



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.15/153
9 juin 1998

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-QUATRIÈME SESSION
(4-8 mai 1998)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Ouverture de la session	2 - 4
Adoption de l'ordre du jour	5
Soixantième session du Comité des transports intérieurs	6
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (État de l'accord, protocole d'amendement, autorités compétentes, accords spéciaux	7 - 22
Amélioration des méthodes de travail	23 - 30
Restructuration de l'ADR	31 - 33
Véhicules-citernes	34 - 49
Autres questions en suspens	50 - 68
Programme de travail	69 - 70

Questions diverses 71 - 80

Adoption du rapport 81

Annexe 1 - Règles relatives à l'amélioration des méthodes de travail

Appendice - Présentation normalisée des documents

Annexe 2 - Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR devant entrer en vigueur
le 1er janvier 1999

PROJET DE RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-QUATRIEME SESSION

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-quatrième session du 4 au 8 mai 1998 sous la Présidence de M. J. Franco (Portugal) et la Vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Ukraine. Etaient également représentées les organisations non gouvernementales suivantes : l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), l'Association européenne des citernes mobiles (EPTA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. Le Directeur de la Division des transports, M. J. Capel Ferrer a accueilli les participants. Il a attiré l'attention du Groupe de travail sur les orientations du Comité des transports intérieurs concernant le transport des marchandises dangereuses ainsi que sur le suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne-12-14 novembre 1997).

3. Il a informé la réunion que, en vue de l'importance croissante du travail de l'Unité de marchandises dangereuses et du soutien apporté à ce travail par les Etats membres, dans le cadre de la réforme de la CEE, il avait proposé la promotion de cette unité au rang de section, qui engloberait le transport des marchandises dangereuses et autres cargaisons spéciales, et celle du chef de l'unité, c'est-à-dire, le secrétaire du Groupe de travail, au rang de chef de cette nouvelle section. Cette proposition a été acceptée.

4. En ce qui concerne le poste vacant P2, il a informé le Groupe de travail que, malgré les règles internes applicables actuellement au recrutement, selon lesquelles il n'est normalement pas possible de recruter du personnel temporaire sur les postes vacants, il a obtenu une exception pour ce poste à partir du 1er juin pour une période de 6 mois. Il a cependant indiqué que cette bonne nouvelle était contrecarrée par une mauvaise, à savoir, que l'autre poste P2 de l'unité deviendrait vacant sous peu suite à la promotion, sur un autre poste de la CEE, de son titulaire actuel. Il avait demandé et espérait obtenir également une exception pour recruter quelqu'un temporairement aussi sur ce poste et demandé aux délégués d'informer le secrétariat au cas où ils avaient des propositions à faire à ce sujet. Il a, par ailleurs, rappelé qu'il faudrait attendre l'organisation d'examens nationaux compétitifs en 1999 pour pourvoir définitivement ces postes. Il a, enfin, fait remarquer que, du fait que le niveau de postes concernés (P2) est très bas, le problème du deuxième P2 cité précédemment risquait de se renouveler à l'avenir puisque les jeunes fonctionnaires débutant à ce niveau cherchent rapidement une promotion à un niveau supérieur.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/WP.15/152

Document informel: INF.1

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour préparé par le secrétariat. Les documents informels supplémentaires énumérés dans le document informel INF.1 seraient examinés le cas échéant au cas par cas sous le point de l'ordre du jour concerné.

SOIXANTIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORT INTÉRIEURS

Documents : ECE/TRANS/125, paragraphes 110 à 117 et 136 à 145
ECE/TRANS/125/Add.1

6. Le Groupe de travail a pris note du rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixantième session, notamment les paragraphes concernant ses travaux. Il a été convenu de revenir sur les questions évoquées lors de la discussion du point pertinent de l'ordre du jour.

ETAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ET QUESTIONS CONNEXES (ETAT DE L'ACCORD, PROTOCOLE D'AMENDEMENT, AUTORITÉS COMPÉTENTES, ACCORDS SPÉCIAUX)

Etat de l'Accord

7. Le représentant de l'Irlande a annoncé que son pays devrait devenir partie contractante à l'ADR avant la fin de l'été 1998.

Accords spéciaux

Documents: TRANS/WP.15/1998/2 (Secrétariat)

8. Le Groupe de travail a pris note de la liste complète (à jour le 1er février 1998) des accords spéciaux conclus au titre des marginaux 2010 (Annexe A) et 10 602 (Annexe B).

9. Un membre du secrétariat a invité les délégations à vérifier les accords particuliers concernant la classe 2 et à signaler ceux qui n'ont plus lieu d'être.

10. Il a rappelé que les dérogations temporaires accordées avant le 1er janvier 1995 ne seront plus valides après le 31 décembre 1998 à moins qu'elles ne soient renouvelées et que les dérogations temporaires accordées à partir du 1er janvier 1995 sont valides pour cinq ans au maximum.

11. La représentante de la France a demandé que des signataires d'accords multilatéraux en informent directement toutes les parties contractantes en faisant parvenir une copie de l'accord signé simultanément au pays initiateur, aux autorités compétentes de tous les autres pays parties contractantes et au secrétariat.

12. Un membre du secrétariat a rappelé que la procédure avait été décidée par le Groupe de travail à sa cinquante-neuvième session et figurait à l'annexe 2 du document TRANS/WP.15/142. Il a dit que la proposition de la France améliorerait la situation en pratique, et qu'il conviendrait dans ce cas de modifier le paragraphe (5) de cette procédure pour prévoir qu'un pays signataire expédie également une copie simultanément non seulement au secrétariat et au pays initiateur, mais également à tous les autres Etats parties contractantes.

Liste des autorités compétentes

Document: TRANS/WP.15/1998/3
INF.17 (France)

13. Le secrétariat a prié les autorités compétentes de l'ADR de vérifier leurs adresses respectives et de communiquer les changements éventuels.

Notifications en application du marginal 10 599

Documents : TRANS/WP.15/1997/6 et -/1998/6 (Finlande)
TRANS/WP.15/1997/32 (Norvège)
TRANS/WP.15/1997/33 (Suisse)

14. Le Groupe de travail a été informé des notifications reçues en application du marginal 10 599.

15. Le représentant de la Norvège a mis à disposition des pays intéressés une carte routière actuellement distribuée aux frontières aux transporteurs routiers, les informant des mesures spéciales applicables sur les trajets en Norvège.

Protocole d'amendement de 1993

16. Le Groupe de travail a invité vivement les Parties contractantes à l'ADR qui n'ont pas encore déposé les instruments nécessaires à l'entrée en vigueur du Protocole du 28 octobre 1993 portant modification des articles 1 a), 14 (1) et 14 (3) b) de l'ADR (Allemagne, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Lituanie, Roumanie, ex-République yougoslave de Macédoine et Yougoslavie) à engager sans délai les procédures nécessaires.

Application de l'ADR sur les territoires de la Fédération de Russie

Document informel: INF.2 (Finlande)

17. Les représentants de la Finlande, de la Pologne et de l'IRU ont expliqué les problèmes qui se posent pour les transports internationaux de marchandises dangereuses à destination de la Fédération de Russie ou en transit par ce pays. Diverses républiques de la Fédération de Russie ont établi des règles spéciales en sus des prescriptions de l'ADR, applicables aux transports internationaux, en contradiction avec l'article 2 de l'ADR qui prévoit que le transport des marchandises dangereuses qui ne sont pas interdites selon l'Annexe A doit être autorisé si les conditions des annexes A et B sont respectées. Or ces républiques imposent des conditions plus sévères qui ne sont pas prévues par lesdites annexes A et B, à savoir :

- des interdictions non prévues;

- des autorisations écrites pour chaque expédition et pour chaque matière;
- des certificats d'agrément pour tous les véhicules (alors que ceux-ci ne peuvent être exigés que pour les véhicules des types FL, OX, AT, EX II et EX III).

18. Ces prescriptions supplémentaires sont non seulement en contradiction avec l'ADR, mais sont un frein au développement économique dans la mesure où elles entravent la circulation des véhicules, bloquent les véhicules aux frontières, augmentent les coûts de transport et pénalisent les entreprises dont le bon fonctionnement dépend d'approvisionnements réguliers en matières premières.

19. Il a été rappelé que lors de sa dernière session, le Comité des transports intérieurs avait noté avec regret que certains Etats avaient mis en oeuvre de telles mesures, en contradiction avec la résolution No.217 du 4 février 1971 du Comité. Cette résolution recommande aux gouvernements intéressés, afin de prévenir les difficultés qui pourraient résulter d'une diversité de prescriptions nationales applicable aux transports internationaux, de n'appliquer les dispositions du marginal 10 599 que dans les cas où ceci est jugé indispensable et de s'efforcer dans de tels cas d'éviter d'introduire toute prescription qui impliquerait des demandes d'autorisation pour chaque transport en cause. Par ailleurs le marginal 10 599 en question a été depuis modifié pour fixer précisément les cas où les prescriptions nationales additionnelles peuvent être édictées, et demande aux Parties contractantes d'en informer le secrétariat.

20. Le Groupe de travail a exprimé sa préoccupation devant cette situation en Fédération de Russie, et a noté avec satisfaction que le secrétariat, par l'intermédiaire du conseiller régional de la Division des transports, avait porté le problème à l'attention du Ministère des transports de la Fédération de Russie et attendait des éclaircissements pour le mois de juin 1998.

Langues officielles des pays Parties contractantes à l'ADR

21. La représentante du Royaume-Uni a souhaité obtenir une liste de langues officielles dans chaque pays partie contractante à l'ADR aux fins d'application du marginal 10385. Le secrétariat a été prié d'établir un document à cet effet.

Interprétation des marginaux 2XX1a

Document informel : INF.12 (Suisse)

22. Le Groupe de travail considère les modifications proposées dans le document INF.12 comme superflues et il ne partage pas le souci du gouvernement de la Suisse, également manifesté par celui de l'Autriche, à propos de l'interprétation des marginaux en ce qui concerne l'obligation de document de transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Le Groupe estime que les textes des marginaux XX1a indiquent déjà clairement que, hormis les conditions spécifiées dans ces marginaux 2XX1a, aucune des dispositions des annexes A et B applicables à la classe, y compris bien évidemment les prescriptions générales, n'est applicable aux transports effectués selon ces marginaux. S'il s'avérait cependant que ces textes n'étaient pas suffisamment clairs, le groupe étudierait une modification adéquate lors d'une prochaine session sur la base de propositions écrites.

AMELIORATION DES METHODES DE TRAVAIL

Documents : TRANS/WP.15/145, paragraphe 124
TRANS/WP.15/147, paragraphes 82 à 85
TRANS/WP.15/150, paragraphe 76
TRANS/WP.15/1998/7 (Pays-Bas)

Règlement intérieur du Groupe de travail WP.15

Document informel :
INF.9 (EPTA)

Commentaires sur le document
TRANS/WP.15/1998/7.

23. Après un échange de vues sur le projet de règlement intérieur préparé par les Pays-Bas, le Groupe de travail a estimé qu'il serait peut-être trop ambitieux de mettre au point un règlement intérieur complet à la présente session, car le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe s'applique déjà mutatis mutandi aux délibérations du Groupe de travail et la mise au point d'un règlement intérieur séparé risquait d'être longue, délicate et demanderait un examen au niveau du Comité des transports intérieurs et de la Commission elle-même si ce nouveau règlement contenait des règles s'éloignant sur le fond des règles basées sur le mandat de la CEE ou la Charte des Nations Unies.

24. Par ailleurs, il paraissait difficile de fixer dans un tel règlement des règles concernant la périodicité des sessions ou limitant de façon trop restrictive le mandat du Groupe de travail, car ces règles dépendent en définitive du programme de travail et sont donc susceptibles d'être révisées à chaque session du Comité des transports intérieurs.

25. Le Groupe de travail a décidé d'étudier en premier lieu les règles proposées par les Pays-Bas qui visent à améliorer l'efficacité des travaux sans contrevenir au Règlement intérieur actuel de la CEE et aux règles imposées par l'Assemblée générale, mais en les précisant et en les adaptant à ce souci d'amélioration des méthodes de travail, par exemple en ce qui concerne la documentation.

26. Sur la base des propositions formulées au chapitre V du document -/1998/7, le Groupe de travail a adopté des règles en ce qui concerne la documentation à soumettre à ses futures sessions ainsi que pour l'ordre du jour de la dernière session d'une période d'amendements (voir annexe 1).

27. Le Groupe de travail a également adopté la proposition des Pays-Bas en ce qui concerne l'endossement des décisions de la Réunion commune, à savoir que le Groupe de travail endosse en principe les décisions de la Réunion commune, mais qu'il garde la prérogative de ne pas accepter certaines décisions. Dans ce cas les points de désaccord, avec les justifications appropriées, doivent être portés à l'attention de la Réunion commune pour discussion ultérieure.

28. Le représentant de l'OCTI a dit que dans le cas de la Commission d'experts du RID, il y avait un accord tacite pour s'en tenir aux décisions de la Réunion commune; en cas de désaccord la Commission d'experts du RID adoptait les textes issus de la Réunion commune et portait ces points de désaccord à l'attention de la Réunion commune. Il a également souligné que la Commission d'experts du RID tenait également compte dans la mesure du possible, des décisions divergentes du WP.15 si les sessions du WP.15 avaient lieu avant celles de la Commission.

29. Un membre du secrétariat de la CEE a fait remarquer qu'il y avait donc, en théorie, deux approches différentes, l'une consistant à s'en remettre entièrement aux décisions de la Réunion commune, l'autre consistant à préserver la souveraineté des organes spécifiques. Il a fait observer par ailleurs qu'il arrivait,

en pratique, également à la Commission d'experts du RID, de s'écarter des textes adoptés par la Réunion commune. La solution idéale du point de vue harmonisation consisterait évidemment à s'en tenir aux décisions de la Réunion commune, mais il revenait évidemment à chacun des organes concernés de définir, en cas de désaccord, la décision appropriée pour le mode de transport concerné en équilibrant les intérêts de l'harmonisation et ceux du mode en question.

30. Le Groupe de travail a souhaité que les différents principes et règles adoptés au cours de la présente session soient également applicables aux délibérations de la Commission d'experts du RID, et le représentant des Pays-Bas s'est engagé à les proposer à cet organe.

RESTRUCTURATION DE L'ADR

31. Un membre du secrétariat a fait rapport sur l'état d'avancement des travaux de restructuration. L'examen de la Partie 2 (Classification) du RID/ADR restructuré était terminé, et les discussions en cours sur les parties 1, 4, 5 et 6 devaient se poursuivre dans le cadre de la prochaine session du groupe de restructuration du RID (Würzburg en Allemagne, 18-22 mai 1998).

32. Par ailleurs, le secrétariat envisageait de préparer plusieurs documents notamment sur les chapitres 4.3, 5.3, 5.4 et les parties 11 et 12.

33. Le Groupe de travail s'est félicité de l'état d'avancement des travaux et a noté que les sessions de septembre de la Réunion commune et de novembre du Groupe de travail devraient être très actives dans ce domaine.

VEHICULES-CITERNES

Stabilité des véhicules-citernes

Documents : TRANS/WP.29/GRRF/1997/8, et -/Add.1
TRANS/WP.15/1997/22 (Secrétariat)
TRANS/WP.15/R.431

34. Le Groupe de travail a noté que le projet de règlement : Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement a été adopté par la Réunion d'experts en matière de roulement et de freinage (GRFF) du Groupe de travail de la construction des véhicules (WP.29) et qu'il sera soumis au groupe WP.29 pour adoption définitive en juin 1998.

35. Rappelant que ce projet de règlement a été élaboré à sa demande, le Groupe de travail s'est félicité de la qualité des travaux du groupe GRFF.

36. Le représentant de l'OICA a estimé que le groupe WP.15 devrait déterminer précisément à quel type de véhicules ce règlement pourrait s'appliquer; il était d'avis que la plupart des véhicules-citernes actuels destinés au transport de produits pétroliers répondraient aux exigences de ce règlement, mais que ce n'était pas le cas pour d'autres véhicules, notamment les véhicules-citernes destinés au transport de gaz. Il estimait notamment que ces derniers étant donné l'épaisseur de paroi des citernes, résistaient mieux à l'accident en cas de retournement du véhicule.

37. Plusieurs délégations étaient d'avis qu'il s'agissait d'un problème général de sécurité routière, que ce règlement devrait avoir pour objectif d'éviter le renversement du véhicule quelle que soit la matière transportée et qu'il n'y avait donc pas lieu de prévoir des cas particuliers.

38. Les délégations ayant des commentaires particuliers sur les prescriptions de ce règlement ont été priées de les communiquer directement au groupe WP.29. Une fois ce règlement définitivement adopté, il conviendrait de prévoir comment modifier le marginal 211 128 pour y faire référence.

39. L'OICA a été priée de présenter des propositions écrites et justifiées pour ce qui concerne le champ d'application si elle considère qu'il y aurait des difficultés d'application de ce règlement.

Rapport du groupe de travail informel sur la construction des citernes

Documents :TRANS/WP.15/R.405 (Italie), TRANS/WP.15/R.429, -/R.430 et -/R.433 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1997/3 (Espagne), TRANS/WP.15/1998/4 (Allemagne)

Documents informels : INF.6 (Rapport du Groupe de travail informel), INF.24 (Allemagne)

40. Le Groupe de travail a pris note du rapport du groupe informel de Paris (11-13 février 1998) notamment des discussions sur la protection arrière des citernes (marginal 10 220 (1)), les citernes à section polycentrique (marginal 211 127 (5) b) 4)), la formule d'équivalence pour l'épaisseur des réservoirs (marginiaux 21X 127(3) et (4)) ainsi que la sécurité des équipements montés sur la partie supérieure du réservoir.

41. Après de longues discussions sur chacun de ces sujets, le groupe de travail est convenu qu'ils devraient être à nouveau examinés par un groupe de travail informel (qui sera organisé par l'Allemagne) avant la prochaine session.

42. En ce qui concerne la protection arrière des véhicules, l'Allemagne a soumis une nouvelle proposition (INF.24) qui devrait être examinée par le groupe informel.

43. Pour les citernes à section polycentrique, la proposition de l'Italie (-/R.405) reste à l'ordre du jour et l'Allemagne soumettra à l'avenir une nouvelle proposition sur la conception des citernes.

44. Le Groupe de travail a adopté le principe visant à introduire des exigences d'épaisseur minimale de parois pour les citernes en acier ou en aluminium, étant donné que la mise au point d'une nouvelle formule d'équivalence risque de prendre beaucoup de temps. L'Espagne a maintenu la 2ème partie de sa proposition dans le document -/1997/3, et a offert de préparer un nouveau document pour l'introduction de prescriptions spécifiques sur ces épaisseurs minimales dans l'Appendice B.1a sur la base des propositions faites par le Groupe de travail de Paris.

45. Les avis étaient partagés sur la façon de traiter la question, et le représentant de l'Italie a été invité à soumettre un document pour la prochaine session et de faire des propositions aux instances de normalisation.

46. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il organiserait une nouvelle session du groupe de travail informel à Bonn ou à Cologne du 18 au 20 août 1998.

Renvoi à la norme Pr EN 12493

Document : TRANS/WP.15/1997/10 (AEGPL)

47. La proposition d'ajouter un nouveau marginal 211 223 pour permettre la détermination de l'épaisseur de la paroi cylindrique, des fonds et des couvercles des citernes destinées au transport de gaz de pétrole liquéfiés selon la future norme EN 12 493 a été renvoyée à la prochaine session.

48. Le représentant de l'AEGPL a été prié de s'assurer que ce projet de norme, dans sa version la plus récente, soit transmise à toutes les délégations avant la session. Il a également été prié de préparer un document faisant ressortir les éventuelles différences fondamentales entre les exigences de cette norme et les prescriptions de l'ADR. La présence d'un représentant du CEN serait également souhaitable.

49. Le représentant de la Commission européenne a dit que dans le cas de normes EN présentant des déviations dites du type "A", il serait possible dans la directive ADR de ne renvoyer qu'à certaines parties de la norme.

AUTRES QUESTIONS EN SUSPENS

Renvoi au Règlement ECE No. 105 (Accord de 1958)

Document : TRANS/WP.15/151 (Secrétariat)

Documents informels : INF.5 (Secrétariat), INF.13 (OICA), INF.15 (Secrétariat)

50. Le Groupe de travail a noté que le Secrétariat a préparé une liste d'amendements au Règlement ECE No. 105 concernant l'homologation de type des véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses qui doit être examinée par le groupe WP.29 à sa session de juin 1998 (INF.5, TRANS/WP.29/1998/39).

51. Il a également noté que ces amendements, alignant le Règlement No. 105 sur les dispositions de l'appendice B.2 de l'ADR ne pourraient pas, pour des raisons de procédures, entrer en vigueur au 1er janvier 1999, mais que le groupe WP.29 recommanderait aux administrations concernées de les appliquer dès le 1er janvier 1999 même s'ils ne sont pas déjà en vigueur.

52. Par ailleurs, le groupe GRSG a déjà émis des commentaires (voir INF.15) sur ces amendements. Ce groupe a considéré qu'il n'est pas toujours possible de vérifier la conformité avec les prescriptions des marginaux 220 533 et 220 534 et 220 536 (2) au moment de l'homologation de type du véhicule de base car cette vérification ne peut se faire que sur un véhicule complet équipé du compartiment de chargement. Par ailleurs il ne semble pas opportun au groupe GRSG de faire référence à la directive 78/548/CEE au marginal 220 536 tant que cette directive n'a pas été officiellement amendée.

53. Le Groupe de travail est convenu de modifier le paragraphe 10 281, d'ajouter un marginal 11 281 et de supprimer la référence à la directive afin de tenir compte des remarques du groupe GRSG (voir annexe 2).

Désignation “FL”

Document informel : INF.22 (France)

54. Sur proposition de la France, le Groupe de travail a décidé de modifier le libellé de la désignation FL au marginal 220 301 afin de tenir compte des modifications apportées aux marginaux 10 220 (2) et 10 251 a) exemptant les véhicules destinés au transport de carburant diesel conforme à la norme EN 590: 1993, de gazole et d'huile de chauffe légère (numéro d'identification 1202) ayant un point d'éclair défini dans la norme EN 590: 1993 des prescriptions de l'appendice B.2 applicables aux véhicules FL.

Chauffage à combustion**Marginal 220 536 (3) b)**

55. L'OICA souhaitant modifier le paragraphe b) du marginal 220 536 (3) pour viser également l'arrêt délibéré du moteur, le groupe de travail a invité son représentant à présenter une proposition écrite avec des justifications pour la prochaine session.

Marginaux 2009 et 10 063

Document : TRANS/WP.15/1997/4 (Autriche)

56. La proposition de l'Autriche visait à limiter le champ d'application des marginaux 2009 a) et 10 603 a) pour restreindre les quantités de marchandises dangereuses pouvant être transportées par des particuliers dans les conditions d'exemption de ces marginaux.

57. Plusieurs délégations ont émis des réserves sur cette proposition en doutant de l'efficacité de la prescription proposée qui semble contraire à l'esprit même de l'exemption. Comme elle a été également soumise à la Réunion commune (TRANS/WP.15/AC.1/1997/17), le représentant de l'Autriche a été prié de la vérifier et de la compléter le cas échéant en envisageant toutes les situations possibles, notamment le cas des transports de gaz par des particuliers.

Consignes écrites pour le conducteur - Marginal 10 385 (4)

Document : TRANS/WP.15/1997/17 (Norvège)

Document informel : INF.14 (OICA)

58. Dans le but de faciliter l'identification, par les services d'intervention, de l'emplacement des consignes écrites dans la cabine du véhicule, le groupe de travail a adopté une modification au paragraphe (4) du marginal 10 385 (voir annexe 2).

Fiches 1 à 4, Marginal 2704

Document : TRANS/WP.15/1997/24 (Suisse)

59. Un membre du secrétariat a expliqué l'incohérence du renvoi au marginal 2702 dans les fiches 1 à 4 du marginal 2704. Il était prévu à l'origine de prévoir le marquage du numéro ONU sur les colis exceptés au marginal 2702 (voir TRANS/WP.15/126/Add.10), puis l'on est revenu sur cette décision (voir TRANS/WP.15/AC.1/54, par. 137 et TRANS/WP.15/128/Add.5), sans penser à modifier en conséquence

les renvois, devenus sans objet, figurant dans les fiches 1 à 4. La proposition de la Suisse de corriger les fiches a été adoptée (voir annexe 2).

Périodes transitoires pour les véhicules destinés au transport des matières du marginal 2301, 61° c) et du marginal 2901, 20° c).

Documents : TRANS/WP.15/1997/26 (Suisse et Belgique) et -/27 (Suisse)

60. Le Groupe de travail a adopté le principe de prévoir des mesures transitoires pour les véhicules destinés au transport de produits transportés à chaud transportant des citernes bénéficiant des mesures transitoires aux marginaux 21X 381 et 21X 980. En conséquence de nouveaux marginaux 10 606 et 10 607 ont été introduits (voir annexe 2).

61. Le Groupe de travail a confirmé par ailleurs que les dispositions transitoires prévues aux marginaux 21X 381 et 21X 980 concernent non seulement les dispositions relatives à la construction des citernes mais également celles relatives aux épreuves sur ces citernes.

Moyens de télécommunications - Marginal 10 260

Documents : TRANS/WP.15/1997/29 (France)
TRANS/WP.15/1998/8 (EPTA)

Document informel : INF.19 (FIATA)

62. La représentante de la France a expliqué que sa proposition d'équiper les unités de transport de moyens de télécommunications ne s'applique qu'au transport des matières les plus dangereuses, en quantités significatives.

63. Plusieurs délégations ont souligné des problèmes d'ordre pratique tels que la difficulté de couvrir avec ces moyens de télécommunications toute la zone géographique de l'ADR et les difficultés de communication dans les langues des pays de transit.

64. D'autres ont estimé que cette prescription n'améliorerait pas la sécurité de manière suffisante pour justifier les coûts qu'elle occasionnerait pour les transporteurs.

65. D'autres délégations étaient favorables au principe, mais certaines estimaient qu'il devrait s'agir d'une recommandation, quelles que soient les matières transportées, plutôt que d'une prescription.

66. La représentante de la France a dit qu'elle présentera une nouvelle proposition à la prochaine session et qu'elle était ouverte aux suggestions relatives aux matières à viser.

67. Le représentant de la FIATA reformulera également sa proposition contenue dans le document informel INF.19.

Marginal 10 385

Document : TRANS/WP.15/1997/30 (CEFIC)

68. Le Groupe de travail a été informé que le CEFIC avait retiré cette proposition.

PROGRAMME DE TRAVAIL

69. Le Groupe de travail a pris note des dates de diverses sessions à venir en 1998 et début 1999, comme suit :

Groupe de travail spécial sur l'élaboration d'un projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (7ème session)
(AC.6) : 2-5 juin 1998

Sous-Comité d'experts des transports de marchandises dangereuses (15ème session) (ECOSOC) : 29 juin - 10 juillet 1998

Réunion commune RID/ADR/ADN : 15-25 septembre 1998 (avec éventuellement un groupe de travail le 14 septembre)

Groupe de travail spécial sur l'élaboration d'un projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (8ème session)
(AC.6) : 12-14 octobre 1998

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (65ème session) (WP.15) : 16-20 novembre 1998

Comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses (20ème session) (ECOSOC) : 7-16 décembre 1998

Réunion d'experts sur les Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) (WP.15/AC.2) : 11-15 janvier 1999.

70. L'ordre du jour de la 65ème session a été fixé comme suit :

1. Adoption de l'ordre du jour
2. Etat de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes
3. Amélioration des méthodes de travail */
4. Restructuration de l'ADR
5. Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR
 - (a) Véhicules-citernes
 - (b) Matériel électrique pour atmosphères explosibles
 - (c) Stabilité des véhicules-citernes
 - (d) Propositions diverses

*/ Sous réserve que des propositions écrites aient été soumises dans les délais.

6. Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement
7. Programme de travail
8. Elections
9. Questions diverses
10. Adoption du rapport.

QUESTIONS DIVERSES

71. Le Groupe de travail a pris note des documents TRANS/WP.15/1998/1 et -/5 (Allemagne) et du document informel INF.10 (AISE). Ces documents seront discutés à la prochaine session.

Clarification du marginal 2002(3) a)

Document informel : INF.3 (IRU)

72. Le Groupe de travail a confirmé que le paragraphe (a) du marginal 2002 (3) ne signifie pas que les informations requises concernant toutes les marchandises dangereuses chargées à bord d'un même véhicule doivent être consignées dans un seul document de transport. Les informations requises dans ce paragraphe peuvent être consignées dans plusieurs documents, notamment lorsqu'il y a plusieurs envois, comme indiqué d'ailleurs dans ce même paragraphe (destinataires multiples).

Amendements adoptés à la 63ème session

Document : TRANS/WP.15/151

73. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.15/151 qui comprend trois parties : les corrections (1997) aux annexes A et B de l'ADR, les amendements (1997) aux annexes A et B de l'ADR, et le projet d'amendements (1999) aux annexes A et B de l'ADR.

74. Le Groupe de travail a adopté quelques modifications éditoriales transmises au secrétariat (voir annexe 2).

75. Le Groupe de travail n'a pas adopté une proposition orale de l'Allemagne visant à aligner l'ADR sur le RID pour prévoir des dispositions transitoires pour les nouvelles prescriptions pour le calcul des capacités des dispositifs de décompression d'urgence pour les citernes destinées au transport des matières autoréactives et des peroxydes organiques.

76. Le Président a informé le Groupe de travail que le Gouvernement du Portugal présenterait ce projet d'amendements ainsi que les modifications et amendements supplémentaires adoptés à la présente session du Secrétaire général en tant que proposition officielle d'amendement aux Annexes A et B de l'ADR conformément à la procédure de l'article 14 de l'Accord.

Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement

Document : TRANS/WP.15/AC.1/1998/5 (Secrétariat)

77. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives aux conclusions de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997) et de la demande du Comité des transports intérieurs que ce sujet soit inscrit à l'ordre du jour de ses organes subsidiaires qui ont été priés d'étudier comment contribuer à ce suivi.

78. Le Groupe de travail a noté que la Conférence a invité la CEE, par l'intermédiaire de ses organes compétents, à promouvoir la poursuite des objectifs et la mise en oeuvre des mesures énoncées dans ces textes, dont en particulier, pour promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses au niveau international, organiser des séminaires et/ou des programmes éducatifs à l'intention des transporteurs ainsi que des stages de formation, notamment à l'intention des pays en transition.

79. Il a été décidé d'inscrire ce point à l'ordre du jour de la prochaine session, et les pays intéressés par l'organisation ou une contribution à l'organisation de telles activités ont été invités à se faire connaître et le cas échéant à soumettre des propositions.

Ressources en personnel de la Division des transports

80. Informé des problèmes de recrutement de personnel sur les deux postes P2 vacants, le Groupe de travail a souligné la nécessité, compte tenu du programme de travail extrêmement chargé de tous les organes concernés par le transport des marchandises dangereuses, de pourvoir immédiatement ces postes d'une façon ou d'une autre afin de permettre à ces organes de respecter les échéances qui leur sont fixées dans leur programme.

ADOPTION DU RAPPORT

81. Le Groupe de travail a adopté le rapport et ses annexes.

Annexe 1

Règles relatives à l'amélioration des méthodes de travail

Règle applicable à l'adoption des projets d'amendement adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN

Les projets d'amendement adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN devraient être approuvés par le Groupe de travail. Si le Groupe de travail en décide autrement, il porte cette décision à la connaissance de la Réunion commune, en la motivant, pour que cette dernière revienne sur la question.

Règle concernant l'ordre du jour du Groupe de travail à la dernière session d'une période d'amendement

A la dernière session (novembre) d'une période d'amendement, le WP.15 examine tous les projets d'amendement adoptés lors de ses réunions précédentes et de celles de la Réunion commune. Indépendamment des amendements adoptés, de nouveaux documents ne peuvent être inscrits à l'ordre du jour de cette dernière session que s'ils :

- ont trait à des modifications du texte amendé;
- harmonisent les annexes avec d'autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses.

D'autres propositions nouvelles ne pourront être acceptées que dans des circonstances exceptionnelles et avec l'accord du WP.15 à cette session.

Règles concernant les documents à soumettre au Groupe de travail des transports de marchandises dangereusesDocuments officiels

1. Les documents à examiner au titre de chaque point de l'ordre du jour d'une session doivent être communiqués dès que possible afin qu'ils parviennent au secrétariat au moins 12 semaines avant l'ouverture de la session ou, s'ils sont transmis simultanément en anglais, en français et en russe, au moins 6 semaines avant.
2. Ils doivent être communiqués selon l'un des modes ci-après, par ordre de préférence :
 - a) courrier électronique
 - b) courrier, sur support papier, accompagné d'une disquette
 - c) courrier, sur support papier.

Ils ne doivent pas être transmis par télécopie.

3. Les documents, y compris les rapports des groupes de travail, doivent être aussi brefs et concis que possible et ne pas avoir plus de 20 pages, sauf dans des cas exceptionnels où de longs passages de textes réglementaires ou de recommandations font l'objet de propositions de projets d'amendement.
4. Tous les documents contenant des propositions d'amendement à des textes réglementaires ou à des recommandations doivent respecter la présentation normalisée reproduite à l'appendice aux présentes règles, comporter un bref résumé et, le cas échéant, une justification tenant compte des critères ci-après :

Sécurité : Quelles sont les incidences sur la sécurité ?

Faisabilité : Quel est le secteur d'entreprise ou le service public concerné par l'amendement proposé ?

Quelles en sont les conséquences sur le plan des avantages et des inconvénients ? Faut-il prévoir une période transitoire ?

Application effective : L'application des modifications peut-elle être observée ou contrôlée ?

Cette règle ne vaut pas dans le cas de modifications de forme, d'amendements proposés par un groupe de travail ou d'amendements proposés dans un souci d'harmonisation avec les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses ou avec d'autres textes réglementaires.

5. Le secrétariat peut décider :
 - a) de reporter à la prochaine session les documents qui ne sont pas parvenus 12 semaines avant l'ouverture d'une session;
 - b) de ne traduire que des parties des documents de plus de 20 pages, afin de ne pas retarder leur distribution, lorsqu'ils contiennent de longues annexes techniques explicatives ou des tableaux qu'il n'est pas prévu d'inclure dans les règlements ou recommandations;
 - c) de retourner le document à l'expéditeur lorsque la présentation n'est pas conforme à celle prévue à l'appendice aux présentes règles. En pareil cas, le document peut être refondu selon la présentation exigée dans la règle 4, à condition que la version révisée parvienne au secrétariat au moins 10 semaines avant l'ouverture de la session;
Si tel n'est pas le cas, le document sera toutefois distribué sous sa forme initiale.

Documents informels

6. Les documents qui ne parviennent pas au secrétariat 12 semaines avant la session peuvent aussi être présentés pour examen lors de la session sous la cote "INF" (documents informels) à condition :

- a) Qu'ils contiennent des commentaires précis ou des renseignements supplémentaires concernant un document nouveau inscrit à l'ordre du jour provisoire et n'aient donc pu être présentés dans les délais voulus;
- b) Qu'ils soient uniquement présentés à titre d'information et n'exigent pas de décision du Groupe de travail;
- c) Qu'ils visent à corriger des erreurs flagrantes dans des textes existants; ou
- d) Qu'ils visent à ce que l'interprétation de textes existants soit précisée;
- e) Qu'ils contiennent le rapport d'un groupe de travail informel mentionné dans l'ordre du jour provisoire.

7. Le secrétariat affectera aux documents informels une cote "INF" qui sera communiquée à l'auteur du document, qui pourra faire parvenir des prétirages à d'autres délégations. L'auteur d'un document informel indiquera clairement le titre de sa communication, le document officiel auquel elle a trait, le cas échéant, et le point de l'ordre du jour au titre duquel elle devrait être examinée.

8. Les documents informels parvenus au secrétariat quatre semaines avant l'ouverture d'une session seront reproduits par le secrétariat dans la ou les langues originales de soumission et seront distribués aux délégations à l'ouverture de la session.

9. Les documents informels qui ne seront pas parvenus quatre semaines avant l'ouverture de la session ne seront pas reproduits par le secrétariat. Les délégations désireuses de présenter de tels documents informels tardifs en feront tenir copie au secrétariat par courrier électronique ou télécopie. Le secrétariat leur attribuera une cote INF qui sera communiquée à l'auteur qui assurera la reproduction de 100 exemplaires du document qui sera distribué aux autres délégations à l'ouverture de la session.

10. D'autres documents peuvent être distribués aux délégations en cours de session, par exemple des documents informels sans aucun lien avec un point de l'ordre du jour, des prétirages de propositions futures, etc. Ces documents ne recevront pas de cote INF, devront être reproduits et distribués par leur auteur et non par le secrétariat. Ils ne seront pas examinés lors de la session, sauf si le Groupe de travail en décide autrement.

APPENDICE : Présentation normalisée des documents

TITRE DU POINT DE L'ORDRE DU JOUR

Titre de la proposition, énonçant la question

Communication de ...

RESUME

Résumé analytique : Cette description indique quel est l'objet du document (amendement, pour information seulement)

Décision à prendre : Il est fait référence aux marginaux de l'ADR qu'il convient d'amender

Documents connexes : Énumération des autres documents clefs.

Introduction Motif/faits nouveaux, justifiant instamment la modification de l'ADR/...

Proposition Description de la modification proposée.
Y compris : Texte modifié des marginaux et amendements qui en découlent.

Justification Sécurité : Quelles sont les incidences sur la sécurité ?
Faisabilité : Quel est le secteur d'entreprise ou le service public concerné par l'amendement proposé ?
Quelles en sont les conséquences sur le plan des avantages et des inconvénients ?
Faut-il prévoir une période transitoire ?

Application effective : L'application des modifications peut-elle être observée ou contrôlée ?

Numéro et dates de la session
Numéro du point de l'ordre du jour

Annexe 2

**Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR
devant entrer en vigueur le 1er janvier 1999**

1. Modifications à la Partie 3 (Projet d'amendements 1999) du document TRANS/WP.15/151

Marginal

2201 2° A, Dans la rubrique 3340, ouvrir la parenthèse avant "Difluorométhane".

2° F 1965: Remplacer "Insérer après MÉLANGE A0" par "Insérer après MÉLANGE A"

Remplacer : "Insérer après MÉLANGE B." par : "Insérer avant MÉLANGE B".

Remplacer "Insérer : "3354 GAZ INSECTICIDE, INFLAMMABLE, N.S.A", avant le No. 1965"
par "Insérer : "3354 GAZ INSECTICIDE INFLAMMABLE, N.S.A.", après le No. 1965".

6°A NOTA 1: Remplacer "un gaz ou un mélange de gaz comprimé" par : "un gaz comprimé ou un mélange de gaz comprimé".

2201a (3), 2301a (7), 2401a (3), 2471a (2), 2501a (2), 2551a (2), 2601a (3), 2801a (6) et 2901a (2)

Alinéas (a) et (b): (Modification sans objet dans le texte français)

Note de bas de page: Ajouter à la fin " , c'est-à-dire 'en quantités limités' . "

2250 2° A Dans la 2ème ligne à ajouter au numéro d'identification 3220, lire : "(1), (2), (3), (5)/
-/3,6/10/0,72/g".

2300 (9) Lire le début comme suit :

La nitroglycérine en mélange, désensibilisée, liquide, inflammable, avec au plus ..." (reste inchangé).

2482 (4) Avant "du 16° a)", insérer : "(numéro d'identification 1411)".

2650 (8) Lire la fin du paragraphe comme suit :

"...fixées par l'autorité compétente du pays d'origine 5".

Au lieu de "Ajouter une note de bas de page comme suit:" lire "Ajouter les notes de bas de page 4/
et 5/ comme suit:".

Ajouter une note de bas de page 5/ qui se lit :

"5/ Si le pays d'origine n'est pas partie à l'ADR, l'autorité compétente du premier pays partie à l'ADR touché par l'envoi".

3510 (3) A la fin de la dernière phrase, remplacer “une épreuve statique de charge appliquée à la surface supérieure de l’emballage” par “l’épreuve de gerbage prévue au marginal 3555”.

10 281 Ajouter à la fin du marginal tel que modifié la phrase suivante:

“Lorsque le véhicule de base a fait l’objet d’une homologation de type, la conformité avec le marginal 220 536 (2) doit être vérifiée sur le véhicule complet.”

Note de bas de page 6/, supprimer "figurent dans le document TRANS/WP.29/1998/39 et".

10 316 (1) A la fin du paragraphe, remplacer “agences maritimes” par “bureaux d’expédition”.

11 108 Ajouter :

“Biffer “(1)” devant le paragraphe restant.”.

41 105 (8) c) Remplacer “de l’unité de réfrigération” par : “de l’unité et réfrigération”.

52 105 (6) c) Remplacer “de l’unité de réfrigération” par : “de l’unité et réfrigération”.

215 131 A la fin de la phrase, remplacer “autres dispositifs équivalents” par : “un autre dispositif équivalent”.

220 536 Remplacer le texte du paragraphe (1) par "[réservé]".

Supprimer la note de bas de page 3/.

2. Autres amendements supplémentaires aux annexes A et B de l’ADR (Projet d’amendements 1999)

2704 Dans les fiches 1 à 4, paragraphe 8., au lieu de “Voir marginal 2702.” lire “Aucune disposition.”

2901a (4) Lire les deux dernières phrases du paragraphe (4) comme suit :

“Les appareils doivent cependant être emballés conformément au marginal 2905 (1) a). Chaque colis doit être marqué selon le paragraphe (2) ci-dessus”.

10 385 (4) Lire comme suit: “Ces consignes doivent être conservées dans la cabine du conducteur de manière qui permette facilement leur identification.”

10 507 Biffer au début du marginal :

“Sans préjudice des mesures prévues ci-dessus au marginal 10 505,”.

Ajouter les nouveaux marginaux 10 606 et 10 607 suivants :

“10 606 Les véhicules-citernes, les véhicules porteurs de citernes démontables et les véhicules destinés au transport de conteneurs-citernes immatriculés avant le 1er janvier 1995 qui, avant cette date, servaient à transporter des matières du 61° c) du marginal 2301, et qui ne satisfont pas aux dispositions des

marginaux 10 220, 10 221, 10 251 et 10 261 peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2004. Lorsqu'un certificat d'agrément est exigé conformément au marginal 10 282 (2), ce certificat doit porter une mention indiquant que le véhicule a été agréé sur la base du marginal 10 606.

10 607 Les véhicules-citernes, les véhicules porteurs de citernes démontables et les véhicules destinés au transport de conteneurs-citernes immatriculés avant le 1er janvier 1997 qui, avant cette date, servaient à transporter des matières du 20° c) du marginal 2901, et qui ne satisfont pas aux dispositions des marginaux 10 220, 10 221, 10 251 et 10 261 peuvent être utilisés jusqu'au 31 décembre 2006.

Lorsqu'un certificat d'agrément est exigé conformément au marginal 10 282 (2), ce certificat doit porter une mention indiquant que le véhicule a été agréé sur la base du marginal 10 607."

11 205 (1) Remplacer "unités de transport des types II et III" par "unités de transport EX/II et EX/III".

(3) Remplacer "unités de transport du type III" par "unités de transport EX/II" et "unités de transport du type II" par "unités de transport EX/III".

11 281 Ajouter le nouveau marginal ci-dessous :

"Homologation de type des véhicules

11 281 Pour les véhicules EX/II et EX/III dont le véhicule de base a fait l'objet d'une homologation de type conformément au marginal 10281, la conformité avec les marginaux 220 533 et 220 534 doit être vérifiée sur le véhicule complet."

11 282 Remplacer "Type II et Type III" par "EX/II et EX/III".

220 301 Dans la désignation "FL", après "inférieur ou égal à 61 °C", ajouter : "(à l'exception des carburants diesel satisfaisant à la norme EN 590: 1993, du gasoil et de l'huile de chauffage (légère) - numéro d'identification 1202 - ayant un point d'éclair défini dans la norme EN 590: 1993)".
