



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

### Rapport du Groupe de travail sur sa quatre-vingt-neuvième session

tenue à Genève du 26 au 29 octobre 2010

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	3
III. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 2 de l'ordre du jour) ...	4–5	3
A. État de l'Accord.....	4	3
B. Protocole d'amendement de 1993 .....	5	3
IV. Interprétation de l'ADR (point 3 de l'ordre du jour) .....	6–23	4
A. Formation des conducteurs impliqués dans un transport maritime .....	6–12	4
B. Définition des termes "sac", "emballage" et "récipient" au 1.2.1 .....	13–15	4
C. Interprétation du 5.4.1.1.1 g).....	16–18	5
D. Classification de l'essence au bioéthanol .....	19–20	5
E. Interprétation du 9.2.4.4 concernant les véhicules EX/II et EX/III.....	21–23	6
V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour).....	24–26	6
A. Textes adoptés par la Réunion commune à sa session de printemps 2010...	24	6
B. Correction à la disposition spéciale 584.....	25–26	6
VI. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 5 de l'ordre du jour).....	27–38	7
A. Construction et agrément des véhicules.....	27–31	7
1. Prescriptions relatives aux écrans thermiques pour les MEMU.....	27–28	7
2. Protection arrière des véhicules .....	29–31	7

B.	Propositions diverses .....	32–38	8
1.	Signalisation des transports en quantités limitées .....	32–34	8
2.	Dispositions spéciales concernant la spécialisation des conducteurs de véhicules transportant des matières de la classe 1 ou de la classe 7 .....	35	8
3.	Extincteurs .....	36–38	8
VII.	Restrictions de circulation dans les tunnels routiers (point 6 de l'ordre du jour).....	39–43	9
A.	Sécurité dans les tunnels routiers .....	39–40	9
B.	Restrictions de circulation dans les tunnels routiers (gaz) .....	41–43	9
VIII.	Programme de travail (quatre-vingt-dixième session) (point 7 de l'ordre du jour) .....	44–45	9
IX.	Élection du Bureau pour 2011 (point 8 de l'ordre du jour) .....	46–47	10
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour) .....	48–50	10
A.	Information concernant le risque de BLEVE.....	48	10
B.	Information concernant les dispositifs de décompression pour les citernes faisant partie d'un transport par mer.....	49	10
C.	Appel à contribution pour le thème du segment à orientation politique de la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs (1er mars 2011, 15h–18h).....	50	10
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour) .....	51	11
<b>Annexes</b>			
I.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013.....		12
II.	Correction à l'annexe A de l'ADR telle que modifiée par les amendements entrant en vigueur le 1er janvier 2011 (notification dépositaire C.N.626.2010.TREATIES-4).....		16

## Rapport

### I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingt-neuvième session du 26 au 29 octobre 2010 sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et la vice-présidence de Mme A. Roumier (France).

2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie. L'Union européenne était représentée. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Global Express Association (GEA), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/207 et Add.1 (secrétariat)

*Documents informels :* INF.1 et INF.2 (secrétariat)

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.16.

### III. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 2 de l'ordre du jour)

#### A. État de l'Accord

*Document informel :* INF.13 (secrétariat)

4. Le Groupe de travail a noté que les amendements adoptés au cours des deux dernières années (ECE/TRANS/WP.15/204, Add.1 et Corr.1) ont été proposés aux Parties contractantes par le Gouvernement du Portugal et sont réputés acceptés pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011 (notifications dépositaires C.N.408.2010.TREATIES-3 du 1er juillet 2010 et C.N.626.2010.TREATIES-4 du 5 octobre 2010).

#### B. Protocole d'amendement de 1993

5. Le Groupe de travail a noté qu'il reste toujours treize pays (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Kazakhstan, L'Ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tunisie, Turquie et Ukraine) qui n'ont pas déposé l'instrument juridique approprié pour que le Protocole puisse entrer en vigueur et a

encouragé ces pays à prendre les mesures nécessaires pour ratifier ou adhérer à ce Protocole afin de permettre son entrée en vigueur.

## **IV. Interprétation de l'ADR (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Formation des conducteurs impliqués dans un transport maritime**

*Document informel* : INF.4 (Suède)

6. Le Groupe de travail a noté que les prescriptions de la section 1.3.1 du code IMDG concernant la formation du personnel à terre ayant à s'occuper du transport de marchandises dangereuses par mer causaient des problèmes dans certains ports dans la mesure où certaines autorités demandaient aux conducteurs de véhicules routiers une formation "IMDG" supplémentaire à celle prévue par l'ADR. Il a été noté que seules les dispositions des 1.3.1.1 à 1.3.1.3 du Code IMDG sont obligatoires en vertu du Code IMDG, et qu'elles correspondent aux dispositions des 1.3.1 à 1.3.2 de l'ADR. L'ADR prévoit en outre au 1.3.2.2, applicable aux conducteurs qui n'ont pas le certificat ADR, qu'en cas de transport multimodal, le conducteur doit être mis au courant des prescriptions relatives aux autres modes de transport. Par ailleurs la formation visée par ces dispositions du Code IMDG et au chapitre 1.3 de l'ADR n'exige pas une certification par l'autorité compétente, alors que la plupart des conducteurs de véhicules ADR doivent posséder un certificat de formation ADR. Pour les conducteurs qui possèdent le certificat ADR, le cours de formation de base selon le 8.2.2.3.2 l) couvre les opérations de transport multimodal.

7. Le Groupe de travail était donc d'avis que la formation de conducteur selon le chapitre 8.2 de l'ADR est suffisante pour satisfaire aux prescriptions de la section 1.3.1 du code IMDG, compte tenu que la formation selon le chapitre 1.3 de l'ADR et la formation de base pour les titulaires d'un certificat de formation ADR inclut les connaissances sur les opérations de transport multimodal.

8. Il a été noté également que certaines autorités compétentes rendent obligatoires l'application des 1.3.1.4 et 1.3.1.5 du Code IMDG, qui n'ont qu'un caractère de recommandation selon le Code IMDG.

9. Pour le 1.3.1.4, il a été relevé de nouveau que la formation en matière de sécurité est garantie par le certificat de formation ADR.

10. Pour ce qui est du 1.3.1.5 du Code IMDG, il ne s'applique que suivant la fonction du personnel considéré, et si la plupart des besoins en formation mentionnés sont couverts par la formation ADR, il conviendrait de faire une différence entre les conducteurs de véhicules qui circulent en zone portuaire et ceux qui embarquent avec leurs véhicules à bord des navires. Toutefois, la formation ADR comprenant la sensibilisation aux prescriptions relatives aux autres modes de transport, il paraissait que ce point est également couvert par l'ADR.

11. Un membre du secrétariat a suggéré que les autorités compétentes de l'ADR discutent au niveau national avec les autorités maritimes afin de lever les ambiguïtés.

12. Le représentant de l'IRU a suggéré que la question soit portée également à l'attention de l'OMI.

### **B. Définition des termes "sac", "emballage" et "récipient" au 1.2.1**

*Document informel* : INF.5 (Roumanie)

13. Plusieurs délégations ont fait remarquer que ces définitions proviennent du Règlement type de l'ONU, et ne sont pas spécifiques au transport routier. Compte tenu de la nécessité d'harmonisation des différents règlements modaux, il conviendrait plutôt de soulever la question posée par la Roumanie au niveau du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

14. Le Groupe de travail a par ailleurs rappelé que lors de sa session d'automne 2010, la Réunion commune a accepté la proposition de la Roumanie d'étudier la cohérence des termes définis au 1.2.1 au sein d'un groupe de travail informel qui se réunirait en avril 2011.

15. Un membre du secrétariat a indiqué que les recommandations de ce groupe de travail informel pourraient être portées à l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU si elles sont approuvées par la Réunion commune. Toutefois, afin de préserver l'harmonisation multimodale, il ne conviendrait de ne modifier les définitions du RID, ADR, et ADN reprises du Règlement type de l'ONU que si les modifications proposées sont acceptées par le Sous-Comité d'experts de l'ONU.

### **C. Interprétation du 5.4.1.1.1 g)**

*Document informel :* INF.8 (Finlande)

16. La représentante de la Finlande souhaitait savoir si, selon la prescription du 5.4.1.1.1 g) demandant l'indication du nom et de l'adresse de l'expéditeur dans le document de transport, il fallait entendre le nom et l'adresse de l'expéditeur effectif, c'est-à-dire à l'endroit où un colis est remis au transport, ou s'il peut s'agir du nom et adresse du siège social de l'entreprise.

17. Il a été relevé que compte tenu de la définition d'expéditeur du 1.2.1, les deux cas de figure sont possibles, et que dans bien des cas, c'est-à-dire lorsqu'il y a un contrat de transport, ce sont les nom et adresse prévus par la législation applicable au contrat de transport (par exemple CMR) pour désigner l'expéditeur qui sont indiqués.

18. Il a été rappelé que l'entité désignée comme expéditeur est tenue d'assumer les responsabilités prévues au chapitre 1.4 pour l'expéditeur.

### **D. Classification de l'essence au bioéthanol**

*Document informel :* INF.9 (Finlande)

19. À la question de la représentante de la Finlande de savoir si l'essence contenant au plus 10 % d'éthanol devait être affectée au No ONU 1993 LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A ou au No ONU 1203 ESSENCE, le Groupe de travail a répondu qu'il convenait de l'affecter au No ONU 1203, car c'est la rubrique qui décrit au mieux ce produit. Plusieurs délégations ont souligné que cette rubrique donnait des précisions sur les caractéristiques du produit et que cette information était importante pour déterminer les mesures à prendre en cas d'urgence.

20. La proposition d'inclure le No ONU 3475 au 5.3.2.1.3, visant à simplifier les modalités d'apposition des panneaux de couleur orange prescrits au 5.3.2.1.2 pour cette rubrique, n'a pas reçu l'appui du Groupe de travail, car celui-ci a considéré que, compte tenu de la présence d'éthanol dans le mélange, l'apposition d'un panneau orange spécifique était nécessaire pour informer les services d'interventions d'urgence des propriétés de ce mélange.

## **E. Interprétation du 9.2.4.4 concernant les véhicules EX/II et EX/III**

*Document informel* : INF.3 (Suède)

21. Le représentant de la Suède a rappelé que jusqu'en 1999, l'ADR prévoyait trois catégories d'unités de transport pour le transport des explosifs, définies selon le point d'éclair du carburant utilisé pour faire fonctionner le moteur, et qu'à partir de 1999, le type de moteur est devenu une caractéristique déterminante. Il a demandé au Groupe de travail de clarifier si c'était le type de carburant ou le type de moteur qui devait être pris en compte pour le classement dans ces trois catégories.

22. Le représentant de l'Union européenne a estimé que pour pouvoir répondre à cette question, il fallait rechercher pourquoi les spécifications liées au type de carburant avaient été écartées. Le représentant de l'OICA a par ailleurs indiqué qu'il était également nécessaire d'identifier les risques lors du transport.

23. Plusieurs délégations ayant reconnu la nécessité de clarifier ce point, le représentant de la Suède a indiqué qu'il allait initier une recherche pour établir les risques et a invité les délégations intéressées à lui transmettre leur contribution.

## **V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Textes adoptés par la Réunion commune à sa session de printemps 2010**

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III (secrétariat)

24. Les amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013 adoptés par la Réunion commune à sa session de printemps 2010 ont été entérinés par le Groupe de travail. Il faudra encore vérifier l'année de parution des normes EN nouvellement référencées dans le tableau du 6.2.4.1 et restées entre crochets (voir annexe D). En ce qui concerne l'amendement à la disposition spéciale VV15 du 7.3.3, le Groupe de travail a noté que la Réunion commune avait adopté un amendement supplémentaire à cette disposition spéciale lors de sa session d'automne 2010 et qu'il faudrait également en tenir compte.

### **B. Correction à la disposition spéciale 584**

*Document informel* : INF.14 (secrétariat)

25. Le secrétariat a indiqué que la correction à la disposition spéciale 584 adoptée à la session de mars 2010 de la Réunion commune avait été introduite dans la liste des amendements pour 2013 et qu'il aurait été opportun de l'introduire dans la liste des amendements pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011. Il a rappelé qu'il s'agit d'une erreur flagrante présente dans le texte de l'ADR depuis plusieurs années.

26. Ayant noté que la procédure de correction des textes juridiques était assez lourde et que la correction ne pourrait pas juridiquement prendre effet le 1er janvier 2011, le Groupe de travail a prié les autorités compétentes des Parties contractantes à l'ADR de considérer en pratique que l'exemption prévue dans cette disposition spéciale s'applique au gaz liquéfié non pas s'il est à l'état gazeux et qu'il ne contient pas plus de 0.5% d'air, mais au gaz liquéfié qui, lorsqu'il se trouve à l'état gazeux, ne contient pas plus de 0.5% d'air.

## **VI. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Construction et agrément des véhicules**

#### **1. Prescriptions relatives aux écrans thermiques pour les MEMU**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2010/14 (Norvège)

27. La proposition de modification du 9.8.7.2 faite par la Norvège n'a pas reçu l'appui du Groupe de travail. Plusieurs délégations étaient toutefois en faveur d'une modification visant à permettre l'utilisation d'écrans thermiques en un matériau autre que l'acier, mais estimaient que le texte proposé ne précisait pas quel était l'objectif de protection à atteindre et par quel moyen cela devait être réalisé.

28. Le représentant de la Norvège a indiqué qu'il présenterait une nouvelle proposition à la prochaine session et a invité les délégations intéressées à échanger leurs points de vue par courrier électronique.

#### **2. Protection arrière des véhicules**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2010/15 (Allemagne)

*Document informel :* INF.3 de la quatre-vingt-huitième session (Allemagne)

29. Plusieurs délégations n'étaient pas en faveur de la poursuite de travaux concernant la protection arrière des véhicules. Plusieurs arguments ont été avancés. Les statistiques présentées par l'Allemagne ne mettaient pas en évidence des dommages résultant de la nature dangereuse de la cargaison et les rapports d'accidents dans la plupart des pays ADR ne permettaient pas de conclure que les dispositions actuelles en matière de protection arrière n'étaient pas satisfaisantes. Les travaux sur la protection arrière des véhicules concernent tous les véhicules et relèveraient plutôt du mandat du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). S'il fallait y associer des travaux sur la construction des citernes, il conviendrait d'impliquer le Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune afin que les prescriptions du RID et de l'ADR restent harmonisées. Un renforcement de la protection arrière peut poser des problèmes pour le véhicule percuteur qui absorbera l'énergie cinétique. Il conviendrait également de tenir compte de l'évolution de la technologie en ce qui concerne la conception des parties arrière des véhicules.

30. Une délégation a estimé toutefois que même si les statistiques ne mettaient pas en évidence un problème avec les prescriptions actuelles, elle avait constaté une augmentation des collisions en partie arrière de véhicules-citernes. Certaines délégations ont également estimé que les dispositions actuelles pour la protection arrière ne sont pas suffisamment spécifiques et qu'il y aurait un certain mérite à mener les travaux proposés par l'Allemagne.

31. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que le but de l'amélioration de la protection arrière des véhicules était avant tout d'empêcher la fuite de marchandises dangereuses en cas d'accident et qu'il allait poursuivre ses travaux en ce sens.

## **B. Propositions diverses**

### **1. Signalisation des transports en quantités limitées**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2010/17 (Suisse)

32. La proposition de la Suisse visant à permettre l'apposition d'un panneau orange sur les unités de transport ne transportant que des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées à la place de la marque prévue pour les quantités limitées, mise aux voix, n'a pas été adoptée. L'introduction de l'obligation de disposer d'un document de transport pour le transport de ces marchandises lorsqu'un panneau orange est apposé n'a pas non plus reçu de soutien.

33. Un membre du secrétariat a indiqué que lors de la rédaction du 3.4.13 a), l'objectif était de ne pas requérir l'apposition de la marque prévue pour les quantités limitées lorsqu'un panneau orange est déjà apposé sur l'unité de transport parce qu'elle contient d'autres marchandises dangereuses. Le texte français de l'ADR exprime clairement cet objectif et la version anglaise devrait être corrigée en conséquence.

34. Le Groupe de travail s'est prononcé en faveur de la correction de la version anglaise du 3.4.13 a) et a demandé au secrétariat de faire le nécessaire pour qu'un rectificatif puisse être publié au plus vite (voir annexe II).

### **2. Dispositions spéciales concernant la spécialisation des conducteurs de véhicules transportant des matières de la classe 1 ou de la classe 7**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2010/16 (Suède)

35. La proposition de la Suède a été adoptée avec une modification à la version française (voir annexe I).

### **3. Extincteurs**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2010/19 (Suisse)

*Documents informels :* INF.10 (Suède)  
INF.15 (Royaume-Uni)  
INF.15/Rev.1 (Suède et Royaume-Uni)

36. La proposition de la Suisse dans le document ECE/TRANS/WP.15/2010/19 visant à ne pas définir le nombre d'extincteurs se trouvant à bord du véhicule n'ayant pas reçu de soutien, le représentant de la Suisse a retiré son document.

37. Plusieurs délégations se sont prononcées en faveur de la proposition présentée dans le document informel INF.15/Rev.1, car elle a l'avantage de rendre le texte du 8.1.4.1 plus lisible. Toutefois, cette présentation semblait entraîner des modifications de fond imprévues en ce qui concerne les capacités respectives des différents extincteurs.

38. Les représentants du Royaume-Uni et de la Suède ont indiqué qu'ils prépareraient une nouvelle proposition pour la prochaine session.

## **VII. Restrictions de circulation dans les tunnels routiers (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Sécurité dans les tunnels routiers**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2010/18 (Suisse)

39. Les avis étaient partagés quant à l'introduction de restrictions de circulation en tunnels pour les unités de transport transportant plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Certaines délégations ont souhaité que le débat sur ce sujet ne soit pas rouvert, car cette question avait été déjà discutée par le Groupe de travail lors du développement des dispositions visant à restreindre la circulation dans les tunnels et il avait été décidé en principe que les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon le chapitre 3.4 ne seraient pas sujettes aux restrictions de tunnel. D'autres délégations ont estimé, comme la Suisse, que ces marchandises dangereuses présentent un risque dans les tunnels et qu'il conviendrait de rouvrir les débats.

40. Le représentant de la Suisse a indiqué que lors du développement des dispositions concernant les restrictions de circulation dans les tunnels, la situation était différente, puisque sans document de transport et sans signalisation des véhicules, il aurait été difficile d'effectuer des contrôles. L'introduction d'une obligation de signalisation des véhicules transportant plus de 8 tonnes de ces marchandises à partir du 1er janvier 2011 ouvrait d'autres perspectives. Il a indiqué qu'il préparerait une nouvelle proposition simplifiée pour la prochaine session.

### **B. Restrictions de circulation dans les tunnels routiers (gaz)**

*Document informel :* INF.11 (EIGA)

41. Le représentant de l'EIGA a informé le Groupe de travail de l'existence d'une étude préliminaire entreprise par les membres de son association au sujet du code de restriction en tunnels attribué à certains gaz du groupe A de la classe 2 dans le cas particulier où les citernes étaient nominalement vides. Il a indiqué que les membres de son association avaient l'intention d'entreprendre des travaux de modélisation qui pourraient conclure que le code devrait être modifié.

42. Plusieurs délégations se sont déclarées intéressées par ce travail. Elles ont indiqué que cette étude devrait prendre en compte des facteurs tels que la température et la ventilation dans les tunnels et qu'il était par ailleurs nécessaire de définir le terme "nominalement vide".

43. Le représentant de l'EIGA a indiqué que, avant de poursuivre une telle étude, son association allait évaluer les bénéfices qui pouvaient en être retirés.

## **VIII. Programme de travail (quatre-vingt-dixième session) (point 7 de l'ordre du jour)**

44. Compte tenu que la durée de la session de novembre 2011 sera probablement réduite à 4 jours en raison d'un jour férié le 7 novembre à l'Office des Nations Unies à Genève, le Groupe de travail est convenu que la durée de la prochaine session sera maintenue à 5 jours, et la session se tiendra du 2 au 6 mai 2011. Le secrétariat pourra réduire cette durée, après consultation du Bureau, suivant le nombre de documents reçus douze semaines avant la session.

45. Les points à l'ordre du jour seront les mêmes qu'à la présente session, sauf pour le point relatif aux élections qui sera retiré et un point relatif au Comité des transports intérieurs qui sera rajouté.

## **IX. Élection du Bureau pour 2011 (point 8 de l'ordre du jour)**

46. Sur proposition de la représentante de la Roumanie appuyée par les représentants de l'Espagne, Allemagne et Belgique, le Groupe de travail a réélu M. J. A. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) respectivement Président et Vice-Présidente pour l'année 2011.

47. Le Président a invité le Groupe de travail à songer à élire un nouveau président pour 2012.

## **X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

### **A. Information concernant le risque de BLEVE**

*Document informel :* INF.6 (Espagne)

48. Le représentant de l'Espagne a informé le Groupe de travail de son intention de transmettre au Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune des commentaires concernant l'influence des soupapes de décompression lors des incidents comportant un risque de BLEVE.

### **B. Information concernant les dispositifs de décompression pour les citernes faisant partie d'un transport par mer**

*Document informel :* INF.7 (Espagne)

49. Le Groupe de travail a noté que le Code IMDG ne contient pas de dispositions précises concernant les couvercles protecteurs des équipements de citerne et la nécessité de ne pas affecter le débit de décharge des dispositifs de décompression. Ceci peut avoir de l'influence sur les citernes routières transportées en trafic maritime. Le Groupe de travail est convenu que la question de compatibilité des prescriptions du Code IMDG relatives aux citernes IMO-4 (véhicules-citernes en trafic maritime) avec celles de l'ADR devrait être abordée par le Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune.

### **C. Appel à contribution pour le thème du segment à orientation politique de la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs (1er mars 2011, 15h–18h)**

*Document informel :* INF.16 (secrétariat)

50. Un membre du secrétariat a informé le Groupe de travail que le thème retenu pour le segment à orientation politique de la prochaine session du Comité des transports intérieurs (1 au 3 mars 2011) est le transport des marchandises dangereuses dans le contexte régional et global. Une table ronde à ce sujet sera organisée dans l'après-midi du 1er mars 2011, et il a donc invité les délégations gouvernementales ou d'organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales à se faire connaître auprès du secrétariat si elles souhaitent présenter leurs vues sur des sujets relevant de l'orientation politique dans ce contexte.

## **XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)**

51. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-neuvième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## Annexe I

### Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013

#### Partie 1

##### Chapitre 1.4

1.4.2.1.1 b) Après "fournir au transporteur les renseignements et informations", insérer "de manière traçable".

1.4.2.2.1 d) Remplacer "la date" par "le délai prévu pour" et "dépassée" par "dépassé".

Dans le Nota, remplacer "cette date" par "ce délai".

1.4.3.3 f) Remplacer "vérifier l'étanchéité des dispositifs de fermeture" par "s'assurer que toutes les fermetures sont en position fermée et qu'il n'y a pas de fuite".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

##### Chapitre 1.8

1.8.5.1 À la fin, ajouter "dans un délai d'un mois après que l'événement s'est produit".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

#### Partie 2

##### Chapitre 2.1

2.1.3.5.5 À la fin du troisième paragraphe, ajouter la phrase suivante : "Cependant, s'il est connu que le déchet ne possède que des propriétés dangereuses pour l'environnement, il peut être affecté au groupe d'emballage III sous les Nos ONU 3077 ou 3082".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

#### Partie 3

##### Chapitre 3.2

3.2.1, Tableau A Pour les Nos ONU 1072, 1956 et 3156, ajouter "655" dans la colonne (6).

Remplacer la ligne pour la rubrique UN 3256 par les deux lignes suivantes :

(1)	(2)	(6)
3256	LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, INFLAMMABLE, N.S.A., ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair et inférieure à 100 °C	274 560
3256	LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, INFLAMMABLE, N.S.A., ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair et égale ou supérieure à 100 °C	274 560 580

Les indications dans les colonnes (3a), (3b), (4), (5) et (7a) à (20) restent dans les deux cas identiques et inchangés.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

### Chapitre 3.3

3.3.1 **DS 560** Modifier pour lire comme suit :

"**560** Un liquide transporté à chaud, n.s.a., à une température d'au moins 100 °C (y compris les métaux fondus et les sels fondus) et, pour une matière ayant un point d'éclair, à une température inférieure à son point d'éclair, est une matière de la classe 9 (No ONU 3257).".

**DS 584** Remplacer les deux premiers alinéas par le nouvel alinéa suivant :

"- il ne contient pas plus de 0,5 % d'air à l'état gazeux;".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

## Partie 4

### Chapitre 4.3

4.3.2.3.3 Modifier les deux dernières phrases pour lire comme suit :

"Après le remplissage, le remplisseur doit s'assurer que toutes les fermetures des citernes, véhicules-batteries et CGEM sont en position fermée et qu'il n'y a pas de fuite. Cela s'applique également à la partie supérieure du tube plongeur.".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

## Partie 5

### Chapitre 5.1

5.1.2.1 a) Modifier l'alinéa ii) et le paragraphe qui suit cet alinéa pour lire comme suit :

"ii) porter le numéro ONU précédé des lettres "UN", être étiqueté, comme prescrit pour les colis dans la section 5.2.2, et porter la marque "matière dangereuse pour l'environnement", si prescrit pour les colis dans le paragraphe 5.2.1.8, pour chaque marchandise dangereuse contenue dans le suremballage;

à moins que les numéros ONU, les étiquettes et la marque "matière dangereuse pour l'environnement" représentatifs de toutes les marchandises dangereuses contenues dans le suremballage soient visibles, excepté lorsque cela est requis au 5.2.2.1.11. Lorsqu'un même numéro ONU, une même étiquette ou la marque "matière dangereuse pour l'environnement" est requis pour différents colis, ils ne doivent être appliqués qu'une fois.".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

## Partie 6

### Chapitre 6.2

6.2.3.4.1 Supprimer tout le texte après "aux prescriptions du 6.2.1.5".

6.2.4.1 Dans le tableau, sous "pour la conception et la fabrication", faire les modifications suivantes :

- Pour la norme "EN 1964-1:1999", dans la colonne (4), remplacer "Jusqu'à nouvel ordre" par "Jusqu'au 31 décembre 2014".
- Pour la norme "EN 1964-2:2001", dans la colonne (4), remplacer "Jusqu'à nouvel ordre" par "Jusqu'au 31 décembre 2014".
- Après la norme "EN 1964-2:2001", insérer les normes suivantes :

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
[EN 9809-1:2010]	Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz rechargeables en acier sans soudure – Conception, construction et essais – Partie 1: Bouteilles en acier trempé et revenu ayant une résistance à la traction inférieure à 1 100 MPa (ISO/DIS 9809-1:2008)]	6.2.3.1 et 6.2.3.4	Jusqu'à nouvel ordre	
[EN 9809-2:2010]	Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz rechargeables en acier sans soudure – Conception, construction et essais – Partie 2: Bouteilles en acier trempé et revenu ayant une résistance à la traction supérieure ou égale à 1 100 MPa (ISO/DIS 9809-2:2008)]	6.2.3.1 et 6.2.3.4	Jusqu'à nouvel ordre	
[EN 9809-3:2010]	Bouteilles à gaz – Bouteilles à gaz rechargeables en acier sans soudure – Conception, construction et essais – Partie 3: Bouteilles en acier normalisé (ISO/DIS 9809-3:2008)]	6.2.3.1 et 6.2.3.4	Jusqu'à nouvel ordre	

Dans le tableau, sous "pour les fermetures", faire les modifications suivantes :

- Avant la norme "EN 13152:2001", insérer la norme suivante :

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
[EN ISO 14245:2010]	Bouteilles à gaz – Spécifications et essais pour valves de bouteilles de GPL – Fermeture automatique (ISO 14245:2006)]	6.2.3.3	Jusqu'à nouvel ordre	

- Pour la norme "EN 13152:2001 + A1:2003", dans la colonne (4), remplacer "Jusqu'à nouvel ordre" par "Entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2014".

- Avant la norme "EN 13153:2001", insérer la norme suivante :

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
[EN ISO 15995:2010]	Bouteilles à gaz – Spécifications et essais pour valves de bouteilles de GPL – Fermeture manuelle (ISO 15995:2006)]	6.2.3.3	Jusqu'à nouvel ordre	

- Pour la norme "EN 13153:2001 + A1:2003", dans la colonne (4), remplacer "Jusqu'à nouvel ordre" par "Entre le 1er janvier 2009 et le 31 décembre 2014".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

## Chapitre 6.8

6.8.4 d) **TT8** À la fin, ajouter le nouveau paragraphe suivant :

"Ces contrôles magnétoscopiques doivent être réalisés par une personne compétente qualifiée pour cette méthode selon la norme EN 473 (Essais non destructifs – Qualification et certification du personnel END – Principes généraux).".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)

## Partie 7

### Chapitre 7.3

7.3.3 **VV15** Dans le premier paragraphe, remplacer "les matières ou les mélanges (comme préparations ou déchets)" par "les solides (matières ou mélanges, tels que préparations ou déchets)".

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)*

### Chapitre 7.4

7.4.1 Dans la deuxième phrase, remplacer "des chapitres 4.2 ou 4.3" par "des chapitres 4.2, 4.3, 4.4 ou 4.5 selon le cas."

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118, annexe III)*

## Partie 8

### Chapitre 8.2

8.2.1.4 Dans la première parenthèse, supprimer "prescription supplémentaire" et dans la troisième parenthèse, supprimer "les dispositions spéciales".

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2010/16 tel que modifié)*

### Chapitre 8.5

S1 Dans le titre de la prescription, supprimer "supplémentaires". Au paragraphe (1), supprimer les alinéas a) et b). À l'alinéa c), remplacer "visés au b)" par "définis au 8.2.2.3.4" et supprimer la numérotation de l'alinéa ("c").

S11 Supprimer les paragraphes 1) et 2). Au paragraphe 3), remplacer "visés au 2)" par "définis au 8.2.2.3.5" et supprimer la numérotation du paragraphe ("3").

S12 Dans la première phrase, remplacer "la prescription supplémentaire S11" par "la prescription au 8.2.1.4 concernant le cours de spécialisation pour les conducteurs de véhicules transportant des matières radioactives".

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2010/16 tel que modifié)*

## **Annexe II**

**Correction à l'annexe A de l'ADR telle que modifiée par les amendements entrant en vigueur le 1er janvier 2011 (notification dépositaire C.N.626.2010.TREATIES-4)**

### **Partie 3**

#### **Chapitre 3.4**

3.4.13 a) (Ne concerne pas la version française)

---