



**Conseil Economique
et Social**

**Distr.
GENERALE**

**TRANS/WP.15/157
8 juin 1999**

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-SIXIÈME SESSION
(3-7 mai 1999)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Ouverture de la session	3
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	4 - 17
Restructuration de l'ADR	18 - 52
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR	53 - 97
Suivi de la Conférence régionale sur les Transports et l'environnement	98
Programme de travail	99 - 100
Adoption du rapport	101

Annexe 1 - Modifications aux propositions de l'ADR restructuré (Parties 12 et 13)

Annexe 2 - Projets d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (entrée en vigueur prévue
le 1er janvier 2001)

Additif - Texte récapitulatif des Parties 12 et 13 après première lecture.

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

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-sixième session du 3 au 7 mai 1999 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, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse. La Commission européenne était également représentée. Étaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) et les organisations non gouvernementales suivantes : l'Union internationale des transports routiers (IRU), le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA) et l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) et l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/WP.15/156

Document informel: INF.1

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour préparé par le secrétariat avec ajout des documents TRANS/WP.15/1999/1, -/2, -/3 et -/6. Les documents TRANS/WP.15/1999/28, -/29, -/30, -/31, -/32, -/33, -/34 reçus après le délai de douze semaines, ainsi que les documents informels supplémentaires seront examinés le cas échéant au cas par cas sous le point de l'ordre du jour concerné.

OUVERTURE DE LA SESSION

3. Le Directeur de la Division des Transports, M. J. Capel Ferrer a accueilli les participants. Il a rappelé que l'échéance prévue pour l'entrée en vigueur de l'ADR restructuré est le 1er janvier 2001 et que des efforts importants devraient être fournis par le Groupe de travail et par la Réunion commune en 1999 pour pouvoir respecter cette échéance.

ÉTAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ET QUESTIONS CONNEXES

Etat de l'Accord

Document : TRANS/WP.15/1999/4 (Secrétariat)

4. Les délégations ont été invitées à vérifier la liste des autorités compétentes et leurs coordonnées et à fournir les corrections éventuelles au secrétariat.

5. La représentante de la France a dit qu'il serait utile de maintenir les coordonnées des services administratifs et techniques responsables de l'homologation de type des véhicules, bien que les dispositions

relatives à la procédure d'homologation aient été remplacées par un renvoi au règlement No.105 de l'Accord de 1958. Un membre du secrétariat a indiqué que ces coordonnées étaient tenues à jour par le secrétariat du groupe WP.29 dans un document publié sous la cote TRANS/WP.29/343 (et ses révisions et additifs éventuels).

Protocole d'amendement de 1993

6. Le Groupe de travail a noté que la Roumanie a adhéré au protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3) (b) de l'ADR, adopté à Genève le 28 octobre 1993. Il a invité les dix Etats suivants qui n'ont pas encore déposé les instruments juridiques nécessaires à son entrée en vigueur à le faire le plus rapidement possible : Allemagne, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Lituanie, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Yougoslavie.

Accords particuliers

Document : TRANS/WP.15/1999/5

7. Le Groupe de travail a pris note de la liste des accords bilatéraux ou multilatéraux conclus en vertu des marginaux 2010 et 10 602 de l'ADR, en vigueur au 1er février 1999 et des Etats qui y sont parties contractantes.

Document INF.3 (Ukraine)

8. Le Groupe de travail a pris note des commentaires formulés par le Gouvernement de l'Ukraine en ce qui concerne l'invitation du Gouvernement de la Suède à signer l'accord M81. Il a été rappelé que les Etats initiateurs ne devraient envoyer ces invitations qu'aux autres Etats parties contractantes à l'ADR pour éviter ce genre de malentendu.

9. Le représentant de la Belgique a souligné des difficultés en ce qui concerne l'application de l'accord M80 car son libellé ne permet pas d'identifier précisément quelles matières sont considérées comme polluantes dans chaque Etat.

Notifications en application du marginal 10 599

Documents : TRANS/WP.15/1999/29 (Suisse)
TRANS/WP.15/1999/32 (Belgique)
TRANS/WP.15/1999/34 (Portugal)

Document informel : INF.6 (Espagne)

10. Le Groupe de travail a pris note des dispositions supplémentaires à l'ADR applicables sur les territoires de la Suisse, de la Belgique, de l'Espagne et du Portugal conformément au marginal 10 599.

11. Il a été suggéré que toutes les restrictions applicables en vertu du marginal 10 599 soient diffusées par INTERNET sur le site de la Division des transports. Un membre du secrétariat a dit qu'il n'y voyait pas d'inconvénient à condition que les fichiers informatiques lui soient transmis de manière présentable pour diffusion aux utilisateurs de l'ADR.

Document : TRANS/WP.15/1999/19 (Fédération de Russie)

12. Le Groupe de travail a pris note des explications fournies par le Gouvernement de la Fédération de Russie suite aux préoccupations exprimées par les autres Parties contractantes lors des dernières sessions du groupe et du Comité des transports intérieurs à propos des autorisations spéciales auxquelles les autorités russes soumettent les transports internationaux de marchandises dangereuses sur leur territoire.

13. Le Groupe de travail a regretté que ces explications ne font que confirmer que la Fédération de Russie, Partie contractante à l'ADR depuis 1994, ne respecte ni la lettre ni l'esprit de l'Accord en imposant unilatéralement des conditions de transport plus restrictives que celles prévues par les annexes sans que cela ne semble justifié par des raisons liées à l'application de l'article 4, paragraphe 1 de l'Accord ou du marginal 10 599.

14. Le Groupe de travail a noté que le Ministère des transports de la Fédération de Russie avait informé le secrétariat que les autorités compétentes allaient prendre des mesures pour résoudre ce problème, et que la Division des transports de la CEE correspondait avec ce Ministère pour expliquer les préoccupations des autres Parties contractantes.

15. Plusieurs délégations ont relevé cependant que le problème s'était aggravé depuis un mois pour les transporteurs dans la mesure où le coût des autorisations spéciales avait été relevé de 50DM à 75DM pour chaque région traversée, et où les délais pour l'obtention de ces autorisations - d'environ un mois - rendent difficiles la planification des opérations de transport et entraînent des surcoûts considérables du fait de l'immobilisation fréquente des véhicules.

16. Il a été relevé également que des certificats d'agrément B3 étaient requis pour des véhicules autres que ceux visés aux marginaux 10 282 et 11 282, ainsi que des certificats de formation des chauffeurs dans des cas où ceux-ci n'en ont pas besoin, par exemple les transports effectués selon le marginal 10 011.

17. Afin de résoudre ces problèmes par voie diplomatique et d'éviter dans la mesure du possible le recours aux procédures de règlement de litiges prévues à l'article 11 de l'accord ADR, les autorités compétentes des pays concernés ont été invitées à informer leurs ambassades à Moscou de leurs difficultés.

RESTRUCTURATION DE L'ADR

18. Un membre du secrétariat a résumé la situation des travaux en ce qui concerne la restructuration du RID et de l'ADR. Il a précisé que les propositions relatives au chargement, déchargement, utilisation des véhicules et conteneurs, seraient soumises à la Réunion commune de septembre, de même que celles relatives à leur étiquetage. Les textes relatifs aux instructions d'emballage résultant des travaux du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses de l'ONU ont été diffusés sous les cotes ST/SG/AC.10/25/Add.3 et -/Add.4 et sont disponibles sur le site web de la Division des transports et seront soumis à la Réunion commune de mai 1999, ainsi que les textes relatifs à la classe 7.

19. Le représentant de l'OCTI a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux du groupe de restructuration du RID; les textes relatifs à l'utilisation des citernes RID/ADR seraient discutés par la Réunion commune de mai; ceux relatifs à la construction des citernes seraient discutés par le groupe de restructuration du RID en juin puis soumis à la Réunion commune de septembre.

Annexe B de l'ADR

20. Le secrétariat a expliqué que l'Annexe A de l'ADR suivrait logiquement la structure du Règlement type de l'ONU (Parties 1 à 6) tout comme le RID. Toutefois, comme la partie 7 du règlement type de l'ONU concerne spécifiquement les opérations de transport, que ces dispositions doivent figurer dans l'annexe B de l'ADR, et qu'elles ne sont pas toutes identiques à celles du RID, il serait éventuellement préférable de les faire figurer dans la Partie 7 du RID et dans la Partie 11 de l'ADR, puisque pour l'ADR, il est prévu pour l'instant quatre parties (10 à 13) dans l'annexe B.

21. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il n'y aurait qu'un règlement national dans son pays pour le rail et la route, et il souhaitait donc que toutes les prescriptions identiques soient regroupées. Il a suggéré que la partie 10 de l'annexe B soit transférée dans la partie 1 de l'annexe A et que l'annexe B commence par la partie 7.

22. Comme les propositions relatives aux parties 10 et 11 de l'ADR restructuré n'ont pas encore été préparées, et que cette question concerne également la Réunion commune, le Groupe de travail n'a pas pu se prononcer sur la question et les secrétariats de la CEE et de l'OCTI devront réfléchir à la question avant de préparer les propositions.

Partie 12

Document TRANS/WP.15/1999/7 (Secrétariat)

23. Le Groupe de travail a examiné paragraphe par paragraphe la proposition du secrétariat relative à la partie 12 de l'ADR restructuré, et les modifications adoptées sont reflétées en annexe 1.

24. Il a été souligné que les dispositions des chapitres 12.1 à 12.3 sont des dispositions générales applicables à toutes les marchandises tandis que celles du chapitre 12.4 sont des dispositions spéciales applicables à des marchandises particulières suivant les indications du tableau du chapitre 3.2.

25. Le représentant de la Belgique a estimé que les dispositions relatives à la signalisation des engins de transport devraient également figurer dans cette partie. Il a été rappelé qu'il était prévu de les faire figurer au chapitre 5.3 conformément au règlement type de l'ONU, et qu'il conviendrait éventuellement de revenir sur la question après examen de ce chapitre 5.3 qui n'est pas encore disponible. Il serait également possible dans la Partie 12 de faire un renvoi au chapitre 5.3.

26. Le représentant de la Norvège s'est demandé si la disposition spéciale S01 ne devrait pas être remplacée par une section spéciale de prescriptions supplémentaires pour le transport d'explosifs. D'autres délégations étaient d'avis qu'il n'y avait pas lieu de traiter la classe 1 différemment des autres classes. Par ailleurs l'ensemble des dispositions supplémentaires relatives à cette classe sont groupées dans la disposition S01, et la référence à cette disposition dans la colonne appropriée du tableau du chapitre 3.2 est utile.

27. Le Groupe de travail a estimé que la disposition S02 ne devrait s'appliquer qu'aux matières pour lesquelles une étiquette du modèle No.3 est prévue. L'application à des matières liquides des classes 4.1, 4.2, 4.3 ou 5.2 nécessiterait une proposition écrite.

28. Les représentants de la Pologne et de la Norvège ont estimé que les marginaux 11 407, 61 407 et 91 407 devraient être reflétés dans la partie 12. Il a été rappelé que les dispositions relatives au chargement et au déchargement figureraient normalement dans la partie 11 (ou 7) et l'on pourrait éventuellement décider de l'emplacement le plus approprié pour ces dispositions lorsque les textes de ces parties seraient disponibles.

29. Le représentant de la Norvège était d'avis que le paragraphe 12.2.4.7 (marginal 10 507) devrait être supprimé, car son libellé est vague et son contenu est relativement subjectif. Par ailleurs la dernière phrase n'est plus en accord avec le marginal 10 385. Plusieurs délégations ont partagé cet avis, mais le groupe a estimé que la suppression de ce marginal ne pourrait se faire que sur la base d'une proposition écrite. Le représentant de la Norvège a dit qu'il en présenterait une pour la prochaine session.

30. Au paragraphe 12.1.2.2 c), le Groupe de travail est convenu qu'il conviendrait d'indiquer les références aux paragraphes où un permis portant autorisation d'effectuer le transport est requis.

31. La représentante du Portugal a proposé une rédaction nouvelle pour la section 12.2.1 (Formation spéciale des conducteurs) qui a été adoptée.

32. Le représentant de l'Allemagne a demandé si le marginal 10 315 (1) actuel s'applique dans le cas des citernes fixes ou démontables d'une capacité individuelle supérieure à 1 000 litres ou d'une capacité totale supérieure à 1 000 litres.

33. Il a été rappelé que la référence à 1000 litres a été ajoutée parce que la capacité minimale des citernes démontables est passée de 1 000 litres à 450 litres dans la définition du marginal 10 014, et que le groupe de travail n'a pas l'intention de requérir un certificat de formation pour les conducteurs de véhicules équipés de citernes démontables de capacité inférieure à 1 000 litres (TRANS/WP.15/1997/20 et TRANS/WP.15/150, para. 42).

34. Plusieurs délégations ont estimé que les conducteurs devraient être formés si la capacité totale des citernes démontables est supérieure à 1 000 litres, même si la capacité de chaque citerne est inférieure à 1 000 litres. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il préparerait une proposition pour la prochaine session.

Partie 13 - Dispositions relatives à la construction et l'agrément des véhicules

Document : TRANS/WP.15/1999/14 (Secrétariat)

35. La définition de véhicule a été placée entre crochets car elle reprend celle figurant à l'appendice B2 actuel mais n'est pas adaptée à la définition générale des véhicules visés par l'ADR auxquels s'appliquent cette Partie 13.

36. Sur une question de l'OICA, il a été précisé que le terme "Autre véhicule" désigne tous les véhicules autres que les véhicules EX/II, EX/III, OX, FL et AT, pour lesquels un certificat d'agrément selon le marginal 10 282 n'est pas exigé, mais qui peuvent être utilisés notamment pour le transport de matières solides en vrac ou de marchandises autres que celles de la classe 1 en colis. Il ne désigne pas les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses en quantités réduites selon le marginal 10 011. Pour ces transports, des exemptions d'application des prescriptions de la Partie 13 figureront en un endroit approprié (Partie 1 ou 10).

37. Le Groupe de travail est convenu que le modèle de certificat et les NOTA de l'appendice B.3 actuel devront être intégrés dans le chapitre 13.1. De même les dispositions des appendices B4 et B6 pourront être reflétées dans la Partie 12.

38. Le Groupe de travail a jugé utile de mentionner explicitement que le certificat d'agrément du marginal 10 282 n'est pas requis pour les véhicules autres que les véhicules EX/II, EX/III, OX, FL et AT, mais que cette mention devrait faire l'objet d'un NOTA sous le titre de la section 13.1.2 plutôt que d'une section séparée 13.1.3.

39. Le Groupe de travail a confirmé que les prescriptions des paragraphes 13.2.3.4.1, 13.2.3.4.2, 13.2.4.7.6 et 13.2.6 et le texte entre crochets du paragraphe 13.2.4.4 proposés par le secrétariat figurant aux marginaux 11 204 ou 11 222 relèvent bien du véhicule de base et auraient déjà dû figurer à l'appendice B2 actuel.
40. Sur une question du représentant de l'Allemagne, le Groupe de travail a confirmé qu'un véhicule soumis au marginal 10 282 ne doit plus transporter de marchandises dangereuses après expiration du certificat d'agrément tant qu'il n'a pas subi avec succès la visite technique relative au renouvellement de ce certificat. La deuxième phrase du 10 282 (4) indique seulement que si la visite est effectuée dans le mois précédent ou suivant la date nominale d'expiration, c'est cette date nominale d'expiration du certificat, et non pas la date de la visite, qui sert de base pour déterminer la nouvelle validité.
41. Le paragraphe 13.2.2.8 (marginal 220 517) a été supprimé car il n'aura plus lieu d'être compte tenu des dispositions relatives au matériel électrique en atmosphère explosible.
42. Le représentant de l'Autriche a estimé que les prescriptions relatives aux appareils de chauffage à combustion du marginal 10 222 devraient également être reflétées dans le tableau du chapitre 13.2 pour les "autres véhicules".
43. Le Groupe de travail a indiqué que les prescriptions du marginal 10222 (1) ne concernent que les véhicules EX/II, EX/III, AT, FL et OX.
44. Pour le marginal 10 222 (2), il s'agit des appareils de chauffage à combustion pour le chauffage des compartiments de chargement, et il n'est pas certain que ces dispositions concernent le véhicule de base. Elles devraient probablement être reflétées, ainsi que celles du marginal 10 300 (1) dans les chapitres 13.3 et 13.4, ce qui n'est pas le cas dans le document TRANS/WP.15/1999/14.
45. Le Groupe de travail a confirmé que la température maximale visée au paragraphe 13.6.1 (a) (voir marginal 52 248) est la température de régulation prévue aux paragraphes 2.2.41.1(19) et 2.2.52.1(16) pour chaque peroxyde organique ou matière autoréactive.
46. Le secrétariat a expliqué que la prescription relative au transport de quantité suffisante de réfrigération figurant actuellement au marginal 52 105 (6) (b) a été transformée en un NOTA sous la méthode R2 du 13.6.2 parce qu'il s'agit d'une prescription d'utilisation qui sera reprise à la partie 11 (ou 7) et qui n'est pas destinée aux transporteurs.
47. Le titre du chapitre 13.7 a été modifié pour refléter le fait que ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas des citernes démontables de capacité inférieure à 1 000 litres.
48. Le représentant du Royaume-Uni s'est demandé ce que l'on entendait par "éléments de train roulant" au 13.7.1.1 (marginal 211 101 (1)). Le Groupe de travail ne s'est pas prononcé mais n'a pas modifié ce texte qui existe dans l'ADR depuis longtemps. Le cas des citernes semi-remorques autoporteuses reposant directement sur un train roulant a été mentionné.
49. Le Groupe de travail a confirmé que dans le contexte du chapitre 13.7, c'est l'ensemble d'une citerne démontable une fois attachée au véhicule porteur (comme prévu au 13.7.1.2) et non pas la citerne démontable seulement (comme prévu actuellement au marginal 211 102 (2)) qui doit répondre aux prescriptions relatives aux véhicules-citernes.

50. Le Groupe de travail a également adopté le paragraphe 13.7.3.1 en confirmant que les prescriptions relatives aux moyens de fixation visés aux marginaux 211 121 et 212 121 concernent l'ensemble des moyens de fixation reliant la citerne au véhicule.

51. Le Groupe de travail a estimé qu'il serait nécessaire de prévoir pour les véhicules FL porteurs de conteneurs-citernes une disposition similaire à celle du marginal 211 128, assurant la possibilité de relier le conteneur-citerne au châssis au moyen d'au moins une bonne connexion électrique.

52. Le représentant de l'Espagne a proposé que l'on prescrive également que le conteneur-citerne soit équipé d'une prise de terre apte à recevoir un câble de connexion électrique, mais cette prescription ne relevant pas de la construction du véhicule, il a été invité à soumettre cette proposition à la Réunion commune pour les conteneurs-citernes RID/ADR et au Comité d'experts de l'ONU.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR

Véhicules-citernes

53. Le représentant de l'Espagne a retiré le document TRANS/WP.15/1997/3.

Documents : TRANS/WP.15/1999/13 (Espagne)
TRANS/WP.15/1999/15 (Allemagne)

Document informel : INF.13 (Allemagne)

54. Le représentant de l'Allemagne a présenté le rapport de la deuxième réunion d'un groupe de travail informel sur la formule de calcul d'épaisseur de paroi équivalente qui s'est tenue à Paris le 20 janvier 1999 (INF.13). Il a dit que les questions d'épaisseurs équivalentes et de protection arrière étaient liées et qu'il était prêt à préparer un nouveau document pour la prochaine session.

55. Le représentant de l'Espagne a accepté que ces questions soient débattues de nouveau à la prochaine session et a maintenu sa proposition.

56. Le Groupe de travail a rappelé qu'une décision définitive devrait être prise à la prochaine session.

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

Documents informels : INF.2 (CEN)
INF.10 (AEGPL)
INF.15 (CEN)

57. Le Groupe de travail a noté que le projet de norme prEN 12493 (conception et fabrication des véhicules citernes pour le transport de gaz de pétrole liquéfiés,) devrait être modifié pour comporter une annexe B normative concernant la zone climatique 1 (températures de référence ADR pour la conception et le remplissage) qui pourrait être applicable pour les transports ADR, et une annexe C informative concernant la zone climatique 2 qui pourrait être utilisée dans les pays désirant adopter des températures alternatives de référence pour le transport national et international restreint car les conditions climatiques dans ces pays permettraient des conditions de transport moins sévères.

58. La majorité du Groupe de travail n'était pas favorable au concept de deux zones climatiques pour les transports internationaux ADR. Par ailleurs la norme proposée devrait assurer impérativement le niveau de

sécurité au moins équivalent à celui de l'ADR. Les dérogations pour les transports nationaux relèvent de la compétence de chaque Etat ou, pour l'Union européenne, de la Commission européenne puisque le concept de zones climatiques est déjà prévu dans la directive 94/55/CEE et que les conséquences en matière de distortion de concurrence doivent être prises en compte. Pour les transports internationaux, ces dérogations devraient faire l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux.

59. Comme dans le projet de norme CEN les dispositions relatives à la conception des citernes diffèrent de celles de l'ADR, le Groupe de travail a souhaité que le CEN démontre de manière satisfaisante, à l'aide d'exemples concrets, que le niveau de sécurité offert par la norme est au moins équivalent à celui de l'ADR.

Document : TRANS/WP.15/1999/33 (Italie)

60. Le représentant de l'Italie a indiqué qu'il avait remanié le document TRANS/WP.15/R.405, concernant la protection des citernes polycentriques en cas de choc latéral ou de renversement compte tenu des discussions lors de la dernière session.

61. Le représentant de la Suisse a dit qu'il n'était toujours pas satisfait par cette proposition.

62. Le représentant de l'Allemagne aurait souhaité qu'une meilleure solution soit proposée, mais a noté que cette proposition garantit un niveau de sécurité équivalent à celui actuellement accepté selon le marginal 211 127 (4), qu'il ne juge pas idéal.

63. Cette proposition devrait être définitivement discutée à la prochaine session.

Equipement électrique pour atmosphère explosibles

Documents : TRANS/WP.15/1998/13 (Suède)
TRANS/WP.15/1999/12 (OICA/CLEPA)

Document informel : INF.14 (Royaume-Uni)

64. Après un débat sur ces documents, le groupe de travail a constaté qu'il subsiste quelques problèmes pour l'interprétation des dispositions proposées, notamment en ce qui concerne leur application au véhicule de base. Il serait plus facile de discuter ce document s'il était présenté sous la forme de dispositions à intégrer dans la partie 13 de l'ADR restructuré.

65. Il a été noté en particulier que si le marginal 10 252 (1) devait s'appliquer au véhicule de base, il faudrait diviser les véhicules FL en deux catégories, l'une pour les véhicules équipés de matériel électrique du groupe d'explosion II B, classe de température T4, et l'autre pour ceux équipés de matériel du groupe II C, classe de température T6.

66. Le représentant des Pays-Bas a indiqué que la prescription IIC/T6 avait été demandée par les responsables de dépôts pour l'acétylène, l'hydrogène et le disulfure de carbone car ces matières figurent dans la sous-division C de l'annexe informative de la norme EN 50 014. Un membre du secrétariat a dit que la liste de cette annexe ne contient pas toutes les matières inflammables de la classe 2 ou de la classe 3 de l'ADR, et qu'il serait utile de connaître les critères pour le groupe IIC et la classe de température T6 pour vérifier si d'autres matières ne devraient pas être visées (par exemple 1957 Deutérium comprimé; 2034 Hydrogène et méthane en mélange comprimé; 2600 Monoxyde de carbone et hydrogène en mélange comprimé; 1865 nitrate de n-propyle; 2203 silane comprimé, etc.).

67. Il a été convenu que ces questions devraient être examinées par un groupe de travail informel qui se réunira à l'invitation du Gouvernement de l'Allemagne dans le mois de juillet, après examen préliminaire par les constructeurs qui se réuniront également fin juin. Une nouvelle proposition devrait être présentée par ce groupe à la prochaine session sous une forme compatible avec la Partie 13 de l'ADR restructuré (voir document TRANS/WP.15/1999/14).

Stabilité des véhicules-citernes

Documents : TRANS/WP.29/1998/36 (Secrétariat)
TRANS/WP.15/1999/16 (Allemagne)

68. Le Groupe de travail s'est félicité des travaux effectués par le groupe WP.29 à sa demande, tout en notant que le projet de nouveau règlement de l'Accord de 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement n'a pas encore été officiellement adopté.

69. Le Groupe de travail a adopté la proposition de l'Allemagne d'introduire, en complément au marginal 211 128, un nouveau paragraphe stipulant que les véhicules-citernes équipés de citernes fixes de plus de 3 000 litres destinées au transport de liquides ou de matières à l'état fondu, dont la pression d'épreuve est inférieure à 4 bars, mis en service à partir du 1er janvier 2002, devraient être conformes aux prescriptions en question. L'on déciderait en novembre s'il convient de faire référence au nouveau règlement ou, s'il n'a pas été adopté, d'introduire les prescriptions directement dans l'ADR.

70. Le Groupe de travail a souligné que cette nouvelle prescription est une première étape visant principalement les véhicules citernes transportant des hydrocarbures, mais qu'il conviendra de poursuivre les travaux pour les autres véhicules citernes dont la pression d'épreuve est supérieure à 4 bars.

71. Le représentant de l'IRU a estimé que les formules de stabilité sont un élément de la sécurité des véhicules-citernes, et qu'il en existe d'autres, par exemple la forme et les matériaux des citernes, la construction et le tracé des routes. Comme des discussions fondamentales sur la construction des citernes et les matériaux employés doivent avoir lieu dans un avenir proche, il a souhaité que la question de la stabilité soit prise en compte dans ces discussions.

Règlement No.105 de l'Accord de 1958

Documents informels : INF.12 (Secrétariat)
INF.16 (Italie)

72. La représentante de l'OICA a exprimé sa préoccupation du fait qu'à partir du 1er juillet 1999 il ne sera plus possible administrativement de procéder à des homologations de type ADR. Les dispositions en matière d'homologation de type ont en effet été remplacées par une référence au règlement ECE No.105 qui ne pourra être applicable que lorsqu'il aura été amendé pour être conforme à l'ADR, c'est-à-dire pas avant la fin 1999, ou lorsque la directive CEE correspondante deviendra applicable.

73. Le représentant du Portugal a suggéré que les homologations de type pourraient continuer à être effectuées sur la base des prescriptions administratives de l'ADR applicables avant le 1er janvier 1999 et celle des prescriptions techniques applicables après le 1er janvier 1999. Cet avis était partagé par le groupe.

74. Le Groupe de travail a noté l'avis exprimé par l'Italie dans le document INF.16 selon lequel le groupe WP.15 devrait confier au groupe WP.29 la responsabilité de préparer les prescriptions relatives à la construction des véhicules qui transportent des marchandises dangereuses.

75. Il a été rappelé que cette proposition est contraire aux principes établis, à savoir que le WP.15 doit décider des prescriptions techniques et le WP.29 déterminer les aspects administratifs de l'homologation de type. Le problème semble d'ailleurs avoir été résolu de façon plus satisfaisante au niveau de la directive européenne 98/81/CEE correspondant au règlement No.105, où il est simplement fait référence aux prescriptions de l'appendice B2 de l'ADR qui ne sont donc pas reproduites in extenso, ce qui évite les problèmes de mise à jour.

Marginal 220 536 (3) (b)

Document : TRANS/WP.15/1999/10 (OICA)

76. Le Groupe de travail a adopté la proposition de modification au marginal 220 536 (3) (b) (voir annexe 2).

Attelage mécanique (marginal 11 204)

Document : TRANS/WP.15/1999/24 (Suède)

77. Le Groupe de travail a noté que le règlement No. 55 de l'accord de 1958 n'était pas à jour et qu'une référence à la directive 94/20/EC serait préférable en attendant la mise à jour du règlement No.55. Le Groupe a adopté un amendement à cet effet. Toutefois du point de vue juridique, le problème soulevé par la Suède ne peut être résolu dans l'immédiat que par le biais d'accords multilatéraux en attendant le prochain amendement à l'ADR.

Références au règlement No. 13

Document : TRANS/WP.15/1999/31 (France)

78. Le Groupe de travail a noté que les références au Règlement No. 13 de l'accord de 1958 (et autres règlements) et aux directives européennes correspondantes "sous leur forme amendée la plus récente" entraîne des difficultés pratiques considérables, parce que les dates effectives d'application varient suivant les pays et ne correspondent pas nécessairement à la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

79. Le Groupe de travail a confirmé l'interprétation proposée par la France pour le marginal 10 221 (4) comme suit :

1. Les dispositions du Règlement No 13, série d'amendements 09, ou de la Directive 71/320/CE modifiée en dernier lieu par la Directive 98/12/CE sont applicables à toute nouvelle homologation de type selon le marginal 10 281, à compter du 1^{er} octobre 1999.
2. Les dispositions du Règlement No 13, série d'amendements 09, ou de la Directive 71/320/CE modifiée en dernier lieu par la Directive 98/12/CE sont applicables aux véhicules neufs mis en circulation à compter du 1^{er} avril 2001.
3. Les véhicules neufs mis en circulation avant le 1er avril 2001 et non visés au point 1 ci-dessus doivent respecter les dispositions du Règlement No 13, série d'amendements 07, ou de la Directive 71/320/CE modifiée par incorporation de la Directive 91/422/CE [-/1999/31, 3 derniers paragraphes].

80. Le Groupe de travail a estimé que compte tenu des difficultés liées aux références aux règlements ECE, il conviendrait à l'avenir de préciser la série d'amendement applicable et les dates d'application et si nécessaire de mise en conformité pour éviter toute ambiguïté.

Marginal 2301a (6)

Document : TRANS/WP.15/1998/14 (Autriche)

81. La proposition de l'Autriche de supprimer, au marginal 2301a, paragraphe (6), la prescription de conformité des réservoirs à carburant avec les prescriptions techniques du règlement ECE No.34 ou de la directive 70/221/CEE a été adoptée notamment parce qu'il n'est pas possible pour les autorités de contrôle de vérifier que cette prescription est observée en pratique.

82. La représentante de la France a rappelé que la disposition actuelle a fait l'objet de discussions approfondies visant à remédier aux problèmes causés par les réservoirs des véhicules en cas d'accident, compte tenu de l'expérience acquise lors d'accidents récents et répétés aux conséquences dramatiques dans les dernières années. Elle a donc émis une réserve sur la décision du groupe de travail.

Marginal 21 212

Document : TRANS/WP.15/1999/1 (Allemagne)

83. La proposition d'amendement au marginal 21 212 a été adoptée (voir annexe 2).

Marginal 41 414 (4)

Document : TRANS/WP.15/1999/2 (Allemagne)

84. La proposition d'amendement a été adoptée (voir annexe 2).

Marginal 11 311

Documents : TRANS/WP.15/1999/3 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/8 (FIATA)

85. Le Groupe de travail a décidé que la présence d'un convoyeur à bord des véhicules transportant des matières et objets de la classe 1 n'est pas nécessaire du point de vue de la sécurité.

86. Plusieurs délégations ont mentionné que la présence du convoyeur avait permis de limiter les conséquences d'accidents, et que dans de nombreux pays la présence à bord d'un convoyeur serait de toutes façons requises pour des raisons de sûreté. Par conséquent, suite à cette décision, des contrôles accrus seraient nécessaires sur leurs territoires pour vérifier la présence à bord d'un convoyeur.

Marginal 10 385 (3)

Documents : TRANS/WP.15/1999/6 (Belgique)
TRANS/WP.15/1999/23 (Suisse)
INF.4 (Finlande)

87. La proposition de la Belgique de communiquer aux autres parties contractantes la ou les langues officielles applicables sur l'ensemble du territoire ou dans chaque région en vertu du marginal 10 385 a été adoptée.

88. Le représentant du CEFIC a dit que la prescription du marginal 10 385 concernant la rédaction des consignes écrites dans différentes langues pose tellement de problèmes à l'industrie qu'il faudra sans aucun doute y revenir.

89. Le Groupe de travail a pris note des langues exigées en Suisse suivant la région traversée, ainsi que de celles (finnois et suédois) exigées en Finlande.

Marginal 31 500 (2)

Documents : TRANS/WP.15/1999/9 (Autriche)
TRANS/WP.15/1999/29 (France)

90. La proposition de l'Autriche a été adoptée ainsi que les modifications proposées par la France (voir annexe 2).

Marginal 11 500

Document : TRANS/WP.15/1999/17 (Allemagne)

91. La proposition d'adaptation de la terminologie du marginal 11 500 à celle des marginaux 10 500 et 71 500 a été adoptée (voir annexe 2).

Marginal 11 402

Document : -/1999/20 (Royaume-Uni)

92. La proposition de ne pas prendre en compte les marchandises dangereuses de la classe 1, division 1.4, groupe de compatibilité S dans les calculs de chargement en commun a été adoptée (voir annexe 2).

Marginal 10 011 (1) et 10 381 (1)

Document : -/1999/25 (Autriche)

93. Les propositions de l'Autriche ont été adoptées en principe, mais il conviendrait de vérifier la concordance des textes et des précisions recommandées dans l'ADR restructuré.

Résolution d'ensemble R.E.2 (TRANS/SC.1/299/Rev.3)

Document : -/1999/26 (Autriche)

94. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de l'Autriche pour transmission au groupe SC1/WP.1 pour correction de la résolution R.E.2 en ce qui concerne les signaux routiers destinés aux véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Marginaux 2011 et 10 602

Document : TRANS/WP.15/1999/28 (Pologne)

95. Le Groupe de travail a adopté le principe qu'en période transitoire il n'est pas nécessaire d'indiquer sur le document de transport que le transport est effectué suivant les dispositions en vigueur précédemment.

Marginal 10 240 (3)

Document : -/1999/30 (France)

96. La proposition sera discutée à la prochaine session.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Document informel : INF.7 (Espagne)

97. Le Groupe de travail a noté que l'Espagne présentera une proposition officielle pour la session de novembre.

SUIVI DE LA CONFERENCE REGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

98. Le Groupe de travail a noté qu'une réunion commune du Comité des transports intérieurs et du Comité des politiques de l'environnement aurait lieu le 6 juillet 1999.

PROGRAMME DE TRAVAIL

99. Le Groupe de travail a réitéré sa volonté de terminer les travaux de restructuration en 1999 et a décidé d'y accorder la priorité absolue à la prochaine session. Il a souhaité que la Réunion commune fasse preuve de la même détermination.

100. La soixante-septième session se tiendra à Genève du 8 au 12 novembre 1999 et l'ordre du jour a été fixé comme suit :

1. Adoption de l'ordre du jour : lundi 8 novembre.
2. Restructuration de l'ADR . lundi 8, mardi 9, mercredi 10 novembre
3. Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR : jeudi 11 novembre
 - (a) Véhicules-citernes
 - (b) Matériel électrique pour atmosphères explosibles
 - (c) Stabilité des véhicules-citernes
 - (d) Propositions diverses.

4. Elections : jeudi 11 novembre
5. Adoption du rapport :vendredi 12 novembre.

ADOPTION DU RAPPORT

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

Annexe 1

Modifications aux propositions de l'ADR restructuré (Parties 12 et 13)

Document : TRANS/WP.15/1999/7, adopté avec les amendements suivants :

Modifier le titre de la partie 12 comme suit :

"PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ÉQUIPAGES, À L'ÉQUIPEMENT ET À L'EXPLOITATION DES VÉHICULES ET À LA DOCUMENTATION"

Section 12.1.1 : Mettre "ou semi-remorque" entre parenthèses.

Paragraphe 12.1.2.1 b) : "Les consignes écrites prévues à la section [5.4. ...] ayant trait à toutes les marchandises dangereuses transportées."

Paragraphe 12.1.2.2 b) : Mettre "l'appendice B.6" entre crochets.

Paragraphe 12.1.3.1 b) : Lire "d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 t ...".

Paragraphes 12.1.2.2 et 12.1.2.3, lire "12.1.3.2" et "12.1.3.3".

Paragraphe 12.1.4 b) : Au lieu de "consignes de sécurité", lire "consignes écrites".

Paragraphe 12.1.4 c) : Au lieu de "consignes de sécurité", lire "consignes écrites".

Section 12.2.1 : Lire :

CHAPITRE 12.2

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES RELATIVES À L'ÉQUIPAGE DU VÉHICULE

12.2.1 Formation spéciale des conducteurs [10 315, 11 315 et 71 315]

12.2.1.1 Les conducteurs de véhicules d'un poids maximal admissible supérieur à 3,5 t transportant des marchandises dangereuses, les conducteurs des véhicules visés au paragraphe 12.2.1.3 et les conducteurs d'autres véhicules visés au paragraphe 12.2.1.4 doivent détenir un certificat délivré par l'autorité compétente ou par toute organisation reconnue par cette autorité attestant qu'ils ont suivi une formation et réussi un examen portant sur les exigences spéciales auxquelles il doit être satisfait lors du transport de marchandises dangereuses.

12.2.1.2 Les conducteurs des véhicules visés au paragraphe 12.2.1.1 doivent suivre un cours de formation de base. La formation doit être donnée dans le cadre d'un stage agréé par l'autorité compétente. Elle a pour objectifs essentiels de sensibiliser les conducteurs aux risques présentés par le transport des marchandises dangereuses et de leur inculquer les notions de base indispensables pour minimiser le risque d'incident et, s'il en survient un, pour leur permettre de prendre les mesures qui sont nécessaires pour leur

propre sécurité et pour celle du public et pour la protection de l'environnement ainsi que pour limiter les effets de l'incident. Cette formation, qui doit comprendre des exercices pratiques individuels, doit, en tant que formation de base pour toutes les catégories de conducteur, porter au moins sur les sujets mentionnés [au marginal 240 102 de l'appendice B.4].

12.2.1.3 Les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans des citernes fixes ou démontables d'une capacité supérieure à 1 000 l, les conducteurs de véhicules-batterie d'une capacité totale supérieure à 1 000 l et les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses en conteneurs-citernes d'une capacité individuelle supérieure à 3 000 l sur une unité de transport, doivent avoir suivi un cours de formation spécialisée pour le transport en citerne, portant au moins sur les sujets mentionnés [au marginal 240 103 de l'appendice B.4].

12.2.1.4 Indépendamment du poids maximal admissible du véhicule, les conducteurs de véhicules transportant des matières ou objets de la classe 1 (voir disposition spéciale SO1 au chapitre 12.4) ou certaines matières radioactives (voir les dispositions spéciales S11 et S12 au chapitre 12.4) doivent avoir suivi un cours de formation spécialisée, portant au moins sur les sujets mentionnés [aux marginaux 240 104 et 240 105 de l'appendice B.4].

12.2.1.5 À intervalles de cinq ans le conducteur doit pouvoir prouver, par des mentions portées sur son certificat par l'autorité compétente ou par toute organisation reconnue par cette autorité, qu'il a, au cours de l'année précédant la date d'expiration de son certificat, suivi un cours de recyclage et réussi les examens correspondants. La nouvelle période de validité court à partir de la date d'expiration du certificat.

12.2.1.6 Les cours initiaux ou de recyclage de la formation de base et les cours initiaux ou de recyclage de la formation spécialisée peuvent être donnés sous forme de cours polyvalents en une seule phase, à la même occasion et par le même organisme de formation.

12.2.1.7 Les cours de formation initiale, les cours de recyclage, les exercices pratiques, les examens ainsi que le rôle des autorités compétentes doivent satisfaire aux dispositions de l'[appendice B.4].

12.2.1.8 Tout certificat de formation conforme aux prescriptions du présent marginal délivré selon le modèle reproduit à l'[appendice B.6] par l'autorité compétente d'une partie contractante ou toute organisation reconnue par cette autorité doit être accepté pendant sa durée de validité par les autorités compétentes des autres parties contractantes.

12.2.1.9 Le certificat doit être rédigé dans la langue ou dans une des langues du pays de l'autorité compétente qui a délivré le certificat ou reconnu l'organisation qui l'a délivré et, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, en français ou en allemand également, sauf disposition contraire des accords conclus entre les pays concernés par l'opération de transport.

Section 12.2.2 : Lire :

"Formation de tout le personnel, autre que les conducteurs visés à la section 12.2.1, participant au transport de marchandises dangereuses par route".

1) Toute personne dont les fonctions ont trait au transport de marchandises dangereuses par route doit avoir reçu une formation sur les dispositions régissant le transport de ces marchandises, adaptée à leurs responsabilités et fonctions. Cette prescription s'applique par exemple au personnel employé par le transporteur ou l'expéditeur, au personnel qui charge et décharge les marchandises dangereuses, au personnel travaillant pour les transitaires et chargeurs et aux conducteurs non visés au paragraphe 12.2.1.

2) Cette formation doit avoir le contenu suivant, selon les responsabilités et fonctions de la personne en question :

a) Sensibilisation générale

Le personnel doit bien connaître les dispositions générales des règlements s'appliquant au transport de marchandises dangereuses par route.

b) Formation adaptée aux fonctions

Le personnel doit recevoir une formation détaillée, exactement adaptée à ses fonctions et responsabilités, sur les dispositions des règlements s'appliquant au transport de marchandises dangereuses par route.

c) Formation en matière de sécurité

Le personnel doit recevoir une formation traitant des risques et dangers présentés par les marchandises dangereuses, qui doit être adaptée à la gravité du risque de blessure ou d'exposition résultant d'un incident au cours du transport de marchandises dangereuses, y compris au cours du chargement et du déchargement.

La formation dispensée aura pour but de sensibiliser le personnel aux procédures à suivre pour la manutention dans des conditions de sûreté et les interventions d'urgence ainsi qu'aux exigences des autres modes de transport, lorsque le transport de matières dangereuses fait intervenir un transport multimodal.

3) Une description détaillée de toute la formation reçue doit être conservée par l'employeur et par l'employé et être vérifiée au début de tout nouvel emploi. La formation des personnes employées au transport de marchandises dangereuses par route sera complétée périodiquement par un cours de recyclage pour tenir compte des changements apportés à la réglementation.

Section 12.2.3 : Modification ne concernant que la version anglaise.

Section 12.2.4.2 : Modifier comme suit :

"Interdiction d'ouvrir les colis

Il est interdit au conducteur ou à un convoyeur d'ouvrir un colis contenant des marchandises dangereuses."

Section 12.2.4.3 : Modification concernant seulement la version anglaise.

Section 12.2.4.6 : Modifier le titre comme suit : "Utilisation du frein de stationnement".

Section 12.2.4.7 : Supprimer à la fin du paragraphe "fournies avec les documents de bord".

Chapitre 12.3 : Modifier le début comme suit : "Les véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les quantités indiquées dans les dispositions spéciales S01(6) et [S14-S21] du chapitre 12.4 ...".

Chapitre 12.4 : Modification concernant seulement la version anglaise.

PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES :

- S01(6) : Remplacer "Les emballages vides en sont exemptés" par "Les emballages vides non nettoyés en sont exemptés".
- S02(1) : Supprimer "groupe F".
- (3) : Supprimer les crochets au début et à la fin du paragraphe.
- Supprimer "[matières ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 61 °C]". Enlever les crochets avant et après "véhicules FL".
- S03 : Remplacer "12.1.2.1 b)" par "12.1.3.1 b)". Remplacer "12.1.2.3" par "12.1.3.3".
- S05 : Supprimer 12.1.2.3, 12.1.2.4.
- S06 : Remplacer "par. 572" par "par. 573".
- S11 à S37 : Renuméroter de S07 à S21.

Supprimer S17. S21 devient S08. Remplacer "51 509" par "52 509".

S23 (nouveau S11) : Au paragraphe 2), placer entre crochets "au marginal 240 105 de l'appendice B.4".

À la fin, supprimer "2915" et "3332" (c'est-à-dire que S11 devrait aussi s'appliquer aux Nos ONU 2915 et 3332).

S24 (nouveau S12) : Modifier comme suit :

"Si le nombre total des colis contenant les matières radioactives transportées n'est pas supérieur à 10 et si la somme des indices de transport sur le véhicule n'est pas supérieure à 3, la disposition spéciale S11 ne s'applique pas. Cependant, les conducteurs doivent avoir alors une formation appropriée et correspondant à leurs responsabilités. Cette formation doit les sensibiliser aux dangers de radiation entraînés par le transport de matières radioactives. Une telle formation de sensibilisation doit être attestée par un certificat délivré par l'employeur."

S32 (nouveau S16) : Remplacer la référence à la classe 4.2 par une référence à la classe 5.2 et remplacer "42 321" par "52 321".

Le document : TRANS/WP.15/1999/14 a été adopté avec les modifications suivantes :

Lire comme suit le titre de la partie 13 : "PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'AGRÉMENT DES VÉHICULES".

Modifier aussi en conséquence le titre sous "CHAPITRE 13.1".

CHAPITRE 13.1

Paragraphe 13.1.1.1 : Placer la définition de "Véhicule" entre crochets.

Supprimer les crochets encadrant la définition de "Véhicule de base".

Dans la définition de "Type de véhicule", remplacer "dans la présente partie" par "au chapitre 13.2".

Paragraphe 13.1.1.2 : Renommer 13.1.2.1 et placer après 13.1.2.

Insérer ce qui suit après le titre de la section 13.1.2 :

"Nota. Aucun certificat spécial d'agrément ne sera exigé pour les véhicules autres que les EX/II, EX/III, FL, OX ou AT, mis à part ceux qui sont prescrits par les règlements généraux de sécurité applicables ordinairement aux véhicules dans le pays d'origine".

Insérer un nouveau titre "Agrément individuel" sous le nota de la section 13.1.2.

Paragraphe 13.1.2.1 : Renommer 13.1.2.1.1. À la fin de ce paragraphe, supprimer les mots "mentionnée ci-dessus".

Paragraphe 13.1.2.2 : Renommer 13.1.2.1.2.

Paragraphe 13.1.2.3 : Renommer 13.1.2.1.3.

Paragraphe 13.1.2.4 : Renommer 13.1.2.1.4. À la fin, supprimer "[Appendices B.1a et B.1c]" et enlever les crochets encadrant "Chapitres 6.8 et 6.9".

Sous-section 13.1.2.5 : Renommer 13.1.2.2.

Paragraphes 13.1.2.5.1 et 13.1.2.5.2 : deviennent respectivement 13.1.2.2.1 et 13.1.2.2.2.

Section 13.1.3 : Supprimer cette section.

CHAPITRE 13.2

Dans le tableau, remplacer "13.2.3.1 FREINAGE" par "13.2.3 FREINAGE". Insérer une nouvelle ligne "13.2.3.1/-dispositions spéciales" et déplacer les X de la ligne FREINAGE à la ligne "-dispositions spéciales".

Dans le tableau, remplacer "13.2.4.1" par "13.2.4.2.1" et "13.2.4.2" par "13.2.4.2.2".

Dans la note g/ au tableau, insérer "d'une masse maximale de 12 tonnes" après "applicable aux véhicules à moteur...".

Sous-section 13.2.2.2 : Remplacer les chiffres entre crochets par "220 511".

Sous-section 13.2.2.8 (Mécanisme de relèvement électrique) : Supprimer.

Sous-section 13.2.4.4 : Supprimer les crochets.

Section 13.3.1 : Supprimer les mots "ou objets" et remplacer "transportés" par "transportées".

CHAPITRE 13.4

Ajouter à la fin : ", pour une matière donnée."

CHAPITRE 13.6

Section 13.6.1, alinéa a) : Supprimer "[que la température maximale prévue au marginal 52 105]" et supprimer les autres crochets.

À la fin du texte français, remplacer "52 428", par "52 248".

Section 13.6.2, R4 : Dans le texte français, remplacer "B et C" par "R2 et R3".

CHAPITRE 13.7

Paragraphe 13.7.1.1 : Mettre entre crochets.

Paragraphe 13.7.1.3 : À la fin de la deuxième phrase, ajouter : "tels qu'ils sont définis en [6.2 et 6.8]"

Supprimer les textes en retrait.

Paragraphe 13.7.2.3 : Placer entre crochets.

Annexe 2

Projets d'amendements aux annexes A et B de l'ADR
(entrée en vigueur prévue : 1er janvier 2001)

Marginal

2011 Supprimer la deuxième phrase :
(Ref : TRANS/WP.15/1999/28)

2301a (6) : Modifier comme suit :

"Le carburant mentionné au [paragraphe (4)] ci-dessus peut être transporté dans des réservoirs à carburant fixes, directement reliés au moteur ou à l'équipement auxiliaire du véhicule, qui sont conformes aux dispositions réglementaires appropriées, ou il peut être transporté dans des récipients à carburant portatifs tels que les bidons (jerricanes)" (reste inchangé).
(Ref : TRANS/WP.15/1998/14)

10 011 (1) Modifier comme suit :

"- Documents de transport, certificat d'emportage du conteneur et textes des accords particuliers éventuels - marginal 10 381 (1)".
(Référence : TRANS/WP.15/1999/25).

10 381 (1) (a) : Modifier comme suit :

"(a) Les documents de transport prévus au marginal 2002(3) (a), (4) et (9) de l'annexe A couvrant ..." (reste inchangé).
(Référence : TRANS/WP.15/1999/25)

10 385 (3) : Ajouter la phrase suivante :

"Dans le cas de pays ayant plus d'une langue officielle, l'autorité compétente spécifie la ou les langues officielles applicables sur l'intégralité du territoire ou dans chaque région ou partie du territoire."
(Référence TRANS/WP.15/1999/6)

10 604 : Supprimer la deuxième phrase.
(Référence :TRANS/WP.15/1999/28)

11 311(1) - (3) : Supprimer.
(Référence TRANS/WP.15/1999/8)

11 402 (Section 6.5.8.4, prescription spéciale SR83) : Ajouter la phrase suivante :

"Toutefois, il ne sera pas tenu compte de la masse nette de matières explosives du groupe de compatibilité S du point de vue de la limitation des quantités transportées."
(Référence : TRANS/WP.15/1999/20)

11 500 (1) - (5) : Remplacer le terme "unités de transport" par "véhicules".

(Référence : TRANS/WP.15/1999/17)

21 212 Modifier comme suit :

"Si des colis renfermant des gaz du [1°] autres que l'air comprimé (No ONU 1002) [du 1°A, 2°, 3°] ou l'acétylène dissous (No ONU 1001) [du 4° F] sont transportés dans des véhicules fermés, le véhicule doit être pourvu d'une ventilation suffisante."

(Référence : TRANS/WP.15/1999/1)

31 500 (2) : Modifier comme suit :

"Il n'est pas nécessaire d'apposer les panneaux de couleur orange prescrits au [marginal 10 500(2)] sur les véhicules citernes ou les unités de transport comportant une ou plusieurs citernes qui transportent des matières des Nos ONU 1202, 1203, 1223, ou du carburant aviation classé sous les Nos ONU 1268 ou 1863, mais aucune autre matière dangereuse, si les panneaux apposés à l'avant et à l'arrière ..." (reste inchangé).

(Référence : TRANS/WP.15/1999/9 et TRANS/WP.15/1999/29)

41 414 (4) : Modifier le début comme suit :

"Les colis contenant des matières des [31° - 50°] doivent être chargés ..." (reste inchangé).

(Référence : TRANS/WP.15/1999/2)

211 128 : Ajouter un nouveau paragraphe (2) comme suit :

"[(2) En outre, les véhicules-citernes à citernes fixes de capacité supérieure à 3 000 litres destinés au transport des marchandises dangereuses à l'état liquide ou fondu et les citernes éprouvées sous une pression de moins de 4 bars doivent être conformes aux prescriptions suivantes concernant la stabilité latérale. Ces prescriptions s'appliquent aux véhicules-citernes mis en service pour la première fois à compter du 1er janvier 2002.]

Le texte du projet de Règlement établi par le GRRF (WP.29), et figurant actuellement dans le document TRANS/WP.29/1998/36, pourra ainsi être incorporé dans l'ADR dès que le projet de Règlement aura été adopté.

(Référence : TRANS/WP.15/1999/16).

220 536 (3) (b) (Section 13.2.4.7.3 (b) du texte restructuré) : modifier comme suit :

"Arrêt du moteur du véhicule; dans ce cas, l'appareil de chauffage peut être remis en marche manuellement par le conducteur."

(Référence : TRANS/WP.15/1999/10)

Section 13.2.6 du texte restructuré : Ajouter à la fin : "ou à la Directive 94/20/CE".

(Référence : TRANS/WP.15/1999/24).

Document TRANS/WP.15/1999/26 adopté. Une proposition correspondante sera soumise au WP.1.
