



**Conseil Economique
et Social**

**Distr.
GÉNÉRALE**

**TRANS/WP.15/AC.1/94
27 octobre 2003**

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

**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 1^{er} au 10 septembre 2003 et à Bonn du 13 au 17 octobre 2003**

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2003-B. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote TRANS/WP.15/AC.1/suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OCTI sous la cote OCTI/RID/GT-III/ suivie de l'année et du même numéro de série.

TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphes
Participation	1
Organisation de la session	2
Adoption de l'ordre du jour	3
Harmonisation avec les recommandations de L'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses	4 - 48
Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN	49 - 101
Sûreté du transport de marchandises dangereuses	102 - 152
Normes	153
Citernes	154 - 156
Travaux futurs	157 - 159
Elections	160
Questions diverses	161 - 162
Adoption du rapport	163 - 164

Annexes

Annexe 1 :	Projet d'amendements au RID/ADR/ADN adopté par la Réunion commune en 2003	
	Amendements à la Partie 1	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.1
	Amendements à la Partie 2	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.2
	Amendements à la Partie 3	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.3
	Amendements à la Partie 4	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.4
	Amendements à la Partie 5	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.5
	Amendements à la Partie 6	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.6
	Amendements à la Partie 7	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.7
Annexe 2 :	Rapport du groupe de travail sur les citernes	TRANS/WP.15/AC.1/94/Add.8

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 la première partie de sa session d'automne à Genève du 1 au 10 septembre 2003 et la seconde à Bonn du 13 au 17 octobre 2003 sous la Présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la Vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie Montenegro, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. La Commission européenne et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo (MINUK) étaient également représentées. La Commission du Danube a également participé. Les organisations internationales non-gouvernementales suivantes étaient représentées : l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association internationale de la Savonnerie, de la Détergence et des Produits d'entretien (AISE), le Comité européen de normalisation (CEN), Commercial Balloons Operator of Europe, le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération européenne des fabricants d'engrais (EFMA), la Fédération européenne des aérosols (FEA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP).

ORGANISATION DE LA SESSION

2. Comme de nombreux délégués n'auraient pas pu participer à la deuxième partie de la session si elle s'était tenue à Genève, le Président a exprimé, au nom de la Réunion commune, ses vifs remerciements au Gouvernement de l'Allemagne et aux secrétariats pour leurs efforts dans la recherche d'une solution et pour l'organisation de cette deuxième partie dans les locaux du Ministère des transports, de la construction et du logement de la République fédérale d'Allemagne à Bonn.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/93 et TRANS/WP.15/2003/60 [lettre circulaire A 81-02/502.2003 de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI)]

Documents informels : INF.1, INF.2, INF.41 et INF.42/Rev.1 (secrétariat)

3. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour tel que préparé par le secrétariat et tel que modifié par les documents informels INF. 1 et INF.2 (pour la première partie de la session) et INF.41 et INF.42/Rev.1 (pour la seconde partie) avec l'ajout des documents informels INF.3 à INF.32 (pour la première partie) et INF.33 à INF.60 (pour la seconde partie).

HARMONISATION AVEC LES RECOMMANDATIONS DE L'ONU RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Rapport du Groupe de travail ad hoc de l'harmonisation des règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/56

4. La Réunion commune s'est félicitée du travail accompli par le Groupe de travail ad hoc et a décidé de passer en revue les textes préparés chapitre par chapitre. Les modifications aux textes proposés dans les additifs 1 à 7 du rapport du Groupe de travail ont été reproduites dans les annexes au projet de

rapport (TRANS/WP.15/AC.1/2003/CRP.4 et additifs 1-9) et les textes adoptés figurent en annexe 1 au présent rapport.

5. Le représentant de la Norvège a indiqué que contrairement aux indications du paragraphe 10 du rapport du groupe de travail, il n'avait pas l'intention de préparer pour la deuxième partie de la session une proposition relative au transport d'explosifs en citernes. Sa proposition serait limitée au transport d'émulsions à base de nitrate d'ammonium en citernes (voir TRANS/WP.15/AC.1/2003/57, document informel INF.36 et paragraphe 155, point 12, du présent rapport).

Partie 1

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.1

6. Il a été convenu de revenir sur les dispositions de la Partie 1 relatives aux matières infectieuses et aux conteneurs pour vrac lorsque ces questions seraient discutées sous d'autres parties.

7. Le représentant de la Belgique s'est opposé à la proposition du Groupe de travail (par. 9 du rapport TRANS/WP.15/AC.1/2003/56) de supprimer la limite inférieure de capacité de 450 litres pour les conteneurs-citernes RID/ADR destinées au transport de matières autres que les gaz. La proposition du groupe de travail de supprimer cette limite comme dans les dispositions relatives aux citernes mobiles dans le Règlement type de l'ONU, mise aux voix, a cependant été adoptée.

8. Il a été convenu de modifier la définition de GRV réparé telle que proposée, étant entendu que l'ajout de la phrase « les GRV souples ne sont pas réparables sauf accord de l'autorité compétente » signifie que l'autorité compétente ne donne son accord que si elle a l'assurance que le GRV réparé est capable de satisfaire aux dispositions pertinentes du chapitre 6.5.

9. La Réunion commune a décidé de ne pas modifier le paragraphe 1.3.3, la prescription actuelle obligeant autant l'employeur que l'employé à conserver une description détaillée de toute la formation reçue paraissant plus appropriée que celle selon laquelle l'employé n'y aurait accès que sur demande.

Partie 2

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.2

2.2.2.3

Documents informels : INF.4 (UIC) et INF.24 (secrétariat)

10. Le représentant de l'UIC a informé la Réunion commune des problèmes qui se poseraient notamment pour le transport en citernes si la rubrique 1010 relative aux mélanges de butadiène et d'hydrocarbures était modifiée conformément au Règlement type de l'ONU. La concentration inférieure de 40 % de butadiènes impliquerait que les mélanges contenant moins de 40 % de butadiènes devraient être transportés sous une rubrique n.s.a. (1965 ou 3161) et risquaient d'être transportés non stabilisés.

11. Il a rappelé la démarche qu'il avait entreprise auprès du Sous-Comité d'experts de l'ONU (voir INF.24), que ces matières sont transportées en très grandes quantités en Europe et qu'il s'agissait d'une question de sécurité.

12. Après une longue discussion la Réunion commune est convenue de ne pas modifier la description actuelle de ces mélanges qui complète en lettres minuscules la désignation officielle de transport, tout en acceptant la nouvelle désignation en majuscules. En conséquence et conformément au document

informel INF.4, les autres modifications de conséquence concernant l'alignement des dispositions en matière d'emballage (4.1.4.1, P200) et en citernes RID/ADR (4.3.3.2.5) sur le Règlement type n'ont pas été adoptées. Seule reste valable l'alignement pour le transport en citernes mobiles (4.2.5.2.6). La modification de désignation officielle de transport ne nécessite pas de nouvelles mesures transitoires compte tenu du 1.6.3.8.

13. Le représentant de l'Italie a signalé que cette décision de la Réunion commune ne change rien du point de vue de la sécurité, puisque les mélanges ayant des pressions de vapeur supérieures à celle prévue dans la description actuelle peuvent être classés sous une rubrique N.S.A. (1965 ou 3161).

Section 2.2.6.1

14. Le représentant des Pays-Bas, appuyé par celui de la Belgique, a estimé qu'il était prématuré d'introduire les nouvelles rubriques N.S.A. pour les matières toxiques par inhalation, dans la mesure où la liste des matières actuellement nommément citées qui pourraient relever des critères pour les matières toxiques par inhalation n'avait pas été établie et leurs conditions de transport n'avaient pas encore été revues en conséquence. Par ailleurs, il leur paraissait probable que de nouvelles propositions concernant ces matières seraient soumises au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

15. Le représentant de la Suisse a signalé qu'il n'existait pas pour l'instant de code de classification RID/ADR approprié pour ces nouvelles rubriques, dont certaines pouvaient être affectées à deux codes de classification différents.

16. Le représentant de l'UIC a estimé qu'il serait utile d'introduire ces rubriques notamment pour la sécurité du transport en citernes. Il a également été fait remarquer que ne pas introduire ces rubriques poserait des problèmes importants pour les transports multimodaux car les classifications maritimes et aériennes seraient alors incompatibles avec la classification terrestre européenne.

17. Toutefois il a été noté à la première partie de la session que l'Organisation maritime internationale n'avait pas encore pris de décision à ce sujet. Le secrétariat a été prié de transmettre à l'Organisation maritime internationale (OMI) l'avis de la Réunion commune que l'introduction de telles rubriques lui paraissait prématurée. La décision finale serait prise en fonction des décisions de l'OMI à ce sujet.

18. L'OMI ayant adopté ces nouvelles rubriques pour le Code IMDG fin septembre 2003, la Réunion commune a décidé à la deuxième partie de sa session de les introduire également dans le RID/ADR/ADN (voir annexe 1).

Section 2.2.6.2

19. Pour la présentation des dispositions relatives à la classe 6.2, la Réunion commune a décidé de suivre au plus près celles figurant dans le Règlement type de l'ONU. Le représentant de la Norvège a signalé que le texte était loin d'être parfait et qu'il faudrait probablement procéder à une nouvelle révision éditoriale dans un proche avenir.

Section 2.2.9

20. La Réunion commune a chargé le secrétariat de modifier la note de bas de page 11/ au.2.2.9.1.11 pour faire référence à la directive européenne appropriée d'application du Protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques relatif à la Convention sur la diversité biologique (voir annexe 1).

Section 2.3.5

Document informel : INF.21 (Pays-Bas)

21. Le représentant des Pays-Bas a proposé de repousser l'incorporation des nouvelles prescriptions pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique dans le RID/ADR/ADN de deux ans. D'une part la procédure d'amendement de l'annexe III de la Convention MARPOL risquait d'amener l'OMI à retarder l'incorporation des dispositions équivalentes dans le Code IMDG. D'autre part les directives européennes relatives à la classification de ces matières ne seraient pas harmonisées avec le Système Général Harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) pour 2005. Enfin le Sous-Comité d'experts de l'ONU discutait toujours des conditions de transport de ces matières. Il lui paraissait donc préférable d'attendre de disposer d'un set complet de dispositions pour les mettre en œuvre de manière harmonisée à partir de 2007, ce qui ne serait pas contradictoire avec les objectifs du SGH (voir également les paragraphes 24 à 28 du document TRANS/WP.15/AC.1/2003/56).

22. Il a été noté cependant que les dispositions actuelles ne sont pas satisfaisantes et qu'en pratique il faut avoir recours à l'accord multilatéral M80 pour transporter ces matières. Plusieurs délégations préféreraient donc maintenir un système fermé selon lequel les matières polluantes seraient clairement identifiées et qui n'obligerait pas l'industrie à procéder, aux fins de transport, à des épreuves systématiques de classification de leurs produits selon les critères du SGH.

23. Il a également été noté que les nouveaux critères du SGH permettraient la classification des mélanges contenant des matières déjà classées.

24. Après une longue discussion à la première partie de la session, la Réunion commune a accepté la proposition du Président de procéder comme suit :

- a) Placer tout le texte du 2.3.5 entre crochets;
- b) Rédiger un paragraphe supplémentaire qui préciserait que seules les matières pour lesquelles des données sont disponibles et qui sont publiées dans les directives européennes seront classées comme matières dangereuses pour l'environnement aquatique;
- c) Reporter la discussion et la décision à la deuxième partie de la session dans l'attente notamment de prises de positions de l'industrie concernée;
- d) Quelle que soit la décision, il conviendra de prolonger l'accord multilatéral M80 pour éviter un vide réglementaire en 2004.

2.3.5.4.6.5

25. La Réunion commune n'a pas non plus pris de décision sur la question soulevée par le Groupe de travail (voir par. 28 du document TRANS/WP.15/AC.1/2003/56). Ce paragraphe reste donc entre crochets, le membre de phrase relatif à la mention additionnelle ayant provisoirement été maintenu.

26. A la deuxième partie de la session, la Réunion commune a noté que le nouveau chapitre 2.9 du Règlement type de l'ONU ne serait introduit dans le Code IMDG au plus tôt qu'en octobre 2006.

27. Les représentants de l'industrie ne s'étant pas prononcés sur la question, la Réunion commune a décidé :

- a) de ne pas modifier pour l'instant la section 2.3.5 tel que proposé dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.2 ;
- b) de ne pas introduire de nouvelle section 2.3.6 qui permettrait à l'industrie de commencer à classer ses produits selon les critères du SGH en attendant la mise en œuvre effective de ces critères ;
- c) d'introduire dans le RID/ADR/ADN des dispositions semblables à celles de l'accord multilatéral M80, ce qui permettra de déroger aux critères actuels du RID/ADR/ADN en se référant aux listes déjà publiées de matières polluantes pour l'environnement aquatique pour classer ces produits (voir annexe 1).

28. Il conviendra de revenir ultérieurement sur ces questions lorsque la question des polluants du milieu aquatique aura été traitée in extenso par le Comité d'experts de l'ONU.

Partie 3

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.3

Nos. ONU 3077 et 3082 et disposition spéciale 179

29. La Réunion commune a décidé, plutôt que d'introduire une disposition spéciale 179 qui serait différente de celle du Règlement type de l'ONU (voir paragraphe 38 du document -/2003/56) d'ajouter un nouveau paragraphe 2.1.3.9 pour indiquer que les déchets ne répondant pas aux critères des classes 1 à 9 mais soumis à la Convention de Bâle peuvent être transportés sous les Nos ONU 3077 au 3082 (voir annexe 1).

Disposition spéciale PP85

30. La Réunion commune a décidé de ne pas intégrer cette disposition spéciale d'emballage du Règlement type de l'ONU (relative aux Nos ONU 1948, 2208 et 2880, sous l'instruction d'emballage P002) parce qu'elle concerne le chargement et non pas l'emballage et fait double emploi avec la disposition spéciale CV/CW 35.

No. ONU 3461

31. La Réunion commune a noté que, bien que le No ONU 3461 (halogénures d'alkylaluminium, solides) concerne des matières solides, seul le code citerne L21DH lui est attribué parce que ces matières ne se présentent pas sous forme pulvérulente ou granulaire et ne peuvent donc être présentées au transport en citernes qu'à l'état fondu.

Matières infectieuses en citernes

32. Se référant aux paragraphes 32 et 33 du rapport du groupe de travail sur l'harmonisation, la Réunion commune a noté que certaines matières, comme des déchets ou du sang provenant d'abattoirs, ou du sang destiné à l'élaboration de produits pharmaceutiques, relevant actuellement des numéros ONU 2814 et 2900, groupe de risque 2, peuvent être transportés en citernes mais ne le pourront plus selon les nouvelles dispositions relatives à la classe 6.2.

33. Il paraissait logique que les matières de la catégorie A affectées aux Nos ONU 2814 et 2900 ne soient pas autorisées en citernes, toutefois plusieurs délégations estimaient que des matières de la

catégorie B devraient pouvoir être transportées en citernes. Toutefois aucun numéro ONU (2814, 2900, 3291 ou 3373) n'est approprié pour ce genre de transport, et le seul qui pourrait être éventuellement utilisé serait le 3373 bien que la description « ECHANTILLONS CLINIQUES » ou « ECHANTILLONS DE DIAGNOSTIC » ne soit pas appropriée.

34. La Réunion commune est convenue qu'il ne serait pas souhaitable de créer une rubrique spéciale RID/ADR/ADN pour ce cas particulier, et qu'il serait préférable qu'une proposition à cet effet soit faite au Sous-Comité d'experts de l'ONU. De même le transport en vrac des matières de la catégorie B, hormis celles classées sous le No. ONU 3291, n'étant prévu ni par le Règlement type de l'ONU, ni par le RID/ADR actuel, il n'y avait pas lieu d'introduire des dispositions à cet effet sans proposition écrite.

35. Il a été suggéré que l'on pourrait introduire une disposition spéciale du chapitre 3.3 du RID/ADR/ADN pour élargir le champ d'application du No ONU 3373 pour le transport de certaines matières de la catégorie B en citernes, assortie d'une disposition spéciale TU expliquant clairement quelles matières sont autorisées au transport en citernes. Cette suggestion a été confiée à un groupe de rédaction.

Partie 4

Emballages pour briquets

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/9 (Norvège)
TRANS/WP.15/AC.1/2002/20 (Norvège)

36. La Réunion commune a décidé d'aligner le RID/ADR/ADN sur le Règlement type de l'ONU, à savoir de remplacer l'instruction d'emballage P205 par l'instruction P002 assortie de la disposition spéciale PP84 ainsi que de la disposition spéciale 201 au chapitre 3.3. Elle a décidé d'introduire cependant une dérogation pour les emballages de moins de 10 kg par l'intermédiaire d'une disposition spéciale RID/ADR/ADN RR4 (voir annexe 1).

37. Le représentant de l'Autriche a fait remarquer que cette dérogation ne dispense pas de l'application des dispositions en matière de documentation de transport, et qu'en conséquence l'expédition de ces briquets par la poste n'est pas autorisée, ce qu'a confirmé le Président.

Section 4.1.6

Documents informels : INF.35 et INF.58 (EIGA)

38. Après examen de la proposition de l'EIGA par un groupe de rédaction, la Réunion commune a accepté certaines modifications à la section 4.1.6 (voir annexe 1).

39. La Réunion commune a partagé l'avis de la Suisse que le NOTA 2 au 4.1.6.5 n'est pas nécessaire. La Réunion commune n'a pas accepté d'aligner complètement le paragraphe 4.1.6.10 sur le paragraphe correspondant du Règlement type de l'ONU. Elle a considéré qu'après expiration de la date limite pour l'inspection, les bouteilles à gaz rechargeables ne peuvent être transportées que pour être acheminées à un lieu d'inspection ou d'élimination avec possibilité d'opérations de transport intermédiaires (voir annexe 1).

Conteneurs pour vrac

Documents informels : INF.6, INF.6/Add.1 (Royaume-Uni) et INF.13 (Belgique)

40. La Réunion commune a abordé cette question en gardant à l'esprit les débats du groupe de travail de l'harmonisation (voir TRANS/WP.15/AC.1/2003/56, par. 39 à 46). Elle devait se déterminer sur les trois approches suivantes :

- a) L'approche du Royaume-Uni présentée dans les documents informels INF.6 et -/Add.1 qui préconisait non pas un système séparé ou parallèle, mais plutôt un système d'intégration basé sur les nouvelles dispositions du Règlement type et étendu à toutes les matières visées par le RID et l'ADR. Cela impliquerait entre autres le remplacement de la plupart des codes VV/VW et de leurs dispositions par les codes BK1 et BK2 devant figurer dans la colonne 10 du tableau A.
- b) L'approche de la Belgique présentée dans le document informel INF.13 consistant à ne pas reprendre le nouveau chapitre 6.11 (6.8 du Règlement type) et à se limiter à un renvoi, dans le chapitre 7.3, aux chapitres 6.9 et 4.3 du Code IMDG;
- c) L'approche parallèle du secrétariat de la CEE-ONU telle que reprise par le Groupe de travail sur l'harmonisation et reflétée dans les documents TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.6 et TRANS/WP.15/AC.1/56/Add.7, qui constituait un compromis entre ces deux approches, à savoir garder le système actuel tout en laissant la possibilité d'utiliser le nouveau système du Règlement type de l'ONU.

41. Sur la base d'une procédure de vote proposée par le Président, la Réunion commune n'a pas accepté de supprimer les dispositions VV/VW du chapitre 7.3 ; elle a donc rejeté l'approche du Royaume-Uni. Lors d'un second vote, elle a adopté l'introduction des chapitres 6.11 et 7.3 contenue dans les documents TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.6 et -/Add.7 ainsi que les nouvelles définitions y relatives du 1.2.1 (document TRANS/WP.15/AC.1/2003/ 56/Add.1).

42. En ce qui concerne l'agrément des conteneurs pour vrac par l'autorité compétente, il a été noté que l'application du chapitre 6.11, et donc l'agrément des conteneurs pour vrac BK n'est nécessaire que si l'on utilise le système parallèle du Règlement type de l'ONU conformément au 7.3.1.1 (a) et au 7.3.2. Il a été proposé d'exclure les compartiments de chargement des véhicules/wagons de cette prescription d'agrément, mais cette proposition n'a pas été adoptée.

43. Il a été relevé que la section 6.11.4 ne contenait pas véritablement de dispositions techniques et qu'en conséquence il serait difficile de délivrer des agréments sur la base de prescriptions générales très vagues. Il a toutefois été décidé de conserver cette section, et il appartiendrait à chaque pays de déterminer sur quelle base de tels agréments peuvent être délivrés.

44. Le représentant de l'UIC a relevé que les dispositions actuelles sont parfois vétustes et manquent de logique. Il serait donc utile, dans une seconde étape, de procéder à une rationalisation des dispositions relatives au transport en vrac, comme on l'avait fait pour les citernes.

Parties 4 à 7

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/56 et Add. 4-7

Document informel : INF.30

45. Après la discussion sur les conteneurs pour vrac, la Réunion commune a décidé de confier l'examen du reste des documents relatifs à l'harmonisation à un groupe de rédaction, dont les conclusions reflétées dans le document informel INF.30 ont été adoptées, avec quelques modifications pour la disposition spéciale TU relative au transport de matières infectieuses en citernes (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/57 (Norvège)

46. Après discussion de la proposition de la Norvège, il a été convenu lors de la première partie de la session que l'introduction de dispositions dans les chapitre 4.3 et 6.8 pour le transport en citernes RID/ADR d'émulsions à base de nitrate d'ammonium (No ONU 3375) demandait davantage de réflexion au niveau expert par exemple pour la capacité des systèmes de décompression, la hiérarchie des citernes, etc. ... La partie de la proposition traitant des citernes RID/ADR a donc été confiée au Groupe de travail des citernes pour examen à la deuxième partie de la session (voir par.156, point 12).

47. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles ne souhaitent pas que cette matière soit autorisée en citernes pour le transport ferroviaire.

48. Pour le transport en citernes mobiles des Nos ONU 0331, 0332 et 3375, l'on devrait refléter les dispositions du Règlement type de l'ONU. Si le groupe de travail des citernes a des commentaires à faire sur ces dispositions, ils devront être transmis au Sous-Comité d'experts de l'ONU car la Réunion commune n'est pas compétente pour modifier ces dispositions.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Définition des groupes d'emballage pour les matières de la classe 3

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/38 (CEFIC)

49. Cette proposition d'alignement sur les Règlement type de l'ONU a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 1).

Transport de récipients pour ballons à air chaud

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/11 (Royaume-Uni)

Documents informels : INF.14 (Commercial Balloon Operators of Europe)
INF.51 (Invitation, groupe de travail)
INF.60 (Rapport du Groupe de travail)

50. La Réunion commune a noté qu'il existait un problème avec les récipients à gaz actuellement sur le marché pour les ballons à air chaud, parce qu'il y a peu de fabricants, que ces récipients doivent être transportés mais qu'ils ne sont pas construits conformément aux prescriptions du RID/ADR/ADN. Pour cette raison, leur transport n'est pas autorisé et ils ne peuvent donc pas bénéficier de mesures transitoires, la seule façon de régler le problème restant pour le moment les accords multilatéraux dérogatoires.

51. Plusieurs délégations étaient favorables à l'introduction de dispositions spéciales pour ces récipients dans le RID/ADR/ADN, mais la proposition du Royaume-Uni paraissait trop succincte et n'était pas étayée par des données techniques sur la construction de ces récipients.

52. Sur proposition du représentant de l'Allemagne, la Réunion commune a accepté que l'élaboration de dispositions adéquates soit traitée par un groupe de travail, qui devrait pouvoir disposer de toutes les informations techniques. Avant l'entrée en vigueur de telles nouvelles dispositions, le transport des récipients actuels pourrait être effectué sous couvert d'un nouvel accord multilatéral qui remplacera l'accord M90 quand il arrivera à échéance, et dont le texte pourra également être élaboré par le Groupe de travail.

53. Le Groupe de travail s'est réuni au cours de la deuxième partie de la session (voir INF.51) et a conclu que le problème affectait essentiellement le transport routier. Il continuerait à travailler par correspondance et une proposition d'amendement à l'ADR serait soumise au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses à sa session de janvier 2004 (voir INF.60).

Transport des déchets de peintures

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/23 (Pays-Bas)

Document informel : INF.32 (Rapport du Groupe de travail ad hoc)

54. Le principe de réglementer ces transports de façon qu'ils soient à la fois pratiques et sûrs a été accueilli favorablement par la Réunion commune. L'on a confié à un groupe de travail ad hoc le soin de régler les problèmes soulevés, notamment les problèmes de classification (classe 3 ou 4.1) et d'emballage (GRV souples et/ou grands emballages).

55. Sur la base du rapport de ce groupe, la Réunion commune a décidé que les résidus de peinture doivent être classés dans la classe 3 (No ONU 1263), et qu'ils ne peuvent être transportés en GRV souples qu'avec une protection supplémentaire sous forme de suremballage à parois pleines (voir annexe 1).

Chapitre 3.3, disposition spéciale 640

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/32 (UIC)

Document informel : INF.3 (CEPE)

56. Le représentant de l'UIC a expliqué que son document avait pour objectif de rendre le texte de la disposition spéciale 640 plus compréhensible pour améliorer la sécurité du transport en citerne. Dans le document INF.3 le CEPE appuyait cette démarche de simplification qui limitait la portée de la disposition spéciale aux seuls transports en citernes RID/ADR.

57. Le Président a rappelé que les annexes de la directive européenne sur les contrôles, allaient être modifiées et qu'il fallait s'attendre à des immobilisations de véhicules en cas d'infractions si les informations nécessaires à la vérification étaient insuffisantes. L'information donnée par la disposition 640 est donc importante.

58. Il a en outre été relevé que cette disposition concerne également les emballages et les GRV. Cependant, dans le cadre des travaux du groupe de travail sur l'harmonisation des informations dans le document de transport, il s'était avéré que de telles dispositions n'étaient pas souhaitables en cas de transport multimodal.

59. La Réunion commune a finalement adopté cette proposition.

Transport de piles et batteries au lithium usagées

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/37 (France)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/25 (Allemagne)

Documents informels : INF.28 et INF.28/Rev.1 (France)

60. La représentante de la France a précisé que sa proposition visait le transport de piles et batteries au lithium usagées depuis les lieux de collecte (magasins) vers des centres de regroupement, car les dispositions de l'instruction P903a et la disposition spéciale 636 pour les piles au lithium usagées, n'étaient pas assez appropriées pour ce type de transport en vertu de la directive européenne en la matière. Elle a expliqué que le document INF.28 était une adaptation de l'accord multilatéral M126.

61. Cette proposition a été favorablement recueillie en premier examen, mais des amendements s'avéraient nécessaires.

62. Le représentant de l'Allemagne a déclaré que si cette proposition était adoptée, il retirerait son document TRANS/WP.15/AC.1/2003/25.

63. Un nouveau texte consolidé présenté par la représentante de la France dans le document informel INF.28/Rev.1 a été adopté lors de la première partie de la session, la masse brute de « 40 g » étant placée provisoirement entre crochets pour décision lors de la deuxième partie de la session.

64. A la deuxième partie de la session, la Réunion commune a noté que le problème de collecte de piles usagées pouvait concerner en pratique des piles au lithium pesant jusqu'à 450g, par exemple pour ordinateurs portables. Elle a finalement accepté de porter la limite à 250 grammes au lieu de 40 (voir annexe 1).

65. A la demande du représentant de la Suisse, le représentant de la France a dit qu'il initierait un nouvel accord multilatéral pour permettre l'application de ces nouvelles dispositions le plus rapidement possible.

Quantités limitées

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/16 (France et Royaume-Uni)
TRANS/WP.15/AC.1/2002/6 (Suisse)

66. La proposition de la France et du Royaume-Uni préconisait d'adopter la proposition de la Suisse dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2002/16, moyennant un amendement. Il a été suggéré d'attendre les résultats des travaux d'harmonisation en cours au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU, mais il a été fait remarquer que cet objectif d'harmonisation ne pourrait pas être atteint avant 2007.

67. Un groupe de travail ad hoc s'est réuni et a proposé d'autres amendements au document – TRANS/WP.15/AC.1/2002/6. La Réunion commune a finalement adopté ces deux documents avec les amendements proposés.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/14 (Royaume-Uni)

68. Il s'agissait d'une révision d'une proposition antérieure que la Réunion commune de septembre 2002 avait approuvée dans son principe et portant sur les aérosols et les cartouches à gaz en quantités

limitées. Des amendements rédactionnels ont été apportés aux textes et la Réunion commune a approuvé le transfert des dispositions relatives à la pression intérieure, au taux de remplissage et à l'épreuve d'étanchéité de l'instruction P204 au chapitre 6.2 (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/10 (CEPE et AISE)

69. Cette proposition d'harmonisation des quantités limitées pour le No ONU 3082 a été adoptée.

Document informel : INF.12 Rapport du groupe de travail du Sous-Comité d'experts de l'ONU sur l'harmonisation des quantités limitées (Paris, 23-27 juin 2003)

70. La Réunion a pris connaissance du rapport présenté par le Président qui a rappelé qu'il s'agissait d'harmoniser différents systèmes en vigueur : quantités limitées du Règlement type et du RID/ADR, biens de consommation du Code IMDG et quantités exceptées des Instructions techniques de l'OACI.

71. Les représentants de l'UIC et des Pays-Bas ont considéré qu'une information dans le document de transport devrait être exigée pour le transport multimodal et les représentants de la Belgique et de l'Allemagne ont souhaité que l'étude présentée par la France sur le plan du risque devrait également être prise en compte. Les délégués ont été priés de soumettre leurs commentaires et réflexions éventuels sous forme de documents informels pour la réunion d'octobre ou directement au Président.

Transport de matières radioactives

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/35 (secrétariat)

72. Les propositions du secrétariat d'alignement sur le Règlement de l'AIEA et de clarifications ont été adoptées avec quelques modifications (voir annexe 1).

73. La question de suppression du code 70 dans la colonne (20) du RID pour le transport de matières radioactives en colis exceptés a été renvoyée au Comité d'experts du RID. Dans ce cadre, il a été fait remarquer que selon le 2.2.7.9.1, les dispositions du chapitre 5.3 ne sont pas applicables aux colis exceptés.

Nouveaux types de bouteilles à GPL

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/6 (AEGPL)

Document informel : INF.22 (AEGPL)
INF.31 (Groupe de rédaction)

74. La Réunion commune a noté que l'industrie a mis sur le marché des bouteilles à GPL de moins de quinze litres qui sont conformes au RID/ADR du point de vue de la conception et de la construction mais dont le contrôle périodique posera des problèmes. Elles ne peuvent pas être soumises à cause de leur conception aux contrôles périodiques prévus pour chaque bouteille dans le RID/ADR, qui endommageraient définitivement la bouteille. Il est donc prévu d'effectuer ces contrôles selon des méthodes statistiques.

75. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas favorables à introduire une clause égnérale selon laquelle ces bouteilles pourraient faire l'objet de contrôles différents de ceux prévus par le RID/ADR avec l'accord des autorités compétentes des pays concernés, ce genre de dérogations relevant d'accords multilatéraux. Elles préféreraient que les conditions de contrôle soient précisées et introduites dans le RID/ADR après examen et adoption par la Réunion commune. Plusieurs de ces délégations

n'étaient pas favorables à des contrôles sur une base statistique, chaque bouteille à gaz devant normalement être contrôlée périodiquement.

76. Le représentant de l'AEGPL a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition.

Intervalle entre deux examens périodiques pour bouteilles à GPL

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/7 (AEGPL)

Document informel : INF.23 (AEGPL)

77. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à ce que l'intervalle entre examens périodiques soit porté de 10 ans à 15 ans pour les bouteilles à GPL en acier qui sont contrôlées selon la norme EN 14440 :1996.

78. Il a été fait remarquer qu'avant d'être introduite dans le RID/ADR, une telle disposition devrait être examinée par le Sous-Comité d'experts de l'ONU.

79. Le représentant de l'AEGPL a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition.

Etiquetage des bouteilles à gaz pour GPL

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/28 (AEGPL)

80. La proposition de modification au 5.2.2.2.1.6 c) a été adoptée mais uniquement pour les gaz de pétrole liquéfiés les plus couramment commercialisés, à savoir les Nos. ONU 1011, 1075, 1965 et 1978 (voir annexe 1).

Certificat de nettoyage pour citernes vides

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/4 (Liechtenstein)

81. Plusieurs délégations ont estimé que le texte proposé par le Liechtenstein était superflu car les citernes vides nettoyées ne sont pas soumises au RID/ADR et il ne serait donc pas juridiquement convenable de leur appliquer des prescriptions dans le RID/ADR. Il a également été relevé que le problème soulevé relevait davantage du contrôle et que des discussions sur les conditions de délivrance de certificats de nettoyage étaient en cours dans plusieurs pays et au CEFIC.

Dimensions des panneaux orange

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/8 (Liechtenstein)

82. Dans l'ensemble, la Réunion commune était d'avis que le problème soulevé relevait davantage d'une interprétation trop restrictive des textes que de clarté des dispositions relatives à la dimension des panneaux orange. Toutefois, il a été reconnu que les interprétations abusives par les contrôleurs ont des conséquences économiques graves notamment lorsque les véhicules sont immobilisés à tort.

83. Pour éviter ces problèmes, la Réunion commune a décidé de fixer des dimensions normalisées pour les panneaux orange avec une tolérance de plus ou moins 10 % (voir annexe 1).

84. Il a été relevé que la solution adoptée pourrait avoir des effets pervers dans la mesure où ces nouvelles dispositions sont plus strictes que les précédentes et sont donc susceptibles de placer plus

facilement les transporteurs en position d'infraction. Il serait donc utile de prévoir des mesures transitoires.

85. Pour le problème relatif à l'endommagement des panneaux de taille réduite lors du lavage des véhicules de moins de 3,5 tonnes, la Réunion commune était d'avis qu'il était uniquement du ressort du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses à qui le document devrait être transmis.

Paragraphe 5.4.1.1.1 c)

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/24 (Allemagne)

86. La proposition d'amendement au 5.4.1.1.1 c) a été adoptée (voir annexe 1).

Compatibilité chimique

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/20 et addenda 1-2 (Allemagne),
TRANS/WP.15/AC.1/2003/45 (Pays-Bas), TRANS/WP.15/AC.1/2003/46
(Royaume-Uni), TRANS/WP.15/AC.1/2003/47 (Allemagne)

Document informel : INF.55 (Groupe de rédaction)

87. La Réunion a accepté en principe que de nouvelles dispositions sur la compatibilité chimique soient introduites dans le RID/ADR/ADN, et que ces dispositions soient applicables aux emballages et aux GRV.

88. Le texte proposé dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/20 tel que modifié par les documents -/2003/47 et le document informel mis au point par un groupe de rédaction (INF.55) a été adopté (voir annexe 1).

89. Pour la liste des matières et des liquides standard, un membre du secrétariat a signalé que cette liste présentait plusieurs inconvénients :

- a) De nombreux isomères sont énumérés sous un même numéro ONU alors que les liquides standard sont les mêmes; en éliminant ces isomères, la liste pourrait être considérablement réduite;
- b) Certaines matières non énumérées dans le RID/ADR/ADN ont été classées, avec un groupe d'emballage, sous des rubriques N.S.A. Introduire la liste dans le RID/ADR/ADN pour indiquer les liquides standard reviendrait à officialiser la classification de ces matières et pourrait induire en erreur pour la classification de matières qui n'ont pas exactement les mêmes propriétés.

90. Les représentants du Royaume-Uni et des Pays-Bas ont dit que ces problèmes auraient été évités si l'on faisait référence à une norme plutôt que d'introduire la liste. Toutefois il a été indiqué qu'une telle norme n'est pas disponible pour l'instant.

91. La Réunion commune est convenue que la liste pourrait être introduite dans le RID/ADR/ADN sous réserve que les problèmes mentionnés par le secrétariat aient été éliminés. Elle a prié le représentant de l'Allemagne de préparer une nouvelle liste et de la soumettre au secrétariat compte tenu de ses commentaires.

Renseignements relatifs aux moyens de confinement vides

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/17 (Autriche)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/27 (UIC)

92. La première proposition de l'Autriche concernant le 5.4.1.1.1 e) n'a pas été adoptée.
93. La seconde proposition de l'Autriche de préciser, au 5.4.1.1.1 f) de l'ADR que la quantité totale de marchandises dangereuses ne doit pas être indiquée dans le document de transport lorsqu'il s'agit de moyens de confinement vides, non nettoyés, a été adoptée.
94. Le représentant des Pays-Bas était d'avis que le 5.4.1.1.1 n'est pas applicable aux moyens de confinement vides non nettoyés, à moins que cela ne soit spécifiquement mentionné au 5.4.1.1.6. En conséquence insérer le terme «sauf pour les moyens de confinement vides, non nettoyés»; au 5.4.1.1.1 f) pourrait conduire à l'interprétation erronée que, a contrario, les alinéas 5.4.1.1.1 a) à e) et g) à i) sont applicables à ces moyens de confinement vides, non nettoyés.
95. La troisième proposition de l'Autriche n'a été appuyée par aucune délégation et il n'y a donc pas lieu de mentionner les précisions relatives au dernier contenu lorsqu'il s'agit d'emballages, GRV ou grands emballages vides non nettoyés, conformément à la situation actuelle.
96. La Réunion commune a adopté des modifications au 5.4.1.1.6 sur la base d'une version révisée du document de l'UIC distribuée pendant la session (voir annexe 1).

Disposition V/W7

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/2 (Norvège)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/51 (EIGA)

Document informel : INF.57/Rev.1 (EIGA)

97. Après discussion des propositions soumises, la Réunion commune a adopté une nouvelle disposition de chargement selon laquelle, si des gaz sont chargés dans des véhicules, wagons ou conteneurs fermés non ventilés, les portes des compartiments de chargement doivent porter un marquage approprié (voir annexe 1). La disposition spéciale V7 a été supprimée pour les gaz, ainsi que la disposition W7 pour le No. ONU 3374. La Réunion commune n'a pas accepté de requérir une plaque étiquette pour les véhicules.

Rapports du groupe de travail sur le document de transport

Documents informels : INF.11 (OCTI) et INF.38 (Allemagne)

98. Le représentant de l'Allemagne a présenté brièvement les rapports du groupe de travail qui s'est réuni à Hambourg les 10 et 11 juin 2003 et à Francfort les 22 et 23 septembre 2003, notamment les conclusions provenant d'une comparaison entre dispositions du RID, de l'ADR, du Code IMDG, des instructions techniques de l'OACI et du Règlement type de l'ONU en matière de documentation.
99. La Réunion commune était favorable en principe à la mention de la date sur le document de transport (paragraphe 17 du INF.11), et ne voyait pas de nécessité à prescrire une numérotation des pages (paragraphe 21 du INF.11).

100. Faute de temps pour examiner ces conclusions et de propositions d'amendement précises, la Réunion commune a estimé que le Groupe de travail devrait continuer ses travaux, présenter un nouveau rapport et des propositions d'amendement sur la base des conclusions. La comparaison des divers instruments devrait se faire sur la base de la 13^{ème} édition révisée du Règlement type de l'ONU et des versions 2005 du RID, de l'ADR, du Code IMDG et des Instructions techniques de l'OACI.

101. Le représentant de l'Allemagne a dit que de nombreuses propositions étaient spécifiques au RID ou à l'ADR, et qu'en conséquence certaines propositions seront soumises directement au WP.15 et au RID.

SÛRETE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.2-OCTI/RID/GT-III/2003-A/Add.2 (rapport sur la dernière session)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 (Belgique)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/58 (Belgique)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/61 (Portugal)

TRANS/WP.15/AC.1/2003/64 (Autriche)

Documents informels : INF.9 (Portugal)

INF.10 et INF.10/Rev.1 (EIGA)

INF.19 (EFMA)

INF.20 (Pays-Bas)

INF.26 (Suisse)

INF.40 (Secrétariat)

INF.48 (Royaume-Uni)

102. Compte tenu des décisions prises à la dernière session (TRANS/WP.15/AC.1/92- OCTI/RID/GT-III/2003-A, par. 83 et 91), il a été décidé de passer en revue les textes placés entre crochets dans l'annexe 2 du rapport de cette dernière session, à la lumière des diverses propositions soumises.

103. La Réunion commune a estimé que le nouveau chapitre sur la sûreté devrait être numéroté 1.10 dans le RID, l'ADR et l'ADN, les chapitres 1.10 et suivants du RID et de l'ADN devant être renumérotés en conséquence (voir annexe 1).

NOTA 1

104. Il a été décidé de supprimer ce NOTA. Il est entendu que compte tenu de l'article 4, paragraphe 1 de l'ADR, les Parties contractantes pourront, pour des raisons de sûreté, nonobstant les dispositions de ce nouveau chapitre, réglementer différemment ou interdire l'entrée sur leur territoire de marchandises dangereuses.

NOTA 2

105. La portée du NOTA a été étendue aux marchandises dangereuses qui peuvent mettre en danger l'environnement (voir annexe 1).

1.X.1.1

106. Soumises au vote, la proposition de modification de l'Autriche dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/64 n'a pas été adoptée, tandis que celle de la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 l'a été (voir annexe 1).

1.X.1.2

107. A l'occasion de l'étude de ce paragraphe, le représentant de l'Espagne a déclaré qu'il s'abstiendrait de se prononcer sur toutes les motions mises aux voix concernant ce nouveau chapitre.

108. Comme proposé par l'Autriche, il a été décidé de placer la disposition du 1.X.1.2 à la voix passive afin d'éviter la référence à l'expéditeur (voir annexe 1).

109. La proposition du Portugal de faire figurer l'identification du transporteur dans le document de transport n'a pas été adoptée.

110. La proposition de la Belgique d'exiger une identification de l'unité de transport et de l'équipage du véhicule n'a pas été adoptée.

1.X.1.3

111. Après un long débat sur la base des propositions contenues dans les documents TRANS/WP.15/AC.1/2003/64, TRANS/WP.15/AC.1/2003/61 et INF.9, la Réunion commune a finalement adopté un texte de compromis élaboré par un petit groupe de travail ad hoc, (voir annexe 1).

1.X.1.5

112. La Réunion commune ne s'est pas ralliée à la proposition de la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 de supprimer ce paragraphe et de compléter en conséquence le titre du chapitre 1.8, notamment du fait qu'un renvoi au 1.X.1.5 avait déjà été pris en compte au 1.8.1.1.

1.X.1.6

113. L'examen de ce nouveau paragraphe proposé par le Portugal dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/61 a été renvoyé au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, car il ne concerne que l'ADR.

1.X.2.1 à 1.X.2.4

114. La proposition de la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 de supprimer les paragraphes 1.X.2.3 et 1.X.2.4, car ils sont redondants avec le 1.3.1 et le 1.3.3, a été adoptée. Pour tenir compte de ces suppressions et du fait que le recyclage visé au 1.X.2.3 n'a pas la même portée que celle prévue au 1.3.3 (tenir compte des changements intervenus dans la réglementation), le paragraphe 1.X.2.1 a été remanié sur proposition du représentant du Royaume-Uni (voir annexe 1).

1.X.3.1

115. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à la mise en place obligatoire d'un programme en vue de l'identification des expéditeurs, des transporteurs ou d'autres intervenants participant au transport des marchandises dangereuses à haut risque, cette mesure ne leur paraissant pas compatible avec leur législation nationale. Certaines auraient souhaité que l'on fasse une étude sur les pratiques ou possibilités juridiques à ce sujet dans les divers pays parties contractantes au RID ou à l'ADR.

116. Cette disposition du Règlement type de l'ONU a été mise aux voix mais n'a pas été adoptée. S'agissant d'un problème de sûreté et non de sécurité, chaque pays garde la prérogative de faire appliquer individuellement cette disposition dans sa législation nationale s'il le souhaite.

117. Pour garder le parallélisme de numérotation avec le Règlement type de l'ONU, le texte figurant en introduction du tableau 1.X.1 et la dernière phrase du 1.X.3.1 ont été regroupés sous le paragraphe 1.10.3.1, avec quelques modifications (voir annexe 1). Il est convenu que la liste du tableau 1.10.1 est la liste complète des marchandises dangereuses à haut risque et non pas une liste simplement indicative.

118. Les propositions de modification du Portugal (TRANS/WP.15/AC.1/2003/61) à la phrase introductive du tableau 1.X.1 transférée sous le 1.X.3.1, mises aux voix, n'ont pas été adoptées.

Exemptions au tableau 1.X.1 (1.10.1)

119. La Réunion commune n'a pas accepté de supprimer de la liste les engrais au nitrate d'ammonium comme le proposait l'EFMA dans le document informel INF.19 et la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49.

120. Lors de l'examen du document informel INF.10/Rev.1 (EIGA) qui proposait d'ajouter la section 1.10.3 après le chapitre 5.3 dans la liste des exemptions du 1.1.3.6.2 pour exempter les gaz toxiques ayant une CL₅₀ 1 h égale ou supérieure à 200 ppm, le représentant de l'Italie a proposé oralement une démarche élargissant le champ des exemptions aux matières visées par les paragraphes 1.1.3.6.3, 2.2.7.1.2 ainsi que par les chapitres 3.3 et 3.4, c'est-à-dire par les dispositions qui exemptent les entreprises d'avoir un conseiller à la sécurité selon 1.8.3.2.6. La proposition d'exemption visait les sections 1.10.3.1 à 1.10.3.3.

121. Cette proposition a finalement été adoptée à la première partie de la session (voir annexe 1) sous la forme d'un nouveau paragraphe 1.10.4. Le représentant de la Suède a formulé une réserve sur l'exemption des gaz très toxiques de la catégorie de transport 1.

122. A la deuxième partie de la session, le secrétariat a proposé des modifications de forme (INF.40) aux textes adoptés pour mieux tenir compte des systématiques spécifiques au RID, à l'ADR et à l'ADN. Ces modifications ont été adoptées, à part l'ajout d'un NOTA sous le titre du chapitre 1.10 qui n'a pas été jugé nécessaire.

123. Le représentant du Royaume-Uni a proposé dans le document informel INF.48 que toutes les marchandises dangereuses soient soumises aux dispositions générales en matière de sûreté des 1.10.1 et 1.10.2. Il a également proposé que certaines marchandises de la liste des marchandises dangereuses à haut risque puissent être exemptées des dispositions du 1.10.3 lorsqu'elles sont transportées sous les limites du 1.1.3.6, sauf certains liquides toxiques à l'inhalation, gaz toxiques et explosifs qui relèvent de la catégorie de transport 1.

124. Plusieurs délégations ont considéré que certaines des matières visées par la proposition du Royaume-Uni étaient particulièrement dangereuses et qu'il faudrait vérifier si elles ne devaient pas être incluses dans la catégorie de transport 0, pour assurer une cohérence entre prescriptions de sûreté et celles de sécurité. Toutefois, il ne paraissait pas possible de rouvrir les débats à la présente session sur l'affectation aux catégories de transport sans proposition officielle.

125. Sur une question du Président, la Réunion commune a décidé à une large majorité qu'il n'y a pas lieu de fixer des conditions d'exemption pour la sûreté différentes de celles applicables pour la sécurité. De ce fait, la proposition du Royaume-Uni, telle que formulée, est devenue inappropriée.

126. La Réunion commune n'a pas accepté de supprimer de la liste les gaz inflammables ainsi que les liquides inflammables du groupe d'emballage II comme proposé par la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49.

Document informel INF.26 (Suisse)

127. Etant donné que cette proposition concernait les chapitres 8.4 et 8.5 de l'ADR et pas le RID, le Gouvernement de la Suisse présentera une proposition spécifique au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses.

1.X.3.2 Plans de sûreté

1.X.3.2.2

128. La modification proposée par la Belgique pour la lettre b) selon le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 a été adoptée.

129. L'adjonction proposée par le Portugal pour la lettre c) selon le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/61 n'a pas été adoptée.

130. Sur la question soulevée par la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/58 et relative à l'évaluation des risques prévue à la lettre c), le représentant de l'UIC a déclaré qu'il est absolument indispensable de disposer de directives sur le plan européen, à l'instar de ce qui existe aux Etats-Unis d'Amérique, afin qu'il y ait uniformisation dans ce domaine. A l'heure actuelle les chemins de fer ne sont pas en mesure de satisfaire à cette obligation a-t-il ajouté.

131. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré que des représentants des groupes "sûreté" de l'UIC se rendraient aux Etats-Unis d'Amérique d'ici peu. Ils y discuteraient des questions de sûreté, y compris celles relatives aux marchandises dangereuses, afin de contribuer au développement de directives sur le plan européen.

132. La Réunion commune a accepté un texte de compromis entre le texte de base et celui proposé par la Belgique pour la lettre d) dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 (voir annexe 1), après que le représentant du Portugal eut retiré sa proposition du document TRANS/WP.15/AC.1/2003/61 au profit de celle de la Belgique.

133. Au cours de la très longue discussion sur les propositions d'amendement des alinéas g) et h) (documents TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 et TRANS/WP.15/AC.1/2003/64), il s'est avéré que le texte de base devrait être amélioré pour qu'il soit plus clair et plus précis, notamment pour régler le conflit juridique entre les dispositions de sûreté et de sécurité. Le texte de compromis élaboré par un groupe de travail ad hoc a finalement été adopté par la Réunion commune (voir annexe 1).

134. Le représentant du Portugal a retiré sa proposition (document TRANS/WP.15/AC.1/2003/61) de transformer le NOTA à la fin du 1.X.3.2.2 en un nouveau paragraphe 1.X.3.4 pour lui donner un caractère contraignant, le texte de base du Règlement type ayant déjà fait l'objet d'un compromis qu'il n'y avait pas lieu de remettre en question.

1.X.3.3

135. Les amendements proposés dans les documents TRANS/WP.15/AC.1/2003/49 et TRANS/WP.15/AC.1/2003/64 visant notamment la suppression de ce paragraphe ont aussi donné lieu à un long débat vu les questions juridiques que le texte de base soulevait. L'on est finalement parvenu à une solution de compromis consistant à transformer ce paragraphe en un NOTA à caractère non contraignant, placé après le 1.X.3.4 (renuméroté 1.10.3.3) (voir annexe 1), car il ne concernait pas les plans de sûreté.

1.X.3.4

136. Sur la base du document INF.20 des Pays-Bas, la Réunion commune a modifié éditorialement ce paragraphe, renuméroté 1.10.3.3 ; une phrase y a été rajoutée, précisant que l'application des mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions d'urgence (voir annexe 1).

1.8.3.3

137. Sur la base de la proposition de la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/49, il a été décidé de faire référence au plan de sûreté dans les tâches du conseiller à la sécurité au 1.8.3.3 (voir annexe 1).

CONSEILLER À LA SÉCURITÉ

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2003/15 (Serbie et Montenegro)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/26 (IRU)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/69 (IRU)

Document informel : INF.50 (France)

138. Les propositions émanant du groupe informel sur les conseillers à la sécurité qui s'est réuni à Genève à l'invitation de l'IRU du 9 au 11 juillet 2003 (TRANS/WP.15/AC.1/2003/69) ont été mises aux voix et il a été décidé ainsi :

- a) La proposition du paragraphe 7 d'assujettir le renouvellement du certificat (paragraphe 1.8.3.16.1) uniquement au passage d'un examen a été adoptée à une très large majorité (voir annexe 1);
- b) La proposition de nouveau paragraphe 1.8.3.16.2 a été également adoptée à une très large majorité (voir annexe 1).

139. Il a été relevé que cette décision pourrait poser des problèmes d'interprétation pour les trafics nationaux et intracommunautaires dans les pays de l'Union européenne dans la mesure où la directive 96/35/CE prévoit la possibilité de renouvellement sur la base soit d'un examen, soit d'une formation.

140. Le représentant de la Belgique a demandé s'il serait possible de modifier la directive européenne pour tenir compte de la décision de la Réunion commune.

141. Le représentant de la Commission européenne a indiqué qu'en cas d'absolue nécessité il serait possible de modifier ou d'annuler la directive, mais qu'à son avis il n'y avait pas incompatibilité entre la directive et cette décision dans la mesure où il revenait aux Etats membres de décider quelle option appliquer. Les Etats membres devant appliquer également les directives cadre RID et ADR qui refléteraient cette décision de la Réunion commune, ils n'auraient plus le choix entre deux options.

142. Le représentant de l'Allemagne a estimé que conformément au 1.8.3.17, il était possible d'appliquer les conditions de la directive 96/35/CE au lieu de celles des directives cadre RID et ADR, et qu'en conséquence les Etats membres de l'Union européenne gardaient la prérogative de choisir entre l'option « examen » et l'option « formation ».

143. Le représentant de la Commission européenne a dit qu'il solliciterait l'avis du service juridique de la Commission sur ces questions d'interprétation.

144. Il a alors été suggéré de supprimer le paragraphe 1.8.3.17, puisque les conditions de la directive européenne ne correspondent plus à celles du RID et de l'ADR.

145. Le représentant de l'Allemagne a estimé que cette suppression pourrait avoir des conséquences graves en pratique pour les conseillers à la sécurité dont le certificat a déjà été délivré sur la base de la directive.

146. Le Président a indiqué que ce problème pourrait être facilement résolu par le biais d'une mesure transitoire telle que celle proposée par la France dans le document informel INF.50.

147. Les représentants de la Belgique et de la République tchèque ont émis des réserves sur la proposition de suppression de ce paragraphe. S'il s'avérait plus tard que, juridiquement parlant, la coexistence de dispositions différentes dans la directive 96/35/CE et les directives cadres RID et ADR permettait aux Etats membres de choisir entre les deux options, cette possibilité devrait être également offerte aux Etats non membres de l'Union européenne et parties contractantes à l'ADR ou Etats membres de la COTIF. Le paragraphe 1.8.3.17 leur permettrait ce choix.

148. Le représentant de la Suède a relevé que le paragraphe 1.8.3.17 fait référence aux conditions « pertinentes » de la directive européenne, et que compte tenu de la décision prise, l'option du renouvellement du certificat sur la base d'une formation seulement n'est plus pertinente.

149. Après de longues discussions, il a été estimé que le problème ne pourrait pas être réglé de manière complètement satisfaisante au niveau de la Réunion commune. S'agissant de l'interprétation de deux directives européennes faisant double emploi et comportant des divergences, il conviendrait de le régler au niveau de l'Union européenne compte tenu de l'avis de la Réunion commune que le renouvellement des certificats de conseiller à la sécurité devrait se faire à l'avenir uniquement sur la base d'examen. Pour éviter à l'avenir ce genre de problème, il faudrait soit modifier systématiquement la directive 96/35/CE et les directives y afférentes à chaque fois que les dispositions correspondantes du RID et de l'ADR sont modifiées, soit supprimer le transport par route et par rail du champ d'application de cette directive.

150. La Réunion commune a estimé qu'il n'y a pas besoin de prévoir de mesures transitoires spéciales pour ces nouvelles dispositions car elles ne sont pas applicables rétroactivement. En conséquence tous les certificats délivrés ou renouvelés avant le 1^{er} juillet 2005 sur la base des dispositions actuelles resteront valides cinq ans.

151. La proposition de la France dans le document informel INF.50 d'autoriser l'autorité compétente à prolonger de six mois la validité des certificats délivrés avant le 31 décembre 2000 afin de permettre à chaque pays de s'adapter aux procédures de renouvellement pour les nombreux premiers certificats délivrés il y a trois ans n'a pas été adoptée.

152. La Réunion commune a accepté l'offre de la France d'organiser un forum d'échange pour discuter de l'harmonisation des niveaux de difficulté des examens.

NORMES

Documents informels : INF.7 (UIC)
INF.37 (Finlande), INF.39 (CEN),
INF.56 (Rapport du Groupe de travail)

153. La Réunion commune a adopté les propositions 1 et 2 formulées par le Groupe de travail, qui s'est réuni en parallèle du 13 au 15 octobre, dans le document informel INF.56 sous réserve :

- a) de modifications éditoriales pour la présentation;
- b) d'une discussion plus approfondie de la référence à la norme EN 14025 dans le cadre de la discussion du rapport du groupe de travail sur les citernes;
- c) de la disponibilité des normes avant les dates limites pour la notification des amendements au RID (31 janvier 2004).

CITERNES

Documents: TRANS/WP.15/AC.1/2003/43 (Italie)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/50 (Belgique)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/52 et 53 (Suisse)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/57 (Secrétariat)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/65 (Royaume-Unis)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/66 (France)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/67 et 68 (UIP)
TRANS/WP.15/AC.1/2003/72 (OCTI)

Documents informels: INF.7 et INF.8 (UIC), INF.15, INF.16, INF.17 et INF.18 (Pays-Bas), INF.34 (France), INF.36 (Norvège), INF.44 et INF.45 (Belgique), INF.46 (Pays-Bas), INF.59 (Rapport du groupe de travail)

154. Après une brève présentation en séance plénière par leurs auteurs, les documents ont été confiés à un groupe de travail qui s'est réuni en parallèle du 13 au 15 octobre sous la présidence de M. Ludwig (Allemagne).

155. Sur la base des différents points du rapport du groupe de travail, la Réunion commune a décidé ce qui suit:

Point 1: Supprimer le mot "autorisée" après "pression maximale de service" aux 6.10.3.6 et 6.10.3.8 conformément à la définition du 1.2.1 (voir annexe 1);

Point 2: Avec un complément à la définition de pression maximale de service au 1.2.1, le problème soulevé par la Finlande (INF.37) en relation avec la norme 14025 est réglé (voir annexe 1). Il peut donc être fait référence à la norme 14025 ;

Point 3: L'amendement au 6.8.2.7 concernant la référence à la norme EN 12972 d'après le document informel INF.7 a été adopté avec un ajout visant à garantir le même niveau de sécurité (voir annexe 1) ;

Point 4: Les propositions de modifications éditoriales à la définition de « citernes hermétiquement fermées » ont été adoptées avec un ajout pour le RID (voir annexe 1).

Point 5: Les modifications concernant les conditions de transport des Nos ONU 1001, 1067 et 1076 ont été adoptées (voir annexe 1) ;

Point 6: La modification de référence au 6.8.3.4.13 a été adoptée (voir annexe 1). Il a été relevé qu'il s'agit ici d'une correction ;

Point 7 : L'alignement du 6.8.3.5.11 de l'ADR sur le RID pour le marquage des MCGEM a été approuvé (voir annexe 1) ;

Point 8 : Les propositions de modifications aux 4.3.4.1.2 et 4.3.4.1.3 ont été adoptées (voir annexe 1) ;

Point 9 : La Réunion commune a noté que le Royaume-Uni soumettrait une nouvelle proposition remplaçant le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/65 ;

Point 10 : Les modifications au 6.8.2.5.2 ont été adoptées (voir annexe 1). A la demande du représentant de l'UIC, la Réunion commune a confirmé qu'en cas d'utilisation de citernes ayant des caractéristiques plus performantes selon la hiérarchie, les codes des dispositions spéciales applicables doivent également être indiqués sur la citerne ;

Point 11 : L'UIP a été priée de revoir son document TRANS/WP.15/AC.1/2003/67 à la lumière des commentaires faits par le Groupe de travail ;

Point 12 : Les modifications relatives au No. ONU 3375 ont été adoptées avec un ajustement au 4.3.4.1.3 (d) (voir annexe 1). Il conviendrait également de revoir l'accord multilatéral relatif à ce numéro ONU, et éventuellement de formuler une proposition de modification aux dispositions pour le transport en citernes mobiles du Règlement type de l'ONU ;

Point 13 : La Réunion commune a pris note de la demande de l'UIC soutenue par le Groupe de travail de résoudre le problème soulevé dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/33 en ce qui concerne la détermination des matières qui peuvent être transportées dans les CGEM de l'ONU. Elle a encouragé ses membres à soutenir les efforts de l'UIC au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

Point 14 : La proposition de modification au 6.10.3.9 a été adoptée avec une modification supplémentaire (voir annexe 1) et avec l'exception de la phrase relative au diamètre minimal des dispositifs de sécurité. Cette question de diamètre minimal a été renvoyée au groupe de travail pour discussion plus approfondie ;

Point 15 : Les modifications aux 6.8.2.4.2 et 6.8.2.4.3 ont été adoptées (voir annexe 1) ;

Point 16 : La Réunion commune a adopté un nouveau libellé pour TE6 et a confirmé que cette disposition s'applique également aux citernes qui ne sont pas sous pression et que l'application de la lettre « V » dans le code-citerne est possible (voir annexe 1) ;

Points 17

et 18 : Les modifications aux explications du 3.2.1 pour la colonne (12) ainsi que l'ajout du code LGBV au tableau A du chapitre 3.2 pour le No. ONU 3077 ont été adoptés avec quelques modifications (voir annexe 1) ;

Point 19 : L'ajout d'une nouvelle disposition TXXX pour les Nos ONU 3256 et 3257 a été adopté (voir annexe 1) ;

156. Le rapport du Groupe de travail est reproduit en annexe 2 au présent rapport, avec les corrections apportées par la Réunion commune aux textes proposés.

TRAVAUX FUTURS

157. Compte tenu du transfert de la session de mars 2004 à octobre 2003, la Réunion commune ne disposera que d'une semaine de session en 2004 (13 au 17 septembre 2004).

158. Le programme de travail pour 2004-2005 comprendra les éléments suivants :

- Questions en suspens;
- Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU;
- Harmonisation des dispositions en matière de documentation;
- Nouvelles propositions d'amendement au RID/ADR/ADN;
- Normes;
- Citernes;
- Approche rationalisée pour le transport de matières solides en vrac.

159. Les délégations souhaitant transformer des documents informels non traités en documents officiels sont priées de les soumettre officiellement aux secrétariats.

ELECTIONS

160. La Réunion commune a réélu M. C. Pfauvadel (France) et M. H. Rein (Allemagne) respectivement Président et Vice-président pour 2004.

QUESTIONS DIVERSES

Hommages à Messieurs Matley Munkby et Stolz

161. Apprenant la mutation récente de M. V. Matley, précédent représentant du Royaume-Uni, à un autre ministère de son gouvernement, et le départ prochain à la retraite des représentants de la Suède, M. L. Munkby et de l'Autriche, M. W. Stolz, la Réunion commune leur a rendu hommage pour leur contribution très appréciée à ses travaux durant de longues années et leur a souhaité ses meilleurs vœux de prospérité dans leurs nouvelles activités.

Questionnaire relatif à la distribution de la documentation et l'utilisation du site web de la Division des transports de la CEE-ONU

Document informel : INF.25

162. Les délégués ont été priés de remplir le questionnaire diffusé à la demande du Bureau du Comité des transports intérieurs.

ADOPTION DU RAPPORT

163. La Réunion commune a adopté le rapport et ses annexes sur la base d'un projet établi par les secrétariats.

164. L'annexe 1 au présent rapport comporte une version récapitulative de tous les projets d'amendement au RID/ADR/ADN adoptés en 2003, c'est-à-dire les textes adoptés à la présente session et ceux adoptés à la session du printemps 2003 (voir aussi TRANS/WP.15/AC.1/92/Add.2).