commune a noté que le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait confirmé que la plaque-étiquette à utiliser pour engins de transport contenant des piles au lithium, y compris le numéro ONU 3536, était celle qui correspond à l'étiquette de modèle n° 9 (et non pas 9A).

23. Pour le paragraphe 16 du rapport relatif à l'affectation d'une catégorie de transport aux troussees chimiques et troussees de premier secours relevant du numéro ONU 3316, la Réunion commune a estimé qu'il ne serait pas facile pour un transporteur ou un conducteur de véhicule de déterminer la catégorie de transport sur la base des différents produits contenus

dans une trousse et qu'il serait préférable d'envisager une solution plus pragmatique sur la base du groupe d'emballage indiqué dans le document de transport. Les deux options proposées pour la disposition spéciale 671 ont donc été remplacées par une troisième option proposée par la représentante de la Belgique dans le document informel INF.50 (voir annexe I).

24. Pour la nouvelle présentation des modèles d'étiquette au paragraphe 5.2.2.2.2, il a été relevé que les modèles d'étiquette concernaient les dangers principaux mais aussi les dangers subsidiaires. Il n'était donc pas pertinent, dans les en-têtes, de se référer à la classe. Il convenait plutôt de se référer au danger de classe, comme dans les textes actuels. Pour les matières radioactives, dans la deuxième colonne, il convenait d'indiquer « Catégorie I-Blanc », « Catégorie II-Jaune » et « Catégorie III-Jaune » par souci de cohérence avec les dispositions concernant la catégorie. Le représentant de la Suisse a été invité à porter ces modifications à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

B. Engrais au nitrate d'ammonium

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26, par. 11 et 12 (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1, annexe (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/35 (Suède).

Documents informels : INF.12 (Suède)
INF.22 (Fertilizers Europe).

25. La Réunion commune a noté que les propositions du secrétariat dans l'annexe du rapport du groupe spécial sur l'harmonisation visaient à harmoniser les dispositions actuelles du RID/ADR/ADN avec les nouvelles dispositions du Règlement type de l'ONU et notamment les procédures de classification des engrais au nitrate d'ammonium décrites dans la nouvelle section 39 du Manuel d'épreuves et de critères. Il a été relevé cependant que les dispositions actuelles du RID/ADR/ADN sont plus restrictives que celles du Règlement type dans la mesure où elles interdisent le transport de certaines compositions sauf dans les conditions prévues pour les explosifs de la classe 1.

26. Le représentant de Fertilizers Europe a indiqué que cela ne causerait pas de problème à l'industrie européenne de s'en tenir à l'approche plus restrictive actuelle du RID/ADR/ADN, même si cela impliquait des différences avec la réglementation maritime et aérienne. Il ne prévoyait pas d'implications économiques négatives pour l'industrie européenne si des engrais étaient importés en Europe par voie maritime dans des conditions éventuellement moins sévères, conformément aux dispositions du paragraphe 1.1.4.2.

27. Compte tenu des déclarations de Fertilizers Europe, la Réunion commune a accepté la proposition de la Suède (par. 4 du document informel INF.12) d'imposer des conditions plus sévères aux transports intérieurs dans les pays parties contractantes au RID/ADR/ADN et de n'accepter les conditions moins sévères que pour les importations par voie maritime ou aérienne conformément au paragraphe 1.1.4.2. Cette décision a été prise étant entendu toutefois que le Gouvernement de la Suède proposerait au Sous-Comité d'experts de l'ONU de modifier les procédures de la section 39 du Manuel d'épreuves et de critères en conséquence. L'effet de cette décision est que les compositions d'engrais au nitrate d'ammonium relevant des cases de sortie 4, 8, 15, 31 ou 33 ne devraient pas pouvoir être classées et transportées en classe 5.1, même avec l'assentiment de l'autorité compétente du pays d'origine, sauf dans le cadre d'accords multilatéraux selon le chapitre 1.5.

28. La proposition de Fertilizers Europe, dans le document informel INF.22, d'autoriser une exception pour le classement (en classe 5.1 plutôt qu'en classe 1) d'engrais accidentellement contaminés, a suscité l'opposition de plusieurs délégations pour des raisons de sécurité et parce que les exceptions relatives aux situations d'accidents sont déjà prévues au paragraphe 1.1.3.1 d) du RID/ADR/ADN et également dans la directive européenne 2008/68/CE. La proposition n'a donc pas été adoptée.

29. La proposition du secrétariat de définir plus précisément le terme « autorité compétente » utilisé à la section 39 du Manuel d'épreuves et de critères, de manière similaire à celle prévue pour la classification des explosifs sous les rubriques n.s.a. au paragraphe 2.2.1.1.3 a été adoptée. Il a été fait remarquer cependant que cette procédure d'approbation par l'autorité compétente du pays d'origine ou du premier pays touché par l'envoi était restrictive et qu'il conviendrait éventuellement d'envisager une procédure d'approbation par l'autorité compétente de n'importe quel autre Partie contractante de manière similaire à celle qui est prévue pour l'exclusion de la classe 1 selon le paragraphe 2.2.1.1.8.1.

30. La Réunion commune a noté que des amendements corollaires aux paragraphes 2.2.51.1.3, 2.2.51.1.5 et 2.1.3.7 étaient nécessaires mais que la proposition du secrétariat en annexe au rapport du groupe spécial devait être adaptée compte tenu de la décision d'adopter la proposition de la Suède (voir annexe I).

C. Harmonisation des prescriptions du RID/ADR et de celles du Code IMDG et du Règlement type de l'ONU en ce qui concerne l'interprétation du terme « structurellement propre à l'emploi » défini à la section 7.1.4 pour les grands conteneurs

Document informel : INF.15 (CEFIC).

31. La Réunion commune a estimé que le CEFIC devrait en premier lieu porter ses préoccupations à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU, ce qui lui permettrait de soumettre une proposition officielle pour la session de mars 2017 en tenant compte de l'avis du Sous-Comité.

D. Disposition spéciale 376

Document informel : INF.16 (Suisse).

32. La proposition de conserver la dernière phrase de la disposition spéciale 376 actuelle a été adoptée (voir annexe I).

E. Amendement à la disposition spécial 392

Documents informels : INF.27 (Allemagne)

INF.49 (Allemagne)

INF.54 (Allemagne).

33. Le représentant de l'Allemagne a expliqué que sa proposition d'étendre le champ d'application de la disposition spéciale 392 aux gaz non inflammables et non-toxiques (groupes A et O) répondait à un besoin de l'industrie automobile, car les systèmes de confinement de gaz combustible conçus pour être installés dans les véhicules automobiles peuvent aussi contenir des gaz autres que des gaz inflammables.

34. Plusieurs délégation ont estimé qu'il conviendrait en premier lieu de soumettre une proposition au Sous-Comité d'experts de l'ONU pour assurer l'harmonisation multimodale. Toutefois le représentant de l'Allemagne a indiqué qu'il convenait de répondre aux besoins de l'industrie de façon urgente, et il a préparé une nouvelle proposition (INF.49) pour tenir compte des commentaires sur le document informel INF.27.

35. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles n'avaient pas de problème en principe pour les gaz du groupe A, mais certains doutes ont été exprimés concernant les gaz comburants du groupe O, notamment les numéros ONU 1070, 1072, 2451, 3156 et 3157 et les solutions d'ammoniac relevant du numéro ONU 2073.

36. Le représentant de l'Allemagne a finalement établi au cours de la session un projet de nouvelle proposition (INF.54) visant à résoudre ce problème au moyen de la disposition spéciale 660. Cette proposition a été adoptée.

F. Objets contenant des piles au lithium métal ou au lithium ionique

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/39 (Allemagne, Suède).

37. Les avis étaient partagés sur la proposition de ne pas requérir l'apposition d'une étiquette 9A sur des objets qui contiennent à la fois des matières dangereuses et des piles au lithium. Les dispositions actuelles de l'alinéa 1.1.3.1 b) permettent cette exemption. Les dispositions de la nouvelle section 2.1.5 ne s'appliquent que si les marchandises dangereuses contenues dans les objets en font partie intégrante et le Règlement type n'est pas très clair quant à la manière de traiter les objets qui contiennent des piles au lithium amovibles.

38. La proposition mise aux voix a été adoptée mais cette décision devrait être portée à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

G. Utilisation des termes « risque » et « danger »

Documents informels : INF.4 et INF.4/Add.1 (Roumanie, UIC et IRU).

39. La Réunion commune a noté avec intérêt les travaux de la Roumanie, de l'UIC et de l'IRU concernant l'utilisation et la définition des termes « risque » et « danger ». La Réunion commune a confirmé que ces travaux pourront se poursuivre au sein d'un groupe de travail informel avec le mandat suivant :

a) Élaborer un projet de définitions des notions de risque et de danger dans le contexte du RID/ADR/ADN et en tenant compte des relations avec d'autres contextes comme le SGH, les normes internationales relatives aux méthodes d'évaluation et d'estimation des risques telles que la norme EN ISO 12100/2010, le glossaire relatif au guide cadre élaboré dans le cadre des travaux de l'Atelier de l'ERA et le Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission européenne concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'estimation des risques ;

b) Vérifier comment ces définitions s'appliquent dans l'ensemble du texte du RID/ADR/ADN.

40. La Réunion commune validera ces concepts à une prochaine session et le groupe informel pourra se réunir de nouveau sur la base des décisions de la Réunion commune.

41. Le groupe de travail informel devrait se réunir à Valenciennes, en France, les 15 et 16 janvier 2018. Les délégations intéressées ont été invitées à se faire connaître auprès des représentants de la Roumanie, de l'UIC ou de l'IRU.

H. Obligations des participants

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/25 (Roumanie).

42. La proposition de la Roumanie visant à clarifier le texte du paragraphe 1.4.1.1 n'a pas reçu de soutien lors de cette session. Plusieurs délégations souhaitaient notamment attendre les résultats du groupe de travail informel sur les définitions de danger et de risque avant de prendre une décision.

I. Amendements corollaires

Document informel : INF.9 (Allemagne).

43. La Réunion commune a confirmé les amendements corollaires aux amendements à la section 7.1.7 proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1 (voir annexe I). La Réunion commune a prié le secrétariat de porter ces amendements corollaires à l'attention du WP.15.

J. Note explicative concernant l'affectation d'objets au numéro ONU 3363

Document informel : INF.47 (Royaume Uni).

44. La Réunion commune a estimé que la référence aux désignations officielles de transport faite à la section 2.1.5 pouvait prêter à confusion lorsqu'il s'agit de déterminer si un objet peut être attribué au numéro ONU 3363 sachant que cette rubrique ne peut pas être utilisée pour les objets ayant une désignation officielle de transport et que de nouvelles désignations officielles de transport s'appliquant aux numéros ONU 3537 à 3548 ont été introduites dans le tableau A du chapitre 3.2. Dans le document informel INF.47, les représentants de la Suède et du Royaume-Uni ont proposé de clarifier la situation en ajoutant des notes à la section 2.1.5 et à la disposition spéciale 301.

45. Un membre du secrétariat a proposé une autre solution. Toutefois, aucune proposition n'ayant pu être formulée au cours de la session, il a été décidé d'introduire les notes suggérées dans le document informel INF.47 entre crochets parmi les textes adoptés énumérés à l'annexe I en attendant que soit soumise une nouvelle proposition que le secrétariat pourrait élaborer en consultant les représentants du Royaume-Uni et de la Suède et qui serait examinée aux prochaines sessions du WP.15 et de la Commission d'experts du RID, ou encore à la prochaine session de la Réunion commune.

VI. Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)

A. Questions en suspens

1. Extension des dispositions du chapitre 5.2 sur la résistance aux intempéries aux plaques-étiquettes, aux panneaux orange et aux marques

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/1 (UIC).

Documents informels : INF.31 et INF.31/Rev.1 (UIC).

46. La Réunion commune a adopté les propositions d'amendements contenues dans les documents informels INF.31 et INF.31/Rev.1 (voir annexe I).

2. Amendement au paragraphe 1.6.1.30

Documents informels : INF.52 et INF.57 (France).

47. Le représentant de la France a demandé dans le document INF.52 que le délai prévu pour se conformer aux nouvelles dispositions du paragraphe 5.2.2.2.1.1 soit reporté du 30 juin 2019 au 30 juin 2021 de façon à permettre l'écoulement des stocks existants d'étiquettes pour lesquelles l'épaisseur de la ligne intérieure formant le carré est inférieure à la nouvelle épaisseur prescrite de 2 mm.

48. L'attention a été appelée sur le fait que la question avait déjà été examinée par le Sous-Comité d'experts à sa session de juillet 2017. Le Sous-Comité avait décidé qu'il n'était pas nécessaire de spécifier une épaisseur minimale pour cette ligne et avait invité les organisations administrant les règlements modaux à ignorer cette prescription (ST/SG/AC.10/C.3/102, par. 69). La Réunion commune a ainsi décidé d'adopter l'amendement au paragraphe 5.2.2.2.1.1.2 présenté dans le document informel INF.57 entre crochets et d'inviter le WP.15 et la Commission d'experts du RID à appliquer pour les textes entre crochets le même principe que celui énoncé au paragraphe 7 du présent rapport, à savoir que les textes qui seraient adoptés à la fin de l'année pourraient néanmoins être réexaminés, si cela était jugé nécessaire, par la Réunion commune à sa session de mars 2018.

B. Nouvelles propositions

1. Disposition spéciale 666

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/27 (Suisse).

49. La proposition d'amendement de la disposition spéciale 666 a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe I).

2. Langues dans lesquelles les marques sont rédigées

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/28 (Suède).

50. Le document a de nouveau mis en lumière les problèmes posés par les prescriptions de marquage en transport international lorsque les marques ne sont pas des pictogrammes et comportent des textes. La langue utilisée, n'est pas nécessairement comprise dans tous les pays d'origine, de transit et de destination, et le fait de prescrire que les marques soient rédigées dans plusieurs langues se justifierait du point de vue de la sécurité mais poserait indéniablement des problèmes de facilitation des transports. Dans certains cas, les langues à utiliser sont précisées mais pas toujours, ce qui pose des problèmes d'interprétation pour les expéditeurs ou les contrôleurs. La Suède a donc proposé d'harmoniser l'approche sur la base de celle qui est utilisée pour la documentation, qui consiste à rédiger le marquage dans la langue du pays d'origine, et si cette langue n'est ni l'anglais ni l'allemand ni le français, dans une de ces trois langues, à moins que des accords multilatéraux entre pays intéressés n'en disposent autrement.

51. Les avis étaient partagés sur la question. Pour certains, les dispositions actuelles étaient acceptables en transport international et l'exigence éventuelle d'une langue supplémentaire qui ne serait pas non plus toujours comprise dans tous les pays traversés compliquerait les opérations de transport sans améliorer de manière significative la sécurité. Certaines délégations craignaient que cette proposition les empêche d'utiliser les langues actuellement utilisées, par exemple dans les pays russophones. D'autres étaient favorables à cette proposition. Il a été aussi suggéré de n'utiliser que l'anglais, comme pour l'étiquetage des matières radioactives. Il a été rappelé par ailleurs qu'il est toujours possible de régler la question par des accords multilatéraux pour des transports internationaux régionaux dans des pays qui utilisent la même langue.

52. La représentante de la Suède a dit qu'elle soumettrait une nouvelle proposition pour tenir compte des avis exprimés.

3. Tableau 1.10.3.1.2 – Liste des marchandises dangereuses à haut risque (gaz inflammables corrosifs relevant de la classe 2)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/29 (Allemagne).

53. La proposition d'inclure les gaz corrosifs inflammables sous pression dans la liste des marchandises dangereuses à haut risque à la ligne du tableau correspondant aux gaz inflammables a été mise aux voix et adoptée. La proposition de préciser qu'il est question de gaz non toxiques a également été mise aux voix et adoptée (voir annexe I).

4. Marquage des engins de transport acheminant des colis contenant en petites quantités des marchandises des classes 1 à 9 (sauf les marchandises classées sous les numéros ONU 3077 et 3082) qui présentent des propriétés supplémentaires dangereuses pour l'environnement conformément au paragraphe 5.2.1.8.1 du RID/ADR/ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/30 (Allemagne).

54. La proposition d'exempter de tels engins de transport de la marque « matière dangereuse pour l'environnement », mise aux voix, a été adoptée (par 15 voix contre 2) (voir annexe I). À la suite de l'intervention du délégué de la Suisse, la Réunion commune a discuté des répercussions potentielles de l'absence de cette marque au niveau des mesures locales de protection de l'eau. Elle a toutefois estimé que les quantités par emballage justifiaient cette exemption et relevé que les transports maritimes l'avaient déjà adoptée.

5. Précisions concernant la « masse brute »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/37 (Autriche).

55. L'option 2 de la proposition de l'Autriche a été adoptée, sans les mots « et dispositif de manutention », car ils pourraient poser un problème d'interprétation (voir annexe I). La Réunion commune a confirmé que les dispositifs de manutention visés dans des dispositions des instructions d'emballage ne doivent pas être pris en considération pour le calcul de la masse brute, contrairement aux dispositifs solidaires des objets tels que des poignées.

6. Propositions diverses d'amendements pour clarification

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/43 (Fédération de Russie).

56. La Réunion commune a souhaité que les propositions concernant les paragraphes 2.2.7.2.4.6.1 et 4.2.1.19.2 soient d'abord examinées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

57. L'amendement au paragraphe 2.2.9.1.3 proposé a été adopté (voir annexe I).

58. Après discussion, la proposition concernant le paragraphe 5.3.2.2.1 a été retirée.

59. La proposition concernant l'alinéa 6.1.1.1 b) a été adoptée, telle que modifiée (voir annexe I).

60. La proposition concernant la sous-section 6.4.11 a été retirée pour maintenir la cohérence avec le Règlement type de l'ONU et après qu'il ait été rappelé que le paragraphe 6.4.11.11 ne s'appliquait généralement qu'au transport aérien.

61. La question concernant le paragraphe 6.6.5.1.6 doit être portée à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

62. Les propositions concernant les paragraphes 6.9.3.1, 6.10.1.2.1 et 6.8.3.2.21 ont été traitées par le Groupe de travail des citernes (voir annexe II).

7. Transport de marchandises dangereuses interdites par la poste

Document informel : INF.8 (Royaume Uni).

63. Plusieurs délégations ont partagé l'inquiétude du Royaume-Uni quant au fait que des marchandises dangereuses étaient transportées par les services postaux dans des conditions inacceptables, alors même que leur envoi postal était normalement interdit. Ils ont appuyé l'idée d'adopter dans le RID/ADR/AND les dispositions du Règlement type de l'ONU qui répercute les interdictions émanant des Actes de l'Union postale universelle (UPU) ainsi que les dérogations à ces interdictions.

64. Il a été souligné qu'il ne semblait pas nécessaire d'interdire le transport international de marchandises dangereuses par la poste s'il est effectué conformément aux réglementations de sécurité applicables, qu'il s'agisse du RID, de l'ADR, de l'ADN, du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI. D'un point de vue juridique, l'interdiction découle seulement des Actes de l'UPU, en raison de la difficulté de vérifier ce que les particuliers envoient par la poste. En ce qui concerne les quelques marchandises dangereuses autorisées en vertu des Actes de l'UPU, il semble aller de soi qu'elles doivent être conformes aux prescriptions pertinentes de réglementations internationales telles que le RID, l'ADR et l'ADN. Certaines délégations ne voyaient pas en quoi la proposition du Royaume Uni améliorerait la situation puisque le principal problème pour les services postaux est de se conformer aux interdictions émanant des Actes de l'UPU.

65. Il a également été reconnu que la croissance exponentielle des achats en ligne pose un problème : de nombreux produits sont commandés sur Internet et souvent les entreprises de distribution ne se préoccupent guère de savoir si les marchandises commandées sont dangereuses ou non. Elles n'utilisent cependant pas seulement les services postaux, mais aussi à l'occasion les services d'entreprises de courrier rapide, qui ne sont pas obligées pour leur part de se conformer aux interdictions des Actes de l'UPU. La question se pose dès lors de savoir pourquoi de tels services, qui œuvrent généralement dans le secteur privé, devraient être avantagées par rapport aux services publics postaux, surtout lorsqu'il s'agit avant tout de

faire en sorte que le transport de marchandises dangereuses, quel que soit le service utilisé, respecte les règlements de sécurité en vigueur. On pouvait se demander si l'ajout d'une référence aux Actes de l'UPU dans le RID/ADR/ADN résoudrait ce problème, qui n'est en fin de compte que le résultat du fait que l'expéditeur effectif omet de faire une déclaration et de respecter les réglementations.

66. Le représentant du Royaume Uni a indiqué qu'il réexaminerait la question à la lumière des observations recueillies.

8. Indications révisées de l'OMI concernant la poursuite de l'utilisation des citernes mobiles et des véhicules-citernes routiers de type OMI existants pour le transport de marchandises dangereuses

Document informel : INF.14 (Royaume Uni).

67. La Réunion commune a noté que la circulaire DSC.1/Circ.12 avait été remplacée par la circulaire CCC/Circ.3 et a décidé de modifier en conséquence la note de bas de page 1 au paragraphe 1.1.4.3.

9. Évaluation de la conformité des récipients à pression non-rechargeables

Document informel : INF.20 (Allemagne).

68. La Réunion commune a adopté les amendements au paragraphe 6.2.3.6.1 proposés (voir annexe I).

10. Classement des déchets

Document informel : INF.21 (Secrétariat).

69. La Réunion commune a confirmé que la note de bas de page 2 au paragraphe 2.1.3.5.5 devait être actualisée pour tenir compte des modifications de la législation européenne. La Réunion commune a estimé que les nouvelles références devraient être vérifiées par la Commission européenne avant la prochaine session du WP.15 (voir annexe I).

11. Mesures transitoires

Document informel : INF.30 (Secrétariat).

70. La Réunion commune a adopté les modifications et suppressions qu'il était proposé d'apporter à certaines mesures transitoires (voir annexe I).

12. Amendement au paragraphe 4.1.6.8

Document informel : INF.33 (Allemagne).

71. Le représentant de l'Allemagne a été invité à soumettre la proposition sous forme de document officiel à la prochaine session, en même temps que des arguments concernant la nécessité et les conséquences de cette proposition.

VII. Interprétation du RID/ADR/ADN (point 6 de l'ordre du jour)

A. Interprétation du paragraphe 7.5.2.1 du RID/ADR/ADN et du paragraphe 7.5.1.1 de l'ADR : « équipements utilisés »

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/23 (Allemagne).

72. Certaines délégations ont estimé que ces paragraphes concernaient tous les équipements qui étaient, ou pouvaient être, utilisés lors du chargement ou du déchargement, notamment ceux qui sont évoqués dans les sections 8.1.4 et 8.1.5 de l'ADR. D'autres étaient d'avis qu'ils ne concernaient que les équipements nécessaires au chargement et au déchargement.

73. Une autre question était de savoir qui du chargeur, du déchargeur ou du transporteur est responsable des contrôles. Il a été noté à cet égard que les situations pouvaient être fort différentes selon qu'il s'agit d'autochargement, de contrats signés entre chargeurs, déchargeurs et transporteurs, etc., et qu'il convenait de les étudier attentivement avant d'introduire de nouvelles dispositions.

74. Le représentant de l'Allemagne a indiqué qu'il élaborerait une nouvelle proposition à la lumière de discussions tenues.

B. Interprétation de la définition de « transport » à la section 1.2.1

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/24 (Roumanie).

75. La Réunion commune a jugé qu'il n'était pas nécessaire de modifier le paragraphe 5.4.1.1 pour y inclure des informations concernant les lieux d'expédition et de réception, car elles peuvent généralement être déduites des documents de transport, telles qu'une lettre de voiture CMR/CIM, qui sont requis pour le transport de marchandises en général.

C. Conséquences de la section 1.8.1 pour les autorités compétentes

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/41 (France).

76. La proposition avait été soumise à la suite des discussions ayant eu lieu lors de la précédente session (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, par. 17 à 20) et visait à introduire dans le RID et l'ADR le concept de l'article 4 3) de l'ADN selon lequel les Parties contractantes sont tenues de contrôler le respect des interdictions et conditions de transport.

77. Certaines délégations n'étaient pas favorables à cette proposition car elle imposait des obligations aux autorités compétentes. D'autres estimaient que, dans le contexte du transport international, les autorités compétentes des Parties contractantes étaient tenues vis-à-vis d'autres Parties contractantes de veiller à ce que les opérations de transport commençant sur leur territoire remplissent les conditions du RID et de l'ADR et que cela pouvait se faire par des contrôles. De même, les autorités compétentes des pays de transit et de destination pouvaient légitimement vérifier que les véhicules venus d'autres pays étaient exploités conformément aux conditions requises.

78. Certaines délégations craignaient que la disposition proposée puisse être interprétée comme une obligation de procéder à des contrôles systématiques plutôt qu'à des contrôles ponctuels.

79. Le représentant de la France a indiqué qu'il soumettrait une nouvelle proposition tenant compte des observations formulées.

VIII. Rapport des groupes de travail informel (point 7 de l'ordre du jour)

A. Groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/42 (France).

Documents informels : INF.41 et Add.1 (France).

80. La Réunion commune a été informée de l'avancement des modélisations effectuées par l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (INERIS) à la demande du Gouvernement français dans le cadre des travaux du groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE pendant le transport de marchandises dangereuses.

81. La Réunion commune s'est félicitée des résultats obtenus et a souligné la qualité et l'utilité de l'outil de modélisation utilisé.

82. La Réunion commune a confirmé la nécessité de réunir à nouveau le groupe de travail informel sur la base du mandat en cours pour commencer.

83. Le groupe de travail a été invité à redéfinir ce mandat pour tenir compte des observations formulées en session, notamment en ce qui concerne :

- La nécessité d'adopter une approche de gestion des risques pour la poursuite des travaux et d'évaluer le rapport coûts/bénéfices des solutions étudiées ;
- L'examen des scénarios et solutions qui pourrait être communs aux différents modes et de ceux qui nécessiteraient une approche différenciée, notamment dans les cas où une protection contre les feux provoqués par des équipements spécifiques au moyen de transport est envisagée. À cet effet, le groupe de travail pourrait se baser sur le Guide sur la prise de décisions préparé dans le cadre des travaux de l'Atelier de l'ERA.

84. Il a également été rappelé que les travaux du groupe de travail informel doivent porter sur toutes les matières qui peuvent causer un BLEVE et pas seulement sur le GPL.

85. La prochaine session aura lieu à Madrid, en Espagne, du 20 au 22 février 2018. Les délégations intéressées ont été invitées à se faire connaître auprès du représentant de l'Espagne.

B. Rapport de la réunion du groupe de travail destinée à actualiser l'architecture de la télématique pour les marchandises dangereuses

Document informel : INF.19 (Allemagne).

86. La Réunion commune a pris note des initiatives de l'Allemagne, de la France et de l'Italie en vue d'utiliser les solutions proposées par le groupe de travail informel de la télématique. L'idée était de décentraliser la fonction de « tiers de confiance » pour la confier à des organismes public ou privé dûment accrédités en lien les uns avec les autres ; les organisations internationales n'auraient plus qu'à gérer la liste des tiers de confiance agréés selon des critères spécifiques sans avoir à intervenir dans la gestion informatique du système.

87. Les représentants de l'Autriche, de la Belgique, des Pays-Bas et du Royaume Uni ont indiqué qu'ils étaient intéressés à participer à la réunion qui aura lieu à Bonn du 13 au 15 novembre 2017.

C. Rapport du groupe de travail informel sur les méthodes de substitution en matière de contrôle périodique

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/33 (AEGPL).

Documents informels : INF.55 et INF.56 (AEGPL).

88. La Réunion commune a adopté les textes proposés dans le document informel INF.55, tel que modifié par le document informel INF.56, avec quelques modifications (voir annexe I). Des ajouts supplémentaires pourraient être apportés ultérieurement au fur et à mesure de l'élaboration de nouvelles méthodes pour d'autres modèles particuliers de récipients à pression.

IX. Accidents et gestion des risques (point 8 de l'ordre du jour)

Documents informels : INF.5 (ERA) (Rapport sur la dixième session de l'Atelier sur la feuille de route sur la gestion des risques dans le contexte du

transport des marchandises dangereuses par route, chemin de fer et voies navigables)

INF.6 (ERA) (Deuxième phase de la feuille de route)

INF.7 (ERA) (Vue d'ensemble du cadre futur des guides relatifs à la gestion des risques).

89. La Réunion commune a pris note des résultats des travaux de l'Atelier de l'ERA, notamment de la mise au point d'un guide cadre sur la gestion des risques, d'un guide sur l'estimation des risques, d'un guide sur la prise de décisions, et d'un glossaire. Un guide sur les données est également prévu mais n'a pas pu être finalisé pour l'instant. Une partie du guide sur les données a donc été provisoirement incluse dans le guide sur l'estimation des risques.

90. La Réunion commune a également pris note des informations détaillées fournies par le représentant de l'ERA sur l'utilisation prévue de ces guides. Il a précisé que lorsque ces guides seraient achevés et publiés, une deuxième phase pourrait être la mise au point d'un outil de calcul des risques à condition que des ressources budgétaires appropriées soient mises à disposition.

91. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles soutenaient la publication des guides mais certaines ont émis des réserves sur l'étendue de l'utilisation future de ces guides et outils. Elles ne souhaitent pas que les opérations de transport soient soumises à une analyse de risque préliminaire systématique et obligatoire au moyen de ces instruments.

92. Le représentant de l'ERA a indiqué que toutes les parties intéressées seraient invitées à utiliser ces guides sur une base volontaire et qu'il y aurait d'abord une phase d'essai. L'utilisation dans un cadre légal n'était pas un objectif en soi et cette option ne serait envisagée éventuellement qu'après cette phase d'essai. Il a également précisé qu'il n'était pas prévu d'utiliser ces outils dans le cadre de la sûreté ou du chapitre 1.10.

93. Il a été suggéré que ces outils soient utilisés par les États individuellement dans le cadre de la détermination des restrictions à la circulation, comme le prévoit le chapitre 1.9, mais il a également été souligné que le chapitre 1.9 n'était pas le seul cadre possible pour l'utilisation de ces outils, notamment pour éviter les contradictions entre analyses locales et analyses globales. L'un des guides donne des exemples de mise en œuvre prévues, notamment de leur utilisation par des entreprises, associations ou institutions.

94. Une nouvelle session devait se tenir du 10 au 12 octobre 2017 au siège de l'ERA et la Réunion commune a noté que les textes des guides devraient être disponibles pour la prochaine session, en même temps que des propositions concrètes pour la deuxième phase du projet.

95. Le Président a rappelé qu'il avait également été demandé que ces ateliers se penchent sur la question de la révision du contenu des modèles de rapports d'accidents/incidents.

X. Élection du bureau pour 2018 (point 9 de l'ordre du jour)

96. Sur proposition du Royaume-Uni, M. C. Pfauvadél (France) et M. H. Rein (Allemagne) ont été réélus respectivement Président et Vice-Président pour 2018. M. Rein a fait savoir qu'il avait l'intention de prendre sa retraite en 2018 et qu'il pourrait être nécessaire d'élire un nouveau Vice-Président pour la session d'automne 2018.

XI. Travaux futurs (point 10 de l'ordre du jour)

97. La prochaine session aura lieu à Berne du 12 au 16 mars 2018.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

A. Hommage à M. Jacques Marmy (IRU)

98. La Réunion commune a été informée que M. Jacques Marmy quittait l'IRU pour des raisons professionnelles et qu'il ne représenterait donc plus cette organisation à ses sessions. Elle l'a remercié chaleureusement de sa contribution à ses travaux et lui a souhaité bonne chance dans ses nouvelles fonctions.

B. Transport de récipients à pression agréés par le Département des transports des États-Unis d'Amérique (DOT)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/34 (EIGA).

Documents informels : INF.40 (EIGA)

INF.51 (États-Unis d'Amérique).

99. La Réunion commune a pris note avec satisfaction des progrès réalisés dans les efforts visant à faire en sorte que la réglementation des États-Unis reconnaisse les agréments accordés par les Parties contractantes au RID/ADR/ADN pour des récipients à pression, ce qui devrait entraîner la reconnaissance réciproque par les Parties contractantes au RID/ADR/ADN des récipients à pression agréés aux États-Unis en vertu de la disposition 49 du Code de réglementation fédérale du Département des transports (DOT).

100. La Réunion commune a reconnu la nécessité de se conformer à la procédure légale en vigueur aux États-Unis et souhaité que la coopération se traduise par la modification simultanée de la disposition 49 du Code de réglementation fédérale et du RID/ADR/ADN, pour entrée en vigueur en 2021.

C. Corrections à la version 2017 de l'ADR

Document informel : INF.43 (Commission européenne).

101. La Réunion commune a noté que le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) avait adopté, à sa 102^e session de mai 2017 des corrections à l'ADR sur la base des décisions de la Réunion commune à sa session de mars 2017 concernant le RID, l'ADR et l'ADN (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe III) ainsi que d'autres corrections ne concernant que l'ADR. L'ensemble de ces corrections était contenu dans l'annexe III du rapport ECE/TRANS/WP.15/237.

102. Elle a également noté que la section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait estimé que les corrections 1 à 6 provenant de l'annexe III du rapport de la Réunion commune ne répondaient pas aux critères de correction définis par le Secrétaire général de l'ONU pour les traités dont il est dépositaire.

103. Comme il est d'usage, et comme l'avait demandé le Groupe WP.15 dans une telle éventualité, le Président du Groupe WP.15 avait décidé de soumettre, après consultation du secrétariat, une proposition d'amendement au nom de son gouvernement afin de rendre ces modifications effectives le plus rapidement possible, proposition reflétée dans la notification dépositaire C.N.345.2017-TREATIES-XI.B.14 du 3 juillet 2017.

104. Dans le document informel INF.43, le représentant de l'Union européenne a expliqué que la transformation du statut de ces modifications de « corrections » en « amendements » posait un problème juridique pour l'Union européenne. Selon les experts juridiques de la Commission européenne, la décision 2016/1795 du Conseil de l'Union européenne n'autorise les États membres de l'Union européenne à accepter que des corrections mineures et de forme aux amendements apportés à l'ADR et à l'ADN le 1^{er} janvier 2017, mais pas aux nouveaux amendements prévus. Il a donc souhaité que cette proposition d'amendements soit retirée pour éviter des complications juridiques.

105. Un membre du secrétariat a indiqué que les 13 propositions avaient été regroupées sous forme d'amendements pour éviter les complications administratives, mais que sur ces 13 propositions, six avaient été acceptées par la section des traités comme revêtant le

caractère de corrections. À son avis, trois autres revêtaient le caractère de corrections (les troisième, cinquième et dixième) mais le fait de ne pas procéder immédiatement à ces corrections n'aurait aucune effet pratique. Trois autres corrections (ajout des dispositions spéciales 368, 325 et 326 respectivement aux numéros ONU 2908, 2913 et 3326) lui paraissaient importantes du point de vue de la sécurité car elles concernaient le transport de matières radioactives conformément au Règlement de l'AIEA et visaient à assurer que des emballages vides ou des objets contaminés superficiellement (SCO) contenant de l'hexafluorure d'uranium soient transportés sous les rubriques applicables à l'hexafluorure d'uranium, matière extrêmement toxique et corrosive, plutôt que sous les rubriques « emballages vides » ou « objets contaminés superficiellement ». Les corrections, pour tous les modes de transport, avaient été édictées par le Sous-Comité d'experts de l'ONU dans le document ST/SG/AC.10/C.3/100/Add.1, annexe III.

106. La sixième correction concernait le marquage des colis contenant des piles au lithium exemptées en vertu de la disposition spéciale 188. Le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait corrigé le Règlement type pour permettre non seulement ce marquage sur fond blanc, mais également sur fond suffisamment contrastant, comme il est normalement d'usage pour tous les marquages de danger. La non-prise en compte de cette correction dans le RID/ADR/ADN était susceptible de désavantager les fabricants européens par rapport aux fabricants hors Europe qui exportent leurs piles en conformité avec les réglementations maritime ou aérienne qui elles, devaient être corrigées conformément aux recommandations du Sous-Comité d'experts.

107. La Réunion commune a confirmé qu'il existe des alternatives juridiques pour donner effet aux propositions d'amendements contenues dans la notification dépositaire, par voie de correction ou d'accords multilatéraux.

108. Elle a estimé que :

- Le secrétariat de la CEE devrait consulter la section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU pour envisager une procédure de correction dans tous les cas possibles si la proposition d'amendements venait à être retirée ou si elle n'était pas acceptée à cause d'objections ;
- Dans le cas de corrections concernant des matières radioactives, qui visent finalement à clarifier l'interprétation des textes actuels, l'industrie et les organismes de contrôle devraient interpréter les textes conformément aux corrections proposées ;
- Au cas où les modifications ne pourraient pas être prises en compte conformément aux procédures déjà engagées ou envisagées ci-dessus, elles devraient impérativement être prises en compte dans la série d'amendements dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} janvier 2019.

109. La Réunion commune a recommandé que le Conseil de l'Union européenne, lorsqu'il élabore de projets de décisions et les examine, fasse preuve de la souplesse requise pour permettre d'éventuelles corrections ou, le cas échéant, des changements, sans qu'il soit nécessaire de prendre une nouvelle décision dans l'intervalle habituel de deux ans.

XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

110. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session d'automne 2017 sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

(voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1)

Annexe II

Rapport du Groupe de travail sur les citernes

(voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.2)
