



Conseil Economique
et Social

Distr.
GÉNÉRAL

TRANS/WP.15/AC.1/80
9 juin 2000

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTERNES

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports de
marchandises dangereuses

RAPPORT DE LA SESSION */
tenue à Genève du 13 au 24 mars 2000

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote
OCTI/RID/GT/III/2000-A.

GE.00-

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation.....	1
Ouverture de la session.....	2 - 3
Election.....	4
Adoption de l'ordre du jour	5 – 8
Restructuration du RID/ADR	9 – 147
Partie 1.....	9 - 28
Chapitres 4.2 et 6.7.....	29 - 30
Chapitre 4.3.....	31 - 45
Chapitres 4.4 et 6.9.....	46 - 48
Chapitre 4.5.....	49 - 50
Chapitre 6.8.....	51 - 66
Chapitre 6.2.....	67 - 72
Chapitres 6.1 et 6.5.....	73
Chapitre 6.6.....	74
Chapitre 6.10.....	75
Chapitre 4.1.....	76 - 85
Chapitres 5.1, 5.2, 5.4 et 5.5.....	86 - 99
Chapitre 5.3.....	100 - 118
Chapitres 3.1 et 3.2.....	119 - 125
Chapitre 3.3.....	126 – 129
Chapitre 3.4.....	130 - 132

Paragraphe

Partie 7	133 - 137
Partie 2	138 – 144
Classe 7.....	145 – 147
Travaux futurs	148
Adoption du rapport et des annexes	149

Annexes

Annexe 1 : Rapport du groupe de travail “accidents/incidents”

Annexe 2 : Documents restés en suspens

Additifs

Additif 1 : Textes adoptés par la Réunion commune RID/ADR

Additif 2 : Texte consolidé de la Partie 2

Additif 3 : Textes consolidés des chapitres 3.1 et 3.4

Additif 4 : Texte consolidé du chapitre 4.2

Additif 5 : Texte consolidé des chapitre 4.3, 4.4 et 4.5

Additif 6 : Texte consolidé du chapitres 5.3

Additif 7 : Texte consolidé du chapitre 6.6

Additif 8 : Texte consolidé du chapitre 6.7

Additif 9 : Texte consolidé du chapitre 6.8

RAPPORT

PARTICIPATION

1. La Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE/ONU a tenu une session à Genève du 13 au 24 mars 2000. Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse. La Commission européenne a également participé. Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes étaient représentées: Le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Union internationale des Wagons Privés (UIP), le Conseil européen de l'Industrie chimique (CEFIC), le Comité européen de normalisation (CEN) et l'Association internationale de la Savonnerie, de la Détergence et des Produits d'entretien (AISE).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. Le Directeur de la Division des transports, M. J. Capel Ferrer a souhaité la bienvenue aux participants. Il a souligné la nécessité pour la Réunion commune de conclure, à la présente session, les travaux sur la restructuration du RID et de l'ADR, afin de permettre à la Commission d'experts du RID et au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses d'adopter les textes définitifs pour entrée en vigueur à la date fixée du 1er juillet 2001. Il a informé la Réunion commune que le Comité des transports intérieurs avait demandé que cet objectif soit respecté et avait prié les présidents de la Réunion commune et du Groupe de travail WP.15 et le secrétariat d'écarter systématiquement toute proposition qui aurait pour effet de retarder les travaux. Il a également informé la Réunion commune que l'Organisation maritime internationale avait adopté la date du 1er janvier 2001 pour l'entrée en vigueur du Code IMDG restructuré, avec une période transitoire de un an. Comme le décalage avec la réglementation maritime, et également la réglementation du transport aérien, causera inévitablement des problèmes en trafic multimodal, il a souhaité que tout soit mis en oeuvre pour que ce décalage ne dépasse pas les six mois.

3. Dans ce contexte certains délégués ont regretté qu'aucun document de base ne soit parvenu par les canaux normaux de distribution. Quelques délégués ont constaté que différents documents n'étaient pas du tout disponibles avant la réunion.

ELECTIONS

4. Sur proposition du représentant du Royaume-Uni, Mr. A. Johansen (Norvège) a été élu Président. Sur proposition du représentant de la Norvège, M. H. Rein (Allemagne) a été élu Vice-Président.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/80 (lettre circulaire A81-02/501.2000 de l'Office central des transports internationaux ferroviaires) (OCTI)

Documents informels : INF.1 et INF.2

5. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour tel que modifié selon les documents informels INF.1 et INF.2.

6. Il a été convenu de reporter à la deuxième semaine l'étude de certains documents informels comme ceux relatifs à la Partie 2 et au chapitre 5.3.

7. Comme le 16 mars est un jour férié pour l'ONU, il a été convenu de réunir ce jour-là un groupe de travail informel qui a étudié le projet de tableau A du Chapitre 3.2. (INF.10).

8. L'IRU a mis une salle à disposition pour ce groupe, et une autre pour un groupe qui a discuté de la question des rapports d'incidents/accidents. Le représentant de l'Allemagne avait également offert de tenir cette réunion à la mission permanente de l'Allemagne.

RESTRUCTURATION DU RID ET DE L'ADR

Partie 1

Document : -/2000/6 (Suisse)

9. Plusieurs délégations ont estimé que les propositions de la Suisse n'entraient pas dans le cadre de la restructuration et devraient être discutées au cours du prochain cycle de travail en tant que propositions d'amendement de fond.

Document : -/2000/12 (Belgique)

10. Cette proposition a été examinée dans le cadre de l'examen du chapitre 5.3.

Documents : TRANS/WP.15/159/Add.1 (Secrétariat CEE)
OCTI/RID/CE/36/4 (OCTI)
INF.7 (OCTI)
INF.8 (OCTI)

11. La Réunion commune a examiné les textes préparés par les deux secrétariats pour l'ADR et pour le RID sur la base des décisions précédentes après examen par le groupe éditorial constitué à la dernière session, ainsi que le rapport de la Commission d'experts du RID sur sa 36ème session (Venise, 31 janvier - 4 février 2000) (INF.7) et les propositions qui en découlaient (INF.8). Les modifications adoptées sont reproduites à l'additif 1 au présent rapport.

12. En ce qui concerne le tableau du 1.1.3.1 (c) (RID) et du 1.1.3.6 (ADR), le représentant de la Suisse s'est opposé à l'ajout d'un multiplicateur "20" pour les matières de la classe 1 et de la classe 2 visées à la note de bas de tableau, car pour l'ADR cela reviendrait à augmenter considérablement la quantité d'explosifs de mine pouvant être transportée en commun avec d'autres marchandises dangereuses alors que ces explosifs ne doivent normalement pas être transportés en commun avec d'autres marchandises dangereuses. La modification proposée par la Commission d'experts du RID a cependant été adoptée.

13. Sur proposition orale de l'Autriche, il a également été décidé, à une faible majorité, de porter à 333 au lieu de 300 la quantité maximale pour la catégorie de transport.2.

14. Sur proposition orale également, il a été décidé de faire passer les matières 1.5D dans le tableau de l'ADR, de la catégorie 2 à la catégorie 1 pour aligner sur le RID.

15. Un membre du secrétariat a fait remarquer que ces décisions relatives au tableau, prises sur la base de l'harmonisation avec le RID, ont des répercussions pratiques importantes qui ne concernent que l'ADR uniquement, car la portée de ce tableau est bien plus vaste dans l'ADR que dans le RID, et qu'elles n'ont pas été justifiées conformément aux principes adoptés par le WP.15 pour tout nouveau changement de fond à l'ADR (justification en matière de sécurité, de coût et de mise en oeuvre pratique).

16. Poursuivant l'examen du document informel INF.8, la Réunion commune a convenu de se pencher uniquement sur les modifications de fond décidées par la Commission d'experts du RID, les autres devant être considérées comme adoptées, sauf avis contraires pertinents (voir additif 1).

17. Revenant sur la décision du WP.15 de transférer au 1.1.4.1 les dispositions du 1.8.5 (par. 11 du document INF.7), la Réunion commune a décidé de créer un nouveau chapitre 1.9 intitulé «Restrictions de transport par les autorités compétentes». Elle a considéré que ces dispositions n'avaient leur place ni sous 1.1.4 (Applicabilité d'autres Règlements) ni sous 1.8 (Mesures de contrôle et autres mesures de soutien).

1.2.1 Définitions

18. La Réunion commune a accepté de reprendre une définition de portée générale pour l'épreuve d'étanchéité (application aux emballages et GRV également ainsi qu'à l'équipement et aux dispositifs de fermeture) et d'adapter en conséquence celle que le WP.15 a transféré au chapitre 6.8 (voir par. 13 du document INF.7).

19. La définition de «Directive CE» n'a pas été retenue par la Commission d'experts, pour les motifs invoqués au paragraphe 16 du document INF.7.

1.4 Obligations de sécurité des intervenants

20. La Commission d'experts du RID ayant déjà examiné le document -/2000/3, le représentant du Royaume-Uni a retiré sa proposition et soumettra la partie de cette proposition relative au destinataire au prochain WP.15, la Commission d'experts ayant reconnu que l'obligation selon 1.4.2.3.1.b), peut être jugée éventuellement de manière différente pour le trafic routier (voir par. 21 du document INF.7).

1.8.3 Conseiller à la sécurité

21. En ce qui concerne le 1.8.6, la Commission d'experts a chargé le groupe de travail ad hoc sur la définition des accidents et incidents, de se pencher sur la version anglaise qui diverge des textes allemand et français.

22. Le texte de la directive relative à l'examen des conseillers à la sécurité ayant été officiellement publié, la Réunion commune a décidé de supprimer les crochets en regard des textes concernés.

23. Le texte de cette directive a été amendé par le groupe de rédaction pour tenir compte de la terminologie du RID/ADR. On a cependant convenu, dans la mesure du possible, de tenir compte le plus possible du texte de base de la directive, notamment en ce qui concerne le certificat afin d'éviter d'avoir deux types de certificats, un certificat UE et un certificat RID/ADR. On a suggéré de soumettre ces modifications à la Commission européenne pour qu'elle en tienne compte le cas échéant.

24. La Réunion commune n'a pas accepté pour le moment d'ajouter au 1.8.3.13 les Nos ONU 1268 et 1863. On a estimé qu'il serait préférable de modifier tout d'abord la directive elle-même ou d'attendre que la Commission européenne supprime cette directive, une fois que ces textes seront entrés en vigueur dans le RID/ADR. Le RID/ADR pourra alors compléter le texte en toute compétence.

25. La Réunion commune s'est ralliée à la décision de la Commission d'experts du RID (par. 32 du document INF.7) de remplacer au 1.8.1.4 le terme «considérablement» par «de manière démesurée», à tout le moins en ce qui concerne la version française et allemande du RID/ADR. La terminologie anglaise sera examinée ultérieurement.

Document INF.11 (CIT)

26. La suggestion du CIT relative au 1.1.4.2 (marginal 14/2007) a été adoptée par la Réunion commune moyennant la suppression des termes «au début ou à la fin» (voir additif 1).

Définitions des accidents et incidents (INF.35)

27. Le Président (Vice-Président de la Réunion commune) du groupe de travail ad hoc sur ce sujet a fait part des résultats et conclusions auxquels est parvenu le groupe de travail (INF.35 et annexe 1 au présent rapport). Les modifications rédactionnelles proposées au 1.8.6 ont été adoptées par la Réunion commune ainsi que le mandat qui sera confié au futur groupe de travail qui se réunira en Allemagne.

Paragraphe 1.1.4.5.3 : INF.39, INF.8 et CRP.2/Add.1

28. La Réunion commune a été confrontée à trois textes différents pour ce paragraphe, à savoir celui du INF.8 issu de la Commission d'experts du RID, qui visait à clarifier la situation, un autre texte reformulé par le secrétariat de la CEE/ONU et le texte de l'accord présenté par le représentant de la France. Il est ressorti de la discussion qu'il n'y avait pas désaccord sur le contenu matériel en lui-même, mais sur la façon de le formuler de manière correcte et exacte. On est convenu de revenir sur le texte de base (TRANS/WP.15/159/Add.1-OCTI/RID/CE/36/4) et de resoumettre ce texte entre crochets au WP.15 et à la Commission d'experts du RID pour décision finale. Les nouvelles propositions éventuelles portant sur la rédaction devront être soumises simultanément au WP.15 et à la Commission d'experts du RID.

Chapitres 4.2 et 6.7

Documents : -/2000/10 (Pays-Bas)
-/2000/11 (Secrétariat de la CEE)

29. Compte tenu de la proposition des Pays-Bas et des explications du secrétariat sur l'intégration des Dispositions des chapitres 4.2 et 6.7 du Règlement type de l'ONU dans le Code IMDG, la Réunion commune a décidé de reproduire également intégralement ces dispositions dans le RID et l'ADR restructuré, plutôt que de les reproduire partiellement comme dans les documents -/1999/38 et -/1999/39 préparés suivant les consignes précédentes de la Réunion commune.

30. La Réunion commune a également adopté le paragraphe 1.1.4.3 proposé par le secrétariat de la CEE à la section 7 du document -/2000/11 en ce qui concerne l'utilisation des citernes mobiles répondant aux prescriptions actuelles du Code IMDG, étant entendu que toute citerne mobile dont l'utilisation est autorisée par le Code IMDG sera également autorisée en trafic routier ou ferroviaire pour un trajet précédant ou suivant un parcours maritime.

Chapitre 4.3

Documents : -/1999/4/Rev.1 (Secrétariat)

Documents informels : INF.9 (Secrétariat de l'OCTI)
INF.19 (Secrétariat de l'OCTI)
INF.22 (Pays-Bas)
INF.23 (Secrétariat de la CEE)

31. La Réunion commune a examiné paragraphe par paragraphe le texte du chapitre 4.3, tel que révisé par le groupe de travail éditorial. Les modifications sont reproduites dans l'additif 1.

32. Au paragraphe 4.3.2.1.6, il a été fait remarquer que la disposition spéciale TU15 prévoit déjà les cas où les denrées alimentaires ne doivent pas être transportées dans des citernes. Certaines délégations estimaient qu'il n'y a pas lieu de prévoir de telles dispositions puisqu'elles concernent le transport de denrées alimentaires plutôt que celui de marchandises dangereuses. Toutefois les textes ont été gardés en l'état puisqu'ils figurent déjà dans le RID et l'ADR, le 4.3.2.1.6 reflétant la disposition générale, et la disposition TU15 spécifiant les cas particulièrement dangereux.

Document informel: INF.31 (République tchèque)

33. Le représentant de la République tchèque a proposé d'ajouter au paragraphe 4.3.2.3.3 une disposition prescrivant que les citernes ne doivent être utilisées que si elles sont conçues de manière à éviter tout rejet de composés organiques volatiles dans l'atmosphère, afin de tenir compte notamment de la Directive 94/63/CE du 20 décembre 1994.

34. Le représentant de l'Autriche a suggéré qu'il soit fait référence à cette directive par le biais d'une note de bas de page.

35. La plupart des délégations ont estimé que cette proposition nouvelle n'a pas trait à la restructuration et qu'elle relève davantage des exigences de protection de l'environnement plutôt que de la sécurité du transport. La proposition n'a donc pas été adoptée.

Document : -/2000/14 (Allemagne)

36. La proposition d'ajouter un paragraphe 4.3.2.4.3 concernant le transport de citernes vides endommagées et non nettoyées a été adoptée en principe sous réserve de modifications rédactionnelles (voir additif 1).

37. Les textes proposés et amendés pour les 7.5.8.1 et 5.4.1.1.6 ont également été adoptés par la Réunion commune (voir Additif 1).

Document informel : INF.22 (Pays-Bas)

38. Les modifications proposées aux codes de classification ont été adoptées avec quelques corrections.

4.3.4.1.4

39. Un groupe de travail ad hoc a été chargé de remanier ce texte pour répondre aux observations soulevées par certains délégués, notamment sur la création de dispositions spéciales pour ces citernes dédiées et qui ont un code qui ne les différencie pas des autres citernes.

40. La Réunion commune a par ailleurs décidé de maintenir la différence existante entre le RID/ADR et le Règlement type en ce qui concerne le No. ONU 2447, à savoir qu'il concerne également le phosphore jaune fondu.

4.3.5 Dispositions spéciales

41. La TU9 a été remaniée pour tenir compte du texte actuel qui stipule qu'il s'agit de l'essence ayant une tension de vapeur supérieure à 1,1 bar, sans dépasser 1,5 bar, à 50 °C.

Document : INF.32

42. Le texte proposé par le petit groupe de travail ad hoc (voir par. 39) pour remplacer la 1^{ère} phrase du 4.3.4.1.4 a été adopté par la Réunion commune, ainsi que l'amendement au e) pour la classe 5.2 (voir additif 1). L'amendement proposé au g) pour la classe 7 devra faire l'objet d'un nouvel examen par le groupe de travail ad hoc sur la classe 7 (voir additif 1).

43. La Réunion commune a en outre décidé de maintenir cette liste de matières pour les citernes dédiées, notamment pour les besoins des titulaires et des autorités d'agrément.

44. Le maintien du No. ONU 2426 a fait l'objet d'un long débat. Etant donné que l'usage alternatif de ce type de

citerne est autorisé pour les matières inorganiques (voir TU12), son maintien aurait été en contradiction avec la phrase introductive. Ce No. ONU a en conséquence été biffé de cette liste et l'approche rationalisée du 4.3.4.1.2 a été complétée par le code citerne L4BV affecté à cette matière. Ce type de citerne avec dispositif d'aération (V) n'existant pas pour des citernes avec des exigences supérieures, une hiérarchie n'entre donc ainsi pas en ligne de compte. En revanche, pour tenir compte de l'usage alternatif, ce type de citerne peut être autorisé pour les matières ou groupes de matières affectées au type de citerne LGBV, donc aux exigences inférieures, notamment pour les matières du code de classification 01. Le type de citerne L4BV a ainsi été ajouté en regard du LGBV (voir additif 1).

Document : -/1999/32 (Italie)

45. Les propositions contenues dans ce document, concernant les Nos. ONU 1959, 1965 (Mélange B1), 3220, 3337, 3338, 3339 et 3340 ont été adoptées (concerne également P200 du chapitre 4.1). Le représentant de l'Italie a été prié de présenter des propositions équivalentes à l'ONU et l'OMI.

Chapitres 4.4 et 6.9 - document INF.13

46. Ce document sera remanié par le secrétariat pour remplacer les anciennes références et pour y apporter la précision au 4.4.1 c) que les matières autorisées sont celles visées au 4.3.2.1.1.

Documents informels : INF.13/Rev.1 et INF.7

47. Le texte déjà approuvé par la Réunion commune (TRANS/WP.15/AC.1/74, annexe et TRANS/WP.15/AC.1/74/Add.3; OCTI/RID/GT-III/1998-B, annexe et additif 3), tel que corrigé par le secrétariat pour tenir compte des modifications au chapitre 4.3 (INF.13/Rev.1) a été adopté.

48. La Réunion commune a noté que ce texte, pour le RID, ne s'appliquerait qu'aux conteneurs-citernes puisque la Commission d'experts du RID n'a pas encore approuvé le principe d'utiliser des wagons-citernes dont les citernes seraient en plastique renforcé. Des épreuves de contraintes dynamiques sur de tels wagons devraient être effectuées au préalable.

Chapitre 4.5 - document INF.12

49. Ce chapitre ne s'appliquant qu'à l'ADR, il sera examiné au sein du WP.15. Un membre du secrétariat a prié les délégués de lui faire part de leurs observations et de leurs corrections éventuelles pour qu'elles puissent être prises en compte dans le texte consolidé final qui sera soumis au WP.15.

50. Bien qu'il ne s'agisse pour l'instant que de citernes fixes et de citernes démontables, la Commission d'experts du RID pourrait envisager le transport ferroviaire en conteneurs-citernes si de tels engins devaient être construits dans l'avenir.

Chapitre 6.8

Documents : -/2000/2 (France/Allemagne)
-/2000/4 (EIGA)

Documents informels : INF.4 (Belgique)
INF.5 (Belgique)
INF.9 (OCTI)
INF.21 (OCTI)
INF.24 (CEE/ONU)
INF.28 (CEN)
INF.29 (EIGA)

51. Le représentant de la Belgique a proposé, dans son document INF.4, de transférer le texte souligné du 6.8.2.1.2 à la fin du 6.8.2.1.15 pour que ces contraintes puissent être prises en compte dans le calcul de l'épaisseur. Cette proposition a été adoptée.

52. Le texte du 6.8.2.1.17 a été complété par une explication de la lettre e_1 de la formule, à savoir e_1 = épaisseur minimale du réservoir en mm.

53. Dans son document INF.4, le représentant de la Belgique contestait le transfert des valeurs du coefficient lambda du 6.8.2.1.17 au 6.8.2.1.23. Etant donné notamment que ce transfert reflétait la situation actuelle, la Réunion commune a rejeté cette proposition de la Belgique.

54. La proposition de la Belgique (INF.5) d'ajouter une définition e_1 dans la note de bas de page 4 (épaisseur minimale du réservoir en mm pour le métal choisi) du 6.8.2.1.18 a été acceptée par la Réunion commune.

55. La Réunion commune a estimé que la proposition de la Belgique de replacer le paragraphe 6.8.2.1.22, concernant les brise-flots, sous le titre "Autres règles de construction des réservoirs" plutôt que sous le titre "Épaisseurs minimales" devrait plutôt être soumise au groupe WP.15 puisqu'elle ne concerne que l'ADR.

56. Au 6.8.2.2.2, la Réunion commune a confirmé que le terme "Obturateur externe" (external stop-valve) couvre les dispositifs de fermeture connus sous le nom de "dry break couplings" (en allemand : "Trockenkupplungen").

Document informel : INF.28 (CEN)

57. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à la proposition du CEN qui consistait à permettre d'agréer des citernes conçues légèrement différemment du modèle type, car les différences permises n'étaient pas clairement définies et les abus seraient donc possibles.

58. Il a été précisé que les variantes permises seraient clairement définies dans la norme EN 12972.

59. La Réunion commune a finalement adopté un texte permettant des variantes, à condition que ces variantes soient clairement définies dans le certificat d'agrément du modèle type.

60. La Réunion commune a accepté de reprendre une référence à la norme prEN 12972 au nouveau 6.8.2.6 sur le modèle du 6.8.3.6 et de reprendre au nouveau 6.8.2.7 une disposition analogue au 6.8.3.7. Le Vice-président de la 36^{ème} session de la Commission d'experts du RID (Venise) (voir par. 93 à 112 du document INF.7) a fait savoir qu'à la suite de la session précitée, le CEN a modifié son projet de norme pour tenir compte des spécificités du RID/ADR et qu'ainsi il n'y avait plus de réticences à se référer à cette norme.

61. La disposition du 6.8.2.4.1 et 6.8.2.4.3, relative à l'épreuve d'étanchéité des réservoirs compartimentés, a été étendue aux conteneurs-citernes, sans pour autant que cette disposition s'applique au RID. La Commission d'experts du RID devrait se pencher sur le problème en raison des transports multimodaux.

62. L'adjonction du membre de phrase au 6.8.2.5.1 (dernier tiret) et référence aux normes sur les matériaux, si disponibles, a fait l'objet d'une controverse sur la nécessité d'une mesure transitoire y relative, au cas où le futur 1.6.3.18 ne serait pas d'application. Il y aura lieu de revenir sur cette question à la Commission d'experts du RID et au WP.15.

Document : -/2000/4 (EIGA)

Document informel : INF.29 (EIGA)

63. Les propositions de l'EIGA pour les contrôles initial et périodique des véhicules-batteries et les conteneurs pour gaz à éléments multiples ont été adoptées avec quelques modifications (voir additif 1).

64. La Réunion commune a examiné ensuite les dispositions spéciales de la section 6.8.4. La nouvelle disposition au TE1 relative au manomètre a fait resurgir le problème d'une mesure transitoire pertinente. L'on y reviendra ultérieurement (WP.15 et Commission d'experts).

65. La Réunion commune ne s'est pas déclarée unanimement satisfaite en ce qui concerne l'emplacement des dispositions sur la pression d'épreuve, en relation avec la pression de calcul, qui figurent en tant que Nota avec un tableau dans les dispositions spéciales sur les épreuves. Le représentant de l'Allemagne a rappelé que cette situation est la conséquence du rejet d'une proposition allemande sur les codes citernes dans lesquels la pression d'épreuve en constituait un paramètre. Faute de solution de rechange la Réunion commune a laissé les choses en l'état.

66. La Réunion commune a finalement encore adopté la dernière section 6.8.5 de ce chapitre 6.8.

Chapitre 6.2

Documents : OCTI/RID/CE/36/76 (OCTI)
INF.8 (OCTI)
INF.9 (OCTI)
INF.20 (OCTI)
INF.25 (CEE/ONU)
-/2000/9 (CEN)

Document : -/2000/9 (CEN)

67. Le représentant du CEN a présenté son document visant à reprendre dans le chapitre 6.2 des références à 7 normes ou projets de normes CEN. Il a informé que la norme EN 1252 - 1 a déjà été publiée, que les projets de normes prEN-1251-1 à 3 seront publiés imminemment et que les projets de norme prEN ISO 11114-2 et prEN 1964-3 seront également prochainement publiés, vraisemblablement encore avant la réunion du WP.15 de mai et de la Commission d'experts du RID de juin. Il n'est pas certain en revanche que le projet de norme prEN 12205 soit publié à temps. Il a invité la Réunion commune à faire référence à ces normes, entre crochets, dans l'attente de leur publication et il a annoncé qu'il informerait le WP.15 et la Commission d'experts sur l'état de leur publication. Il a finalement rappelé que dans des documents précédents il avait annoncé et attiré l'attention sur ces normes et il s'est déclaré disposé à examiner les observations qui lui seront formulées avant les réunions précitées.

68. Lors du débat qui a suivi, l'on a relevé que la situation n'est pas satisfaisante si la Réunion commune est contrainte de reprendre des références à des normes qui ne sont pas encore publiées. L'on a considéré que le WP.15 et la Commission d'experts du RID devraient convenir réciproquement d'accepter ou de refuser ces références, mais que cette manière de procéder ne devrait pas constituer un précédent. L'on a également regretté que certaines normes soient basées sur des réglementations qui entre-temps ont évolué ou contiennent des textes différents par rapport à la réglementation sur laquelle elles sont basées, ce qui les rend inutiles. Le représentant de la France a en outre souhaité que les normes du TC 296, relatives aux équipements, soient intégrées dans la liste.

69. Le représentant du CEN a convenu que les normes ne devraient pas concerner ce qui doit être fait, car cela relève des réglementations, mais plutôt sur la manière de le faire.

70. Le représentant de la Suisse a rappelé la proposition qu'il avait oralement soumise à la Commission d'experts du RID (voir document INF.7), à savoir de mandater un groupe d'experts de la Réunion commune pour examiner les projets de normes.

71. La Réunion commune a finalement convenu de se référer à ces normes, les trois premières étant cependant placées entre crochets.

72. Le texte préparé par le groupe éditorial de la Réunion commune (INF.25) a été adopté avec quelques modifications (voir Additif 1).

Chapitres 6.1 et 6.5

Documents informels : INF.7, INF.8 et INF.33

73. Les modifications apportées par la Commission d'experts du RID aux textes déjà approuvés ont été adoptées ainsi que celles proposées par les Pays-Bas.

Chapitre 6.6

Document : ST/SG/AC.10/25/Add.1

74. Le texte du chapitre 6.6 (grands emballages) du Règlement type de l'ONU a été adopté pour le RID/ADR, avec une modification au paragraphe 6.6.5.1.1 visant à préciser, comme aux paragraphes 6.1.5.1.1 et 6.5.4.1.1 des chapitres 6.1 et 6.5, que le modèle type doit être agréé par l'autorité compétente.

Chapitre 6.10

Document informel : INF.12

75. Le chapitre relatif aux citernes à déchets ne concerne que l'ADR.

Chapitre 4.1

Emballage en commun

Documents : -/1999/9, -/1999/9/Add.1 et -/1999/9/Corr.1 (Belgique)
-/1999/41 (Royaume-Uni)

76. Le représentant de la Belgique proposait de reprendre intégralement, sous forme restructurée, les dispositions actuelles en matière d'emballage en commun, tandis que celui du Royaume-Uni proposait une nouvelle approche évitant des prescriptions détaillées en laissant à l'expéditeur la responsabilité de décider si les marchandises dangereuses peuvent être emballées en commun ou pas., en appliquant les prescriptions générales des 4.1.1.5 et 4.1.1.6.
77. Après une discussion générale où plusieurs délégations ont estimé que la proposition du Royaume-Uni, appuyée par quelques autres délégations, s'éloignait trop sur le fond des prescriptions actuellement en vigueur, le représentant du Royaume-Uni a retiré sa proposition et a dit qu'il reviendrait sur la question dans la prochaine période biennale.
78. La proposition de la Belgique a été utilisée comme base de discussion.
79. La Réunion commune a estimé que les dispositions MP1 et MP2 sont déjà prises en compte de manière générale au chapitre 4.1 (paragraphe 4.1.1.5) et aux chapitres 5.1 (paragraphe 5.1.4) et 5.4 (paragraphe 5.4.1.1.1 et 5.4.1.2.1 b)).
80. Pour les mêmes raisons évoquées ci-avant (disposition de caractère général), la MP3 a également été supprimée.
81. La Réunion commune a noté qu'à partir de la disposition MP4, les dispositions MP concernaient des exceptions aux règles générales des 4.1.1.5 et 4.1.1.6 et est donc convenue qu'elles peuvent être maintenues.
82. En ce qui concerne la MP4 cependant, la Réunion commune a décidé de créer une disposition MP séparée pour les objets du groupe de compatibilité L de la classe 1 (voir additif 1).
83. Les autres MP (5 à 27) ont été adoptées à l'exception de la MP26 conformément au Corr.1. Il y aura en outre lieu de renuméroter ces MP suite aux suppressions.
84. Le représentant de l'Allemagne a renvoyé son document -/2000/13 à la prochaine session, étant donné qu'il ne concerne pas la restructuration mais un amendement au texte actuel.
85. Dans le contexte général du chapitre 4.1 le représentant de la France a demandé que l'instruction P110 a) soit supprimée, suite à la décision d'une Réunion commune précédente. Comme l'a constaté le groupe de rédaction de Londres, les dispositions du marginal (2)906(3) pour les piles au lithium usagées n'ont pas été reprises et il y aura lieu d'y remédier (par exemple par un complément à l'instruction P903).

Chapitres 5.1, 5.2, 5.4 et 5.5

Document TRANS/WP.15/159/Add.4

86. Les représentants de la Belgique et des Pays-Bas ont fait part de leurs observations sur ces chapitres, notamment sur un renvoi aux mesures transitoires du 1.6.1.2 en ce qui concerne le 5.2.2.1, et sur le 5.4.1.1.3 où le texte actuel n'a pas été complètement repris.

Chapitre 5.5

87. La Réunion commune a chargé le secrétariat de vérifier l'exactitude des termes entre crochets des groupes de risques 3 et 4" du titre, adjonction apportée par le groupe de rédaction de Paris. Elle a considéré qu'il appartiendra à la Commission d'experts du RID de se prononcer sur la question de la voie la plus rapide A au c) du 5.5.1.2. Le problème du numéro(s) du vol sous d) devra être examiné tant par la Commission d'experts du RID que par le WP.15.

88. Le nouveau 5.5.1.3 avec la note de bas de page 2) se référant à la directive 90/219/CEE, ajouté par le groupe de rédaction de Paris, n'a pas été retenu par la Réunion commune. Elle a considéré que cette directive n'est pas d'application en l'occurrence.

89. En ce qui concerne le 5.5.2 (traitement de fumigation), la Réunion commune a convenu que ce signal de mise en garde avait bien sa place dans ce chapitre. Elle a en outre accepté le principe d'ajouter un renvoi aux langues, par exemple sur le modèle du 5.2.1.5 ou son équivalent pour le RID, un tel texte figurant du reste à d'autres endroits dans le RID/ADR.

90. Pour le transport de conteneurs ou véhicules ayant subi un traitement de fumigation, la Réunion commune a considéré nécessaire d'introduire un texte spécifiant la langue à utiliser pour la mention dans le document de transport/lettre de voiture. La formule traditionnelle du RID/ADR a été adoptée (voir additif 1).

91. Pour la langue du signal de mise en garde, comme il s'agit principalement d'un problème maritime et que le Code IMDG n'impose aucune langue, la Réunion commune a adoptée la proposition du secrétariat de la CEE de laisser à l'expéditeur le choix de la langue du signal de mise en garde, revenant ainsi sur sa décision antérieure (voir par. 89).

Chapitre 5.4

92. Au 5.4.2, la Réunion commune a soutenu la proposition du secrétariat de la CEE telle que présentée dans le document TRANS/WP.15/159/Add.4 de faire figurer le texte du Code IMDG relatif au certificat d'emportage en tant que note de bas de page. Plusieurs délégations ont convenu que ceci n'est pas en opposition avec la décision prise lors de la dernière session de garder le texte de l'ADR existant et que cette solution sera conviviale.

93. Le représentant de l'UIC a constaté qu'au 5.4.1.1.1 les lettres f) à j) ne concernent que l'ADR, car pour le RID, ces éléments sont pris en compte dans les Règles uniformes CIM de la COTIF.

94. Au 5.4.1.1.2, pour le transport de déchets, il a été décidé d'utiliser dans la mention qui doit apparaître sur le document de transport/lettre de voiture le seul terme "déchets" (et donc de biffer contient). Il a été convenu que ce terme ne sera pas répété s'il est déjà inclus dans la dénomination officielle de transport (voir additif 1).

95. Il a été décidé de même que, conformément au RID/ADR existants, ce terme sera suivi du numéro ONU et de la dénomination officielle de transport.

96. La Réunion commune a estimé nécessaire d'introduire dans ce paragraphe deux exemples des mentions qui doivent figurer dans le document de transport/lettre de voiture dont un pour les matières n.s.a (voir additif 1).

97. Le représentant de la Belgique a fait remarquer que malgré la décision adoptée lors de la dernière Réunion commune, les paragraphes 5.4.1.2.1 c) et d) n'avaient pas été déplacés au 5.4.3. Le Président et le secrétariat de l'OCTI ont expliqué que cette décision a été revue par le groupe éditorial établi par la Réunion commune et que celui-ci a considéré la structure présentée dans le document TRANS/WP.15/159/Add.4 préférable, car elle regroupe les dispositions concernant la classe 1 et se prête mieux à la structure du RID.

98. La structure présentée dans le document TRANS/WP.15/159/Add.4 a été retenue. En conséquence le titre du 5.4.1 a été modifié pour tenir compte des autres informations afférentes au document de transport/lettre de voiture prescrits dans cette section (voir additif 1).

99. Concernant la proposition de ne pas appliquer la prescription de certificat d'emportage aux matières radioactives, la Réunion commune a été informée que la règle 5 du Chapitre VII de la Convention SOLAS impose un certificat d'emportage pour tous les conteneurs et véhicules transportant des marchandises dangereuses, quelle que soit la classe, et que les véhicules ou conteneurs non munis de certificat ne doivent pas être acceptés à l'embarquement.

Chapitre 5.3.

Document INF.27 (CEE/ONU)

100. Un membre du Secrétariat (CEE/ONU) a présenté son document et expliqué qu'il s'était efforcé, en ce qui concerne la section 5.3.1, de s'aligner dans une certaine mesure sur le Règlement type (plaque-étiquette) comme le lui avait demandé la Réunion commune aux fins du transport multimodal, notamment et plus particulièrement pour les conteneurs. De manière générale une harmonisation de la terminologie a également été opérée, à l'instar du chapitre 5.2, surtout en ce qui concerne les plaques-étiquettes (placarding) et le panneau orange (signalisation orange = orange - coloured-plate marking). Quant à la section 5.3.2, elle provient du RID/ADR (App. VIII/B.5) à l'exception des dispositions du 5.3.1.3.3 et 5.4.1.4.2.

101. L'on a relevé que le titre du chapitre 5.3 devrait être complété en ce qui concerne la signalisation orange et que les dispositions sur la marque pour les matières transportées à chaud (marginal 1910 RID/App. B.7 ADR) n'ont pas été reprises. Le représentant de l'UIC a signalé en outre que les dispositions du marginal 1901 (1)/3901 (1) sur les marques de danger indélébiles n'y figurent pas non plus. Il a par ailleurs constaté que dans le RID les étiquettes pour les wagons et wagons-citernes, mais pas pour les conteneurs-citernes, ont des dimensions de 150 x 150 mm au lieu de 250 x 250 mm pour l'ADR.

Document : -/2000/12 (Belgique) (voir par. 10)

102. Dans le contexte de la terminologie, le représentant de la Belgique a présenté son document dans lequel il relevait les incohérences dans la partie 1 du texte restructuré par rapport à la nouvelle terminologie adoptée pour la partie 5 et il proposait une nouvelle définition pour le terme "marquage" qui ne tenait cependant pas compte de la nouvelle situation pour l'étiquetage (étiquetage au 5.2 et plaque-étiquette au 5.3).

103. Plusieurs délégations ont relevé que le terme "marquage", ou du moins "marking" dans le texte anglais, est utilisé dans différents contextes, notamment le marquage des citernes, et qu'il ne serait pas nécessairement judicieux de limiter son utilisation par une définition trop restrictive.

104. La proposition de la Belgique n'a pas été adoptée.

105. La Réunion commune a adopté la proposition du secrétariat de la CEE d'aligner la terminologie du chapitre 5.3 sur celui du Règlement type de l'ONU, c'est-à-dire d'adopter les termes "placardage/plaques-étiquettes" (en anglais "placarding/placards") au lieu du terme "étiquette" afin de faire la différence avec l'étiquetage des colis. Il conviendra de déterminer la terminologie appropriée pour le texte allemand.

106. Plusieurs délégations ont exprimé leur soutien pour la structure du chapitre 5.3 proposée par le secrétariat dans la mesure où cette nouvelle structure clarifie les diverses prescriptions applicables aux divers engins de transport et met en évidence certaines différences dans les diverses réglementations auxquelles il conviendrait éventuellement de remédier.

107. Au paragraphe 5.3.1.1.2, il a été noté que les dispositions concernant la classe 1 ne concernent que le transport en colis, et qu'il conviendrait donc de les déplacer. Par ailleurs, le texte actuel de l'ADR pour la classe 1 ne s'applique qu'aux unités de transport et non pas aux véhicules comme pour les autres classes.

108. Certaines délégations ont fait remarquer que si la règle générale pour le placardage des conteneurs transportant des colis est d'appliquer les plaques-étiquettes sur les quatre faces d'un conteneur, ce n'est pas le cas pour les conteneurs destinés au transport de matières solides en vrac ni pour les conteneurs-citernes (deux côtés pour le transport ferroviaire, deux côtés et arrière du véhicule pour le transport routier). La proposition du secrétariat rendait le placardage sur les quatre faces obligatoires en cas de transport comportant un trajet maritime, aérien ou par voies de navigation intérieures, tout en prévoyant un placardage correspondant à la situation actuelle pour les transports uniquement routiers ou ferroviaires.

109. Après un long débat sur la question, la Réunion commune a décidé que, les engins de transport en question étant par nature destinés au transport multimodal, il était désormais opportun d'harmoniser les prescriptions du RID/ADR avec celles applicables aux autres modes de transport, et donc de prescrire un placardage systématique de tous les conteneurs et conteneurs-citernes sur les quatre faces, sans l'exception prévue au 5.3.1.2.4.

110. La Réunion commune a noté qu'il y a des différences entre le RID et l'ADR, pour les petits conteneurs qui sont assimilés, pour l'étiquetage, à des colis dans le RID et à des grands conteneurs dans l'ADR.

111. L'étude détaillée du document informel INF.27 a été confiée à un groupe de rédaction, qui a préparé une version révisée (INF.27/Rev.1), présidé par le Vice-Président de la Réunion commune.

112. Le Vice-Président a expliqué que le groupe s'était attaché à refléter les prescriptions actuelles du RID/ADR, avec quelques modifications pour tenir compte du Règlement type de l'ONU, et que de ce fait certaines divergences entre le RID et l'ADR actuels ont été maintenues, ce qui ne signifie pas que le groupe considère qu'elles ne devraient pas être résolues.

113. Il a relevé par exemple que les textes actuels de l'ADR concernant les caisses mobiles ont été placés entre crochets; il reviendra au groupe WP.15 de décider si les divergences actuelles de l'ADR par rapport au RID doivent être maintenues compte tenu des travaux qui sont à présent en cours à ce sujet.

114. De même, les textes du RID et de l'ADR divergent en ce qui concerne les petits conteneurs, et il conviendra d'étudier cette question dans le prochain cycle de travail.

115. Enfin certaines suggestions du secrétariat de la CEE, ne concernant que l'ADR, pour tenir compte des prescriptions applicables en transport maritime, ont été placées entre crochets sous forme de NOTA qui devront être examinés par le groupe WP.15.

116. Le représentant des Pays-Bas a estimé, au paragraphe 5.3.1.7.3 (RID) que les dimensions 150 mm x 150 mm sont la règle générale pour les plaques-étiquettes pour wagons, et que ce paragraphe ne devrait donc pas être présenté comme une exception à la règle générale du 5.3.1.7.1. Cet avis n'a pas été partagé par la Réunion commune. Les discussions devraient être poursuivies à la Commission d'experts du RID pour déterminer quel est le meilleur endroit.

117. La Réunion commune n'a pas adopté les paragraphes 5.3.1.2.2, 5.3.1.4.2 (RID et ADR) selon lesquels, conformément au Règlement type de l'ONU et au Code IMDG, les plaques-étiquettes appropriées devraient être apposées à l'emplacement de chaque compartiment de citerne dans le cas de citernes à plusieurs compartiments. La Réunion commune estimait en effet que dans ces cas, l'identité des différentes matières contenues dans chaque compartiment est déjà révélée par le panneau orange, et il n'est pas utile de multiplier les plaques étiquettes sur les côtés des citernes surtout lorsque la classe de danger est la même. Les délégations souhaitant proposer une modification aux prescriptions actuelles en la matière devraient faire une proposition écrite en évaluant les conséquences pratiques.

118. Le chapitre 5.3 tel qu'adopté par la Réunion commune est reproduit à l'additif 6.

Chapitre 3.2

Document INF.10 (UIC)

119. Le Président, président également du Groupe de travail ad hoc sur le Tableau A, a présenté un rapport intermédiaire sur l'avancement des travaux au sein de ce groupe. Après avoir indiqué la nouvelle teneur des colonnes (voir additif 3), il a précisé que certaines indications, telles que le point d'éclair, la viscosité élevée, les pressions de vapeur, le nom technique des mélanges pour les gaz, figureront également le cas échéant, dans la colonne 2. Il a ajouté que cette colonne comprendra la désignation officielle de transport, mais non les synonymes ou les noms différents du RID/ADR, qui eux figureront dans la table alphabétique. Il a informé par ailleurs que la disposition spéciale 223 a été supprimée et que les citernes en plastique renforcé seront également indiquées. Il a été convenu que les classes seront vérifiées comme suit :

Classe 1 : Norvège

Classes 2 : Pays-Bas

Classes 3 et 6.1 : France

Classes 4, 5 et 6.2 : Allemagne

Classe 7 : Italie

Classes 8 et 9 : Royaume-Uni

Codage des citernes : Pays-Bas et Allemagne

L'ensemble du Tableau sera revu par l'industrie chimique.

L'examen du chapitre 3.1 sera en outre poursuivi au sein de ce groupe de travail (voir par. 125).

120. Le représentant de l'Italie a déclaré qu'il regrettait profondément que certains représentants des Etats membres de la CEE et de l'OTIF, qui avaient participé à l'élaboration du Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses, et l'avaient approuvé au sein du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social de l'ONU, tentaient à présent de rédiger des textes différents sur la forme sans pour autant les modifier de manière significative sur le fond. Il a estimé que cette attitude était contraire au mandat de la Réunion commune qui prévoit en principe l'harmonisation, autant que faire se peut, avec le Règlement type de l'ONU. Elle résulte en outre en une perte de temps tout à fait considérable pour l'ensemble des délégués participant aux travaux de la Réunion commune et en un gaspillage des ressources de la CEE et de l'OTIF, ceci malgré les consignes directes du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU qui ont été clairement rappelées par le Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU au début de la session.

121. Il a été relevé que la table alphabétique, qui aurait dû constituer le tableau B, figurera, pour l'ADR à tout le moins, à la fin du texte restructuré en tant que partie non officielle. La Commission d'experts du RID devra se prononcer sur le maintien ou non du statu quo, étant donné qu'actuellement cette table alphabétique fait partie intégrante.

122. La Réunion commune estimait dans son ensemble qu'une liste alphabétique des marchandises dangereuses, faisant référence au numéro ONU applicable, devrait figurer dans le RID/ADR.

123. Un membre du secrétariat de la CEE a dit que pour l'ADR, en raison des procédures juridiques compliquées d'amendement et de corrections aux traités internationaux, il serait souhaitable que seule la liste numérique fasse foi du point de vue juridique, conformément à l'ADR actuel, ce qui permet d'éviter les problèmes juridiques de contradiction entre deux listes et de concordance entre index alphabétiques des divers langues.

124. Cette proposition du secrétariat pour l=ADR a fait l=objet de longs débats où les avis étaient partagés. La Réunion commune, notant que la liste alphabétique du RID fait partie officielle du RID, a finalement décidé, après vote, que la liste alphabétique devrait faire partie officielle du RID et de l=ADR.

Chapitre 3.1

Document informel: INF.3 et INF.3/Rev.1

125. La Réunion commune a adopté un texte sur la base d=une proposition de la Belgique (INF.3) telle que révisée par un groupe de rédaction (INF.3/Rev.1) (voir par. 119 et additif 3).

Chapitre 3.3

Documents : TRANS/WP.15/159/Add.2, INF.9, INF.18 et INF.34

126. Contrairement à la décision de la dernière Réunion commune, le No. ONU 2015 a été supprimé de la disposition spéciale 113. L=on a considéré que la désignation officielle de transport comporte le mot stabilisé et qu=un conséquence logique cette matière non stabilisée est interdite au transport, cela figurant du reste dans la Partie 2 et l=harmonisation avec le Règlement type étant de surcroît préservée.

127. Conformément à la décision de la dernière Réunion commune et du groupe de rédaction de Londres, la disposition spéciale 133 a été supprimée.

128. La disposition spéciale 534 a été maintenue en raison du fait qu=elle concerne d=une part la classification et d=autre part l=emballage. Elle n=est ainsi pas redondante avec la disposition spéciale TU9 du 4.3.5 s=appliquant aux citernes uniquement.

129. Il a été décidé, conformément à l'ADR/RID existant, que la disposition spéciale 274 ne s'appliquera pas au No ONU 3291, déchet d'hôpital non spécifié n.s.a. ou déchet (bio)médical n.s.a. ou déchet médical réglementé, n.s.a.

Chapitre 3.4

Documents : -/1999/8, -/2000/5, -/2000/7 et -/2000/8

130. Le représentant de la Suisse a présenté son document -/2000/5 dans lequel il relevait les prescriptions qui s=appliquent tout de même à ces quantités limitées, selon son interprétation.

131. Dans son document -/2000/7, le secrétariat de la CEE-ONU a contesté cette interprétation et il a été appuyé par plusieurs délégations. La proposition de la Suisse a ainsi été rejetée par la Réunion commune, les ambiguïtés relevées par le représentant de la Suisse pourront, le cas échéant, être traitées à un stade ultérieur.

132. Le représentant de la Belgique a présenté son document -/2000/8 et proposé un nouveau texte pour ce chapitre, qui reprend cependant le tableau du document de base -/1999/8, avec quelques amendements. La Réunion commune a adopté cette proposition moyennant quelques modifications de structure (voir additif 1). L=on a rappelé que la colonne de droite du tableau Applicable à ne sera pas reprise dans le texte final, car elle ne sert qu=à remplir la colonne pertinente du tableau A du chapitre 3.2.

Partie 7

Documents : TRANS/WP.15/159/Add.10
OCTI/RID/CE/36/6

INF.8 (OCTI)
INF.16 (Allemagne)
INF.17 (Allemagne)

133. La Réunion commune a examiné tout d'abord les amendements décidés par la Commission d'experts du RID et qui faisaient l'objet des INF.8, 16 et 17.

134. En ce qui concerne l'adjonction de nouvelles matières au V4/W4 du 7.2.4, dont le transport en colis est interdit, elle a convenu de supprimer cette dispositions spéciale, étant donné que lorsqu'aucune instruction d'emballage ne figure dans la colonne pertinente, le transport en colis est automatiquement interdit. De surcroît les instructions d'emballages PO99 et IBC099 sont prévues pour les Nos ONU 3257 et 3258.

135. Etant donné que le groupe de travail sur le chapitre 3.2 n'a pas accepté de créer un No spécifique RID/ADR (INF.17) pour les organismes génétiquement modifiés [NOTA au marginal (2)901, 14°], que cette disposition figure d'une part à la partie 2 et figurera d'autre part dans la table alphabétique, le complément V/W.. proposé au 7.2.X n'a pas été retenu par la Réunion commune.

136. Le transfert du V9 au 7.5.11 en tant que CV4 a été accepté par la Réunion commune. Il en est allé de même pour la suppression de l'alinéa (6) au CV33 du 7.5.11 (disposition déjà prise en compte dans le tableau du 7.5.2.1) et pour la suppression des X entre crochets dans ce tableau (car il ne reflète pas la situation actuelle) (voir additif 1).

137. Les autres modifications du INF.8 ont été adoptées. Les textes entre crochets figurant aux VV9 a) et b), VV10, VV11 et CV12 dans le texte de base ont également été adoptés. En revanche le texte entre crochets au CV9 (cette disposition ne s'applique actuellement pas à l'ADR) et l'application du CV 24 aux matières autoréactives de la Classe 4.1 (car ce ne sont pas des matières contenant de l'oxygène) n'ont pas été retenus (voir additif 1).

Partie 2

Documents : INF.14A et INF.14B (CEE-ONU)

138. Le secrétariat de la CEE-ONU a expliqué que les textes de base de cette partie ont déjà été adoptés par la Réunion commune et que ce nouveau texte ne fait que tenir compte des amendements résultant de la 11ème révision du Règlement type et des nouveaux codes de classification acceptés par la Réunion commune.

139. Le représentant de la Belgique a déclaré qu'il n'avait pas eu le temps d'examiner ce document de 126 pages qui a été distribué au début de la réunion, et eu égard aux nombreux autres documents qui n'ont été disponibles qu'en cours de réunion, il s'abstiendrait de toute observation.

140. La sous-section 2.1.2.5 a été modifiée pour tenir compte du fait qu'elle ne s'applique que dans la mesure où son application est expressément spécifiée pour une classe donnée.

141. Le paragraphe 2.2.8.1.7 a été aligné sur le paragraphe 2.2.61.1.13 afin de prendre en considération le texte actuel qui concerne les solutions et les mélanges et non pas les matières.

142. En ce qui concerne le paragraphe 2.2.3.1.5, la Réunion commune a procédé à un alignement du texte de l'ADR sur celui du RID et du Code IMDG, en précisant que : "Ces solutions et ces mélanges ne sont pas soumis aux prescriptions de l'ADR au lieu de l'être uniquement aux prescriptions du 5.4.1" (voir Additif 1). Un représentant des Pays-Bas a expliqué qu'en fonction du tableau d'ordre de prépondérance des dangers, ces matières ne peuvent être affectées qu'à la classe 3, et non à la classe 9.

143. Le représentant des Pays-Bas a transmis au secrétariat une liste de corrections aux documents INF.14A et INF.14B qui seront prises en compte dans le document définitif.

144. La Réunion commune est convenue que si des interdictions spécifiques sont mentionnées dans les sections 2.2.X.3, elles doivent être également mentionnées dans le tableau A du chapitre 3.2 soit par la mention **TRANSPORT INTERDIT** en regard du No. ONU concerné, soit par une disposition spéciale en regard du ou des Nos ONU concernés.

Classe 7

Document : -/1999/36, INF.35 et INF.38

145. Le petit groupe de travail ad hoc sur la classe 7 a présenté (INF.38) les modifications qu'il propose d'apporter au document -/1999/36. Les points 2 à 6 ont été adoptés par la Réunion commune et le point 1 sera soumis à la Commission d'experts du RID (plaques-étiquettes sur les 4 côtés des wagons, en relation avec les étiquettes 13 et 15) pour décision pertinente.

146. La proposition du Royaume-Uni (INF.37) qui visait à tenir compte de l'usage alternatif des citernes pour d'autres marchandises, conformément au Règlement de l'AIEA a également été adoptée. Cet usage est déjà autorisé en Belgique et au Royaume-Uni, bien qu'il soit interdit par le RID/ADR actuel. Compte tenu des directives cadres européennes, cet usage alternatif ne sera désormais plus sujet à des règles nationales spécifiques. L'incorporation de ce texte au 4.3.4.1.4 g) est cependant en contradiction avec la phrase introductive au 4.3.4.1.4. Il y aura lieu d'y revenir ultérieurement pour respecter la systématique de ce paragraphe, à l'instar de ce qui a été fait pour le nitrate d'ammonium (voir par. 44).

147. Les nouvelles dispositions sur la classe 7 n'entrant en vigueur qu'au 1er juillet 2001 alors que celles du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI seront déjà en vigueur le 1er janvier 2001, des mesures transitoires seront d'autant plus nécessaires que les anciens Nos ONU et les nouveaux ne correspondent pas. Le représentant de la France a annoncé qu'il soumettra un accord particulier multilatéral pour le RID et l'ADR afin de palier à cette lacune.

TRAVAUX FUTURS

148. Les textes restructurés du RID/ADR adoptés par la Réunion commune seront soumis pour approbation au WP.15 (Genève, 15-19 mai 2000) et à la Commission d'experts du RID (Allemagne) (26-30 juin 2000). La prochaine Réunion commune aura lieu du 11 au 15 septembre 2000 à Berne. Les documents restés en suspens lors des dernières réunions figurent à l'annexe 2 au présent rapport. Leurs auteurs sont priés de bien vouloir examiner s'ils sont encore d'actualité.

ADOPTION DU RAPPORT ET DE SES ANNEXES

149 La Réunion commune a adopté le rapport et ses annexes.

Annexe 1

Rapport du groupe de travail relatif à la sous-section 1.8.6 « Rapport sur les accidents ou incidents »

Le groupe de travail a tout d'abord discuté des modifications dans le projet de RID/ADR intervenues depuis la présentation de la proposition. En particulier, l'intégration de la Directive 96/35/CE relative au conseiller à la sécurité et donc de l'introduction de l'obligation du préposé aux marchandises dangereuses/du conseiller à la sécurité de fournir un rapport à la direction de l'entreprise suite à un accident n'était pas encore prévisible lors de la présentation de la proposition relative à la sous-section 1.8.6.

En réponse à une question, le Président a expliqué que ce rapport d'accident du préposé aux marchandises dangereuses/du conseiller à la sécurité ne remplace pas les rapports de la direction de l'entreprise conformément aux autres prescriptions nationales ou internationales (v. art. 7 de la Directive 96/35/CE et 1.8.3.6, deuxième phrase du RID/ADR). Le rapport d'accident devant être demandé ou établi par le préposé aux marchandises dangereuses/le conseiller à la sécurité doit être établi pour tous les accidents qui se sont produits au cours d'un transport, d'un chargement ou d'un déchargement effectué par l'entreprise, afin que la direction de l'entreprise puisse prendre les mesures (organisationnelles) nécessaires.

Les rapports devant être soumis par l'entreprise (transporteur, gestionnaire de l'infrastructure) aux autorités compétentes des Etats membres respectivement aux secrétariats (OCTI/CEE) remplissent, notamment en ce qui concerne le travail à l'échelle internationale, une autre fonction, qui a été définie par le groupe de travail comme suit :

- vérification et, le cas échéant, modification de la réglementation;
- information des Etats membres/des parties contractantes en ce qui concerne :
 - le développement de directives nationales et de prescriptions d'application,
 - l'application juridique et, par conséquent,
 - la prévention;
- contrôle de l'efficacité des prescriptions juridiques internationales.

Le groupe de travail a jugé nécessaire d'aligner les contenus et l'étendue de l'obligation d'informer sur cet objet de la prescription juridique. L'approche proposée par un groupe de travail de l'UIC consistant à uniquement informer sur les accidents causés par la marchandise dangereuse transportée, a été jugée trop restrictive et a, par conséquent, été rejetée.

Etant donné que dans la majorité des cas, l'accident n'a pas été causé par la marchandise dangereuse transportée, mais par des défaillances et des insuffisances techniques ou par un comportement erroné de participants, et que ces accidents peuvent révéler des lacunes, p. ex. dans les prescriptions de construction et d'équipement, ceux-ci devraient également être examinés. Le CEFIC (Mme Dehaese) et l'association suisse des entreprises chimiques (M. Grieder) ont présenté aux délégués leur système de rapport et leurs critères lors d'un accident et leur ont remis des informations. M. Molinero Gutierrez a expliqué le système de rapport espagnol. Mme Oscarsson a informé qu'en ce qui concerne la Suède, tous les rapports d'accidents étaient centralisés dans son administration.

Le groupe de travail a discuté l'utilité de critères concrets ou généraux relatifs à une obligation d'informer selon le 1.8.6.1. Il s'est prononcé dans sa majorité en faveur de l'élaboration de critères concrets, afin d'informer à la fois sur

les accidents routiers et les accidents ferroviaires selon un modèle européen uniforme. Un certain nombre de délégués a toutefois exprimé le vœu d'effectuer ce travail sans la pression temporelle due à la restructuration. Le texte actuel du 1.8.6 est considéré, en principe, comme étant approprié pour tout d'abord introduire dans le droit l'obligation d'informer. Les critères élaborés par le CEFIC, l'Espagne et la France ont également été considérés comme étant des points de départ utiles pour la suite des discussions. Les expériences acquises aux Etats-Unis d'Amérique devraient également être prises en considération. Le représentant de l'URU a fait part de sa crainte en ce qui concerne la possibilité d'utiliser le rapport prévu dans des procédures de droit pénal ou civil contre l'entreprise devant informer. Le groupe de travail a été unanimement d'avis que cela n'était pas l'objet de cette prescription et que l'on devrait travailler en vue de parvenir à une anonymité des informations transmises.

Le groupe de travail a jugé nécessaire que la Réunion commune confie un mandat à un autre groupe de travail, afin d'élaborer des critères pour une obligation d'informer selon le 1.8.6.1. Il a constaté que l'autorité compétente de l'Etat membre/ de la partie contractante devra décider si un rapport doit être adressé aux Secrétariats ou non. Certaines indications devraient également être élaborées en ce qui concerne l'interprétation de l'expression «en cas de besoin» dans le texte du 1.8.6.1.

Les secrétariats devraient établir des modèles uniformes de rapports qui tiennent compte des exigences en matière de traitement informatique.

Le Président a proposé d'organiser une réunion du groupe de travail qui se tiendrait pendant deux jours en Allemagne et de préparer un document de travail à cette fin.

Annexe 2

Annexe 2

Documents restés en suspens lors des dernières réunions

TRANS/WP.15/AC.1/... -OCTI/RID/GT-III/...

- /1997/63 (Autriche) (Partie 2 et chapitre 3.3)
- /1997/69 (Suède) (Partie 2 et chapitre 3.3)
- /1998/43 (France) (Chapitre 6.2 ou 4.1, P200)
- /1998/45 (France) (chapitre 6.2 ou 5.2)
- /1998/46 (France) (Chapitre 6.2)
- /1998/48 (AEGPL) (Chapitre 6.2)
- /1999/2 (Autriche) (Section 1.1.3)
- /1999/14 (Autriche) (Chapitre 5.2)
- /1999/16 (FIATA) (Partie 7)
- /1999/17 (CEE/ONU) (Généralités)
- /1999/19 (Commission européenne) (Chapitre 6.2 ou Section 1.1.3)
- /1999/22 (EIGA) (Chapitre 1.6)
- /1999/23 (CEFIC) (Section 1.1.3)
- /1999/24 (CEFIC) (Chapitre 4.1)
- /1999/46 (CEFIC + EIGA) (Chapitres 1.2 et 6.8)
- /2000/1 (CEFIC) (Partie 2 et chapitre 3.3)
- [-/2000/5 (Suisse) (Chapitre 3.4) voir par.131]
- /2000/6 (Suisse) (Section 1.1.3)
- /2000/13 (Allemagne) (Chapitre 4.1)
- INF.3 (CTIF) (Réunion commune mai 1999) (Chapitre 5.3)
- INF.4 (FIATA) (Réunion commune mai 1999) (Chapitre 5.3)
- INF.5 (Autriche) (Réunion commune septembre 1998) (Chapitres 4.1 et 6.5)

NOTA. Les documents -/1999/12 (Suisse), -/1999/21 (Royaume-Uni) et -/1999/22 (Royaume-Uni) ont été traités dans le cadre de la révision de la Classe 7.
