



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/167
7 décembre 2001

Original: FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE ET ONZIÈME SESSION
(5-9 novembre 2001)**

TABLE DES MATIÈRES	Paragraphes
Participation	1
Ouverture de la session	2 - 3
Adoption de l'ordre du jour	4 - 5
État de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	
État de l'accord	6 - 7
Protocole d'amendement de 1993	8 - 9
Accords particuliers	10
Notifications en application du Chapitre 1.9 de l'ADR restructuré	11 - 13
Corrections à la notification dépositaire C.N.1078.2000-TREATIES-3 (Annexe A et B de l'ADR restructuré)	14
Nouvelles corrections	15 - 26
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR	
Propositions d'amendements résultants des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et documents y relatifs	27 - 47
Moyens d'extinction d'incendie	48
Construction des véhicules	49 - 66
Autres propositions d'amendement	67 - 83

	Paragraphes
Sécurité dans les tunnels routiers	84- 86
Suivi de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)	87 – 88
Programme de travail	89 - 95
Election du bureau pour 2002.....	96
Questions diverses	97
Adoption du rapport	98

Annexes

Annexe 1 : Liste des autorités compétentes aux fins de l'application du chapitre 1.5 de l'annexe A de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)	TRANS/WP.15/167/Add.1
Annexe 2: Corrections à la version française de l'annexe de la notification dépositaire C.N.1078-TREATIES-3, telles qu'approuvées par le Groupe de travail	TRANS/WP.15/167/Add.2
Annexe 3: Corrections à la version anglaise de l'annexe à la notification dépositaire C.N.1078-TREATIES-3, telles qu'approuvées par le Groupe de travail	TRANS/WP.15/167/Add.3
Annexe 4: Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (tel qu'adopté par le Groupe de travail)	TRANS/WP.15/167, Pages 21 à 27
Annexe 5: Rapport de la réunion spéciale d'experts sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)	TRANS/WP.15/167, Pages 29 à 32
Annexe 6: Projet de programme de travail pour 2002-2006 (à soumettre au Comité des transports intérieurs)	TRANS/WP.15/167, Pages 33 à 35

* * *

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante et onzième session du 5 au 9 novembre 2001 sous la présidence de M. J. Franco (Portugal) et la vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Irlande, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Ukraine. Etaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et les organisations non gouvernementales suivantes : l'Union internationale des transports routiers (IRU), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilées (FIATA), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), la Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (CENCC), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), le Comité européen de normalisation (CEN) et l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE).

OUVERTURE DE LA SESSION

2. M. J. Capel Ferrer, directeur de la Division des transports, a souhaité la bienvenue aux participants et les a informés des questions administratives intéressant la section des marchandises dangereuses et des cargaisons spéciales.

3. Rappelant les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et les divers autres accidents tragiques récents comme celui de l'aéroport de Milan et du tunnel du Gothard, il a invité le Groupe de travail à réfléchir à la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'envisager des mesures ou des normes plus sévères pour éviter que les transports de marchandises dangereuses puissent être un jour détournés à des fins criminelles.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/WP.15/166

Documents informels : INF.1 et INF.1B

4. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat en y intégrant les documents informels INF.1 à INF.44 tels que présentés dans le document informel INF.1B ainsi que les nouveaux documents informels présentés en cours de session (INF.45 à 56). Le Groupe de travail est convenu de décider cas par cas sous chaque point de l'ordre du jour les documents informels qu'il conviendrait d'examiner à la présente session. Il a également décidé d'ajouter un point pour l'élection du bureau pour l'année 2002 en fin de session.

5. Le Groupe de travail est convenu de confier à M. J. de Boer (Pays-Bas) la responsabilité de mener les travaux de la réunion spéciale d'experts sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) qui s'est tenue en parallèle les 5 et 6 novembre 2001.

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

État de l'Accord

Document : TRANS/WP.15/2001/8 et -/Corr.1 (Secrétariat)

Documents informels : INF.8, INF.18 et INF.20 (Secrétariat)

6. Le Groupe de travail s'est félicité de l'accession du Kazakstan et du Maroc à l'ADR et a espéré que des représentants de ces pays participeront activement à ses travaux à l'avenir.

7. Le Groupe de travail a invité chaque délégation à vérifier les coordonnées des autorités compétentes des pays parties contractantes à l'ADR et à transmettre les corrections éventuelles au secrétariat. L'adresse électronique de l'autorité compétente, lorsqu'elle existe, devrait être également mentionnée. Une liste récapitulative des autorités compétentes est reproduite en annexe 1 (voir TRANS/WP.15/167/Add.1).

Protocole d'amendement de 1993

8. Le Groupe de travail a regretté que quatorze Parties contractantes à l'ADR n'avaient toujours pas adhéré au Protocole d'amendement de 1993 (Allemagne, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Kazakstan, Lituanie, Maroc, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Ukraine et Yougoslavie).

9. Le Groupe de travail a noté que les procédures d'adhésion étaient en cours en Allemagne et en Belgique, mais a réitéré sa demande que toutes les Parties contractantes concernées entreprennent les démarches nécessaires car l'entrée en vigueur de ce Protocole nécessite l'adhésion de toutes les Parties contractantes.

Accords particuliers

Document : TRANS/WP.15/2001/16

10. Le Groupe de travail a noté que la liste des accords particuliers n'est publiée qu'une fois par an, mais que les notifications relatives aux révocations, nouveaux accords etc. sont transmises aux Ministres des affaires étrangères des Parties contractantes périodiquement. La liste des accords est tenue à jour en permanence et peut être consultée sur le site web de la division des transports (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>).

Notifications en application du chapitre 1.9 de l'ADR restructuré

Document informel : INF.43 (secrétariat)

11. Le Groupe de travail s'est félicité que les informations transmises au secrétariat concernant les restrictions de transport par les autorités compétentes selon le chapitre 1.9 soient disponibles sur le site web de la division des transports.

12. Le Président a noté toutefois qu'il conviendrait de distinguer d'une part les informations relatives aux restrictions visées par le 1.9.1 conformes au paragraphe 1 de l'article 4 de l'ADR, que les parties contractantes doivent publier sous une forme appropriée mais n'ont pas obligation de transmettre au secrétariat ni aux autres Parties contractantes puisqu'elles ne concernent pas la sécurité du transport, et d'autre part celles visées au alinéas a) et d) du 1.9.3 que les Parties contractantes ont obligation de communiquer au secrétariat pour notification aux parties contractantes.

13. Le représentant de l'IRU a déploré que seules quelques parties contractantes aient transmis les informations requises par l'ADR au secrétariat et a indiqué que le site web de son organisation comportait une liste bien plus large de restrictions imposées par certains pays mais qui n'ont pas été notifiées au secrétariat.

Corrections à la notification dépositaire C.N.1078.2000-TREATIES-3 (Annexes A et B de l'ADR restructuré)

Documents informels : INF.6, INF.7, INF.19 et INF.21

14. Le Groupe de travail a noté que les corrections aux amendements 2001 à l'ADR tels que diffusés sous couvert de la notification dépositaire C.N.1078.2000-TREATIES-3 du 1er janvier 2001, adoptées à la session précédente (TRANS/WP.15/165/Add.1 et -/Add.2) avaient été notifiées aux Parties contractantes conformément à la procédure de correction (INF.19, notification dépositaire C.N.870.2001.TREATIES-4 du 18 septembre 2001).

Nouvelles corrections

15. Le Groupe de travail a noté que les corrections figurant dans le document informel INF.21 avaient été publiées en tant que rectificatifs à la publication de l'ADR restructuré (ECE/TRANS/140, corrigendum 2 pour la version anglaise, rectificatif 3 pour la version française). Les rectificatifs n'ont toutefois pas encore fait l'objet de la procédure légale de correction.

Documents informels : INF.6 et INF.7 (Secrétariat)

16. Le Groupe de travail a approuvé de nouvelles corrections proposées par le secrétariat dans les documents informels INF.6 et INF.7.

Document informel : INF.29 (France)

17. Le représentant de la France a proposé de rétablir le NOTA 1 du chiffre 1° du marginal 2431 de l'ADR 1999 en tant que disposition spéciale du chapitre 3.3 s'appliquant au No. ONU 1362 (exemption du charbon activé à la vapeur d'eau) dans l'ADR restructuré. Il a souligné que cette exemption figure également dans le Code IMDG. Le secrétariat a confirmé que cette disposition avait effectivement été omise par inadvertance dans le document de restructuration TRANS/WP.15/AC.1/1999/9 qu'il avait préparé. La correction a donc été confirmée par le groupe de travail.

18. Le représentant de la France a demandé que le terme "plateaux" dans l'en-tête de droite du tableau 3.4.6 soit remplacé par le terme "bac" utilisé dans les marginaux antérieurs correspondants de l'ADR parce que le terme avait été modifié dans le processus de restructuration sans que la modification et ses conséquences ne soient discutées. Il a relevé que le terme "plateau" en français n'avait pas la même signification que "bac" parce qu'un plateau ne possédait pas nécessairement de rebords.

19. Cette correction, mise aux voix, a été acceptée. Le Groupe a relevé toutefois que le terme "tray" dans la version anglaise ne signifiait pas nécessairement qu'il s'agissait de bacs ou de plateaux à rebord, et que certaines traductions de l'ADR dans d'autres langues faisait référence à des plateaux sans rebords. Il y avait donc là un problème d'interprétation qu'il conviendrait de régler par l'ajout d'une définition précise du terme. Le représentant de la France a dit qu'il soumettrait une proposition de définition ultérieurement.

Document informel : INF.48 (France)

20. Pour rétablir les conditions de l'ADR 1999, qui limitent l'exemption des prescriptions de l'ADR aux seuls produits pharmaceutiques prêts à l'emploi affectés aux Nos ONU 1851, 3248 et 3249, il a été décidé de biffer les notas aux 2.2.3.1.1 et 2.2.61.3, en tenant compte que la disposition spéciale 601 suffit à elle seule à régler la question.

Document informel : INF.30 (Suède)

21. Le Groupe de travail est convenu que la disposition spéciale S20 avait été omise par erreur pour toutes les matières des classes 4.3 et 5.1 visées aux marginaux 43 321 et 51 321 de l'ADR 1999 et qu'elle devrait être rétablie pour tous les Nos. ONU correspondants dans le Tableau A du chapitre 3.2.

22. En ce qui concerne le chargement en commun avec les denrées alimentaires, le Groupe de travail a noté que l'ancien marginal 10 410 visait aussi les gaz toxiques, pour lesquels l'étiquette d'ancien modèle No. 6.1 a été remplacée par l'étiquette de modèle No. 2.3. Par conséquent l'étiquette No. 2.3 devrait être prévue également au paragraphe 7.5.4 et il est nécessaire d'effectuer une correction à cet effet et de prévoir la disposition CV28 pour les gaz en question.

Citernes en matières plastiques renforcées de fibres

Document informel : INF.25 (Suède)

23. La proposition de la Suède visant à corriger, par souci de cohérence, la terminologie utilisée au 6.9.4.4.1 pour l'aligner sur celle du reste du chapitre 6.9 a été adoptée. Il a été également décidé de rendre explicite dans le titre du chapitre 6.9 les types de citernes visés.

Disposition pour le numéro ONU 1649

Document informel : INF.39 (Suède)

24. Le représentant s'est proposé de vérifier avec l'assistance du secrétariat si sa proposition ne résulte pas d'une décision officielle du groupe de travail.

25. Toutes les nouvelles corrections sont reproduites en annexe 2 (TRANS/WP.15/167/Add.2) pour la version française et en annexe 3 (TRANS/WP.15/167/Add.3) pour la version anglaise. Elles devront être notifiées sous couvert d'une nouvelle notification dépositaire conformément à la procédure officielle de correction (avec un délai de 90 jours pour objection éventuelle).

26. Un nouveau rectificatif aux publications anglaise, française et russe sera également publié comme il convient.

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

Propositions d'amendements résultant des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et documents y relatifs

Résultat des travaux de la Réunion commune

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/84/Add.1 et -/Add.2
TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1, -/Add.2 et -/Add.3

27. Le Groupe de travail a noté que toutes les propositions d'amendements adoptées par la Réunion commune à ses sessions de mai et de septembre 2001 étaient reflétées dans les documents susmentionnés et a donc procédé à leur examen détaillé. Le Groupe de travail a adopté ces propositions avec quelques modifications (voir annexe 4).

28. En ce qui concerne l'affectation de catégories de transport aux aérosols (tableau du 1.1.6.3), le Groupe de travail est convenu que les aérosols contenant des liquides ou toxiques des groupes d'emballage II et III (Groupes T, TF, TC, TO, TFC et TOC) doivent être affectés à la catégorie de transport 1, comme les gaz toxiques, et non pas aux catégories 2 ou 3 comme les liquides ou solides toxiques. De même, les aérosols contenant des liquides ou solides corrosifs (groupes C, FC, et CO) doivent être affectés à la

catégorie de transport 1 parce qu'ils sont susceptibles de présenter les mêmes risques de toxicité à l'inhalation que les gaz corrosifs.

29. Au paragraphe 1.8.5.1 modifié concernant les rapports d'accidents/incidents, il a été décidé de remplacer les mots "veille à ce que" (en anglais: "ensure that") par "s'assure que" (en anglais : "ascertain that").

30. Pour le modèle de rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses (1.8.5.4), il a été décidé de supprimer sur la page de couverture le terme "communiquant le rapport" car ce n'est pas nécessairement le transporteur lui-même qui transmettra le rapport. Le verso de cette page de couverture devrait être blanc.

31. Une proposition des représentants du Royaume-Uni et de l'Irlande (INF.50) d'indiquer sur la page de couverture le nom et les coordonnées de la personne transmettant le rapport (lorsqu'il n'est pas transmis par le transporteur) n'a pas été adoptée.

32. Plusieurs autres remarques sur le rapport lui-même ont été formulées (comme indiquer la perte de produit par exemple dans le cas de gaz liquéfiés de densité supérieure à 1; tenir compte du mode de transport par voies de navigation intérieure, compte tenu notamment des travaux actuels de restructuration de l'ADN; langue à utiliser pour rédiger le rapport; référence aux droits de tirage spéciaux plutôt qu'à l'EURO pour le montant estimé du dommage).

33. Le Groupe de travail a noté qu'il faudrait y revenir ultérieurement. Compte tenu de cette situation, et pour ne pas retarder les travaux de la présente session et pour éviter les problèmes d'harmonisation avec le RID, il a été décidé d'adopter le modèle de rapport tel quel avec des changements minimales (indication de la date de l'événement, manière d'indiquer le lieu de l'événement) (voir annexe 4). Il serait préférable de discuter toute autre question au sein de la Réunion commune.

34. Au 5.3.1.2 et 5.3.1.4, le représentant de la Suède a proposé de supprimer la mention des CGEM et des véhicules-batteries dans les paragraphes ajoutés par la Réunion commune, car ces engins de transport ne transportent qu'une seule matière. Il a été rappelé que cette question a été débattue au sein de la Réunion commune et qu'il avait été décidé d'introduire ces mentions parce qu'il était envisagé dans un proche avenir de transporter plusieurs matières différentes dans ces engins. En conséquence, le Groupe de travail s'en est tenu au texte adopté par la Réunion commune.

35. Au 5.4.1.1.1 d) (TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1) le Groupe de travail a noté que l'intention n'était pas de requérir l'indication des lettres "GE" en français devant le groupe d'emballage puisque le français est la langue officielle des annexes à l'ADR, mais de permettre éventuellement l'indication, avant le groupe d'emballage, des initiales correspondant au terme "groupe d'emballage" dans la langue utilisée pour les informations dans le document de transport, par exemple "PG" en anglais, "VP" en allemand ou toutes autres initiales utilisées lorsqu'une langue autre est utilisée en plus du français, de l'allemand ou de l'anglais conformément au 5.4.1.4.1. Une proposition du secrétariat (document informel INF.56) visant à faire ressortir cette interprétation dans le libellé du 5.4.1.1.1 d) a été adoptée (voir annexe 4).

Autres propositions du ressort de la Réunion commune

Signalisation orange pour les transports de matières radioactives et fissiles

Document informel : INF.5 (France)

36. Ce document reprenait sous une forme modifiée le document TRANS/WP.15/AC.1/2001/45 qui n'avait pas pu être discuté par la Réunion commune. Les avis étaient partagés. Certains représentants ont appuyé la proposition, mais contestaient certains points (exemption pour le No. ONU 2915 si le nombre de colis est inférieur à 10; suppression des codes de danger 72, 723, 73, 74, 75, 76, 78). D'autres craignaient des problèmes pour les transports suivant ou précédant des parcours maritimes. D'autres ne voyaient pas de

raison de traiter la classe 7 différemment des autres classes, ou estimaient que cette question devait être discutée en Réunion commune et contestaient le caractère urgent d'une telle modification

37. Le Président, notant qu'il n'y avait pas de consensus à ce sujet, a dit qu'il n'était pas possible de prendre une décision à la présente session, notamment parce que la question concernait également le RID. Il a noté que des documents avaient également été soumis au Comité de sécurité du RID, et que si ce Comité acceptait cette proposition, le groupe de travail pourrait éventuellement reconsidérer la question mais qu'il ne pouvait pas être garanti qu'il suivrait la même voie. Il serait donc préférable, comme le demandaient plusieurs délégués, que le document soit discuté en premier lieu par la Réunion commune à sa session de mars 2002.

Épreuve d'étanchéité pour les aérosols et récipients de faible capacité contenant du gaz (Nos. ONU 1950)

Document informel : INF.45 (Suède)

38. Le Groupe de travail a confirmé que le paragraphe 3) c) de l'instruction d'emballage P204 implique que chaque générateur d'aérosol et récipient visé doit être soumis à une épreuve d'étanchéité et y satisfaire.

Transport du vinaigre pour usage alimentaire

Document informel : INF.10 (CEFIC)

39. Le groupe a décidé de se prononcer sur cette proposition soumise à la réunion commune RID/ADR/ADN (TRANS/WP.15/AC.1/2001/40) puisqu'elle n'a pas été discutée par la réunion commune à sa session de septembre 2001 mais ne présente d'intérêt que presque exclusivement pour le transport routier. Il a aussi été souligné que la question fait l'objet de trois accords multilatéraux.

40. La proposition visant à limiter les prescriptions applicables au transport de vinaigre dont la concentration en acide acétique est inférieure à 25%, à certaines prescriptions en matière d'emballage a été adoptée avec quelques corrections. Notamment le groupe a jugé nécessaire de spécifier une périodicité annuelle des inspections (voir annexe 4, disposition spéciale 647 du chapitre 3.3).

Disposition spéciale 640

Document informel : INF.15 (Autriche)

41. La proposition d'introduire la disposition spéciale 640X pour les trois rubriques du No ONU 1202, qui sont affectées au même groupe d'emballage mais qui présentent des conditions de transport différentes, a été adoptée (voir annexe 4).

42. Le Groupe de travail a adopté la proposition visant à expliciter dans la section 5.4.1 l'application de la disposition spéciale 640 (voir annexe 4).

43. Pour l'indication dans le document de transport de la dernière marchandise chargée dans le cas de transport à vide (5.4.1.1.6), il a été décidé de spécifier que pour les rubriques n.s.a. le nom technique doit être mentionné comme dans le cas de transport à plein (voir annexe 4).

44. Sur proposition du représentant de l'OTIF, le Groupe de travail a décidé d'exiger l'indication du groupe d'emballage de la dernière matière transportée dans la mention du document de transport pour les transports en citernes vides non nettoyées (voir annexe 4).

Instruction d'emballage P200

Document informel : INF.47 (Allemagne)

45. La proposition visant à introduire une note de bas de page pour le No ONU 1582 spécifiant qu'il s'agit d'une matière considérée toxique dont la valeur de la CL₅₀ doit encore être déterminée, a été adoptée.

Tableau A du chapitre 3.2

Document informel: INF. 47/Rev.2 (Allemagne)

46. La proposition de l'Allemagne, visant à biffer la mention "(non visqueux)" dans le texte descriptif dans la colonne (2) les rubriques du groupe d'emballage III des Nos. ONU 1133, 1139, 1169, 1197, 1210, 1263, 1266, 1286, 1287, 1306, 1866, 1993 et 1999, a reçu une majorité de voix en faveur (6 voix contre 0). Mais, vu le grand nombre d'abstentions, il a été jugé préférable d'attendre les conclusions de la prochaine réunion de la Commission d'experts du RID. En cas d'adoption par la Commission d'experts du RID, le Groupe de travail procédera à une adoption formelle de cette proposition à sa prochaine session */.

Section 7.1.3

Document informel : INF.14 (UIC)

47. Le Groupe a décidé d'attendre la décision de la Commission d'experts du RID avant de se prononcer sur les modifications aux références aux fiches UIC au 7.1.3.

Moyens d'extinction d'incendie

Document : TRANS/WP.15/2001/29 (Groupe de travail informel)

Document informel : INF.32 (Allemagne)

48. Compte tenu des contraintes de temps et de la complexité de la proposition, le Groupe de travail a jugé préférable de repousser la discussion du rapport du groupe de travail informel sur les moyens d'extinction d'incendie à la prochaine réunion de mai 2002, étant entendu que les modifications éventuellement adoptées pourraient également entrer en vigueur le 1er janvier 2003. Le représentant de l'Allemagne a invité les délégations à lui faire parvenir leurs commentaires sur ce document.

Construction des véhicules

Prescriptions en matière de température pour l'homologation des tachygraphes

Document : TRANS/WP.15/2001/26 (CLEPA)

49. Le représentant du CLEPA a dit qu'il avait reçu de nombreux commentaires sur sa proposition et qu'il soumettrait un nouveau document pour la prochaine session.

*/ Note du secrétariat : Cette modification a été adoptée par la Commission d'experts du RID en tant que correction : la mention "(non visqueux)" exclut en effet les matières visqueuses du groupe d'emballage III ayant un point d'éclair compris entre 23 °C et 61 °C, ce qui n'est pas conforme avec la version 1999 du RID/ADR ni avec les critères de classification de la Partie 2. En conséquence, le secrétariat a ajouté cette correction dans la liste des annexes 2 et 3.

Paragraphe 9.1.2.1.2

Document : TRANS/WP.15/2001/28 (Suède)

50. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à ce que le certificat d'agrément puisse être établi dans une langue unique autre que l'allemand, le français et l'anglais, notamment à cause des risques de confusion lorsque le certificat est établi dans une langue utilisant des caractères autres que romains (alphabet arabe, cyrillique ou grec par exemple).

51. Il a été noté toutefois qu'il était difficile du point de vue pratique d'indiquer toutes les informations en deux langues sur le même certificat sans modifier la présentation prescrite dans le modèle, et que dans la version russe les caractères cyrilliques ne sont pas utilisés pour la désignation des véhicules ou des codes-citernes.

52. La proposition de la Suède, mise aux voix, a été adoptée, étant entendu cependant que le titre du certificat et les informations de la case 11 devraient figurer aussi en anglais, français ou allemand (voir annexe 4).

Révision de la Partie 9 (Groupe de travail de Turin)

Document informel : INF.9 (Italie)

53. Les délégations ont été invitées à transmettre leurs remarques éventuelles sur le rapport du groupe de travail informel qui s'est réuni à Turin les 6 et 7 septembre 2001 à l'invitation du Gouvernement de l'Italie afin que le représentant de l'Italie puisse formuler une proposition officielle pour la prochaine session.

Prescriptions relatives aux coupe-batteries

Document informel : INF.2/Rev.1 (Royaume-Uni)

54. Plusieurs délégations ont appuyé la proposition du Royaume-Uni de rétablir la prescription d'installation d'un coupe-batterie à l'extérieur du véhicule, pour des raisons de sécurité en cas d'accidents.

55. D'autres délégations ont rappelé que cette question avait fait l'objet de longs débats à des sessions précédentes qui avaient mené à la situation actuelle où les coupe-batteries sont installés uniquement dans la cabine, notamment pour éviter que les dispositifs anti-vol du véhicule puissent être désactivés malintentionnellement. Le représentant de l'OICA a également mentionné que certains dispositifs de freinage actuels nécessitent l'énergie électrique de la batterie.

56. Le représentant des Pays-Bas, appuyé par ceux de la Suède et de l'Italie, a demandé que la proposition ne soit pas mise aux voix parce qu'il s'agissait d'un document informel. Cette motion a été adoptée, et le représentant du Royaume-Uni a été invité à préparer une proposition officielle avec les justifications appropriées.

Règlements ECE Nos. 13 et 105

Document informel : INF.41 (Secrétariat)

57. Le Groupe de travail a noté les explications concernant les modifications apportées au Règlement ECE No.13 qui ne s'appliquent en l'occurrence qu'aux véhicules neufs, ainsi que les propositions du secrétariat visant à clarifier l'interprétation des paragraphes 9.2.3.3.2 (f) et (e) et 9.2.3.3.3 de l'ADR. Les difficultés tiennent au fait que l'homologation de type suivant le règlement ECE No.13 ne peut s'appliquer qu'à un véhicule (tracteur ou remorque) et pas à l'ensemble, et que l'épreuve du type II-A requise pour les remorques au 9.2.3.3.3 ne peut être effectuée en principe que sur les véhicules tracteurs.

58. S'agissant d'un document informel, le Groupe de travail a décidé de n'adopter pour l'instant que les modifications de références croisées au Règlement No.13 (en tant que corrections, voir annexes 2 et 3). Il est convenu cependant que l'ensemble des dispositions relatives au freinage devait être vérifié et révisé le cas échéant, et le représentant de l'OICA a dit qu'il préparerait une proposition pour la prochaine session.

Protection arrière des citernes

Document informel : INF.4 (Allemagne)

59. Le représentant de l'Allemagne a été prié de soumettre sa proposition sous forme officielle pour la prochaine session en tenant compte des commentaires émis par les délégations.

Prolongation de l'utilisation des certificats d'agrément B3

Document informel : INF.11 (France)

60. La représentante de la France a proposé de permettre l'utilisation des anciens certificats B3 jusqu'à la fin de leur durée de vie normale (5 ans) car le remplacement des certificats existants avant le 1er janvier 2004 représentait un travail administratif important.

61. Plusieurs délégations ont estimé que la période transitoire prévue était suffisante et n'ont pas souhaité la modifier. La représentante de la France a dit qu'elle soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session.

Véhicules EX/II et EX/III

Document informel : INF.12 (Norvège)

62. Le représentant de la Norvège a rappelé qu'un groupe de travail informel sur les véhicules EX/II et EX/III était prévu à Toensberg (Norvège) du 17 au 19 décembre 2001. Il a prié les délégations qui ont l'intention de participer de lui faire parvenir au plus tôt leurs propositions pour cette réunion.

Interprétation des directives concernant la façon de remplir le certificat d'agrément

Document informel : INF.26 (IRU)

63. Le Groupe de travail était d'avis que les directives sur la façon de remplir le point 10.2 du certificat d'agrément (voir TRANS/WP.15/165, annexe 4) étaient suffisamment claires, puisqu'elles indiquent qu'il convient d'indiquer soit une référence au code citerne soit une liste des matières. Il n'y a donc pas lieu de penser que la liste des matières doit être systématiquement indiquée. Il n'était donc pas d'avis de modifier ces directives, et a demandé à l'IRU de présenter un document officiel avec des propositions concrètes et des justifications précises et circonstanciées s'il y avait effectivement des interprétations contraires dans certains pays.

Période transitoire pour les coupe-batteries

Document informel : INF.49 (Allemagne)

64. Le Groupe de travail est convenu qu'il n'y a pas lieu de modifier les arrangements de coupe-batteries pour les véhicules conformes aux prescriptions de l'ADR applicables jusqu'au 30 juin 2001, et que des mesures transitoires auraient dû être prévues. Des mesures transitoires auraient dû également être prévues pour les nouvelles dispositions relatives à l'équipement électrique en atmosphère explosible et il a donc été décidé d'ajouter de telles dispositions au 1.6.5.5 (voir annexe 4).

65. Le représentant du Royaume-Uni a proposé de prévoir une mesure transitoire générale pour l'application de la Partie 9. Cette proposition a été jugée plus délicate car il y aurait des problèmes éventuels de contradiction avec les mesures transitoires prévues dans la colonne "Remarques" du tableau du 9.2.1.

Modification à la remarque "c" du tableau 9.2.1

Document informel : INF.54 (Allemagne et Pologne)

66. La proposition de modification de cette remarque a été adoptée (voir annexe 4).

Autres propositions d'amendement

Code citerne pour les citernes à déchets opérant sous vide

Document informel : INF.35/Rev.1

67. La proposition du groupe de travail qui s'est réuni pendant la session pour étudier la question a été adoptée avec quelques corrections (voir annexe 4).

Mesures transitoires

Document informel : INF.46 (OCTI)

68. Le groupe a adopté une période transitoire de six mois pour l'application des prescriptions devant entrer en vigueur le 1er janvier 2003. Il a également préféré garder dans le libellé du paragraphe 1.6.1.1 la mention "sauf prescriptions contraires" (voir annexe 4).

69. Le groupe a décidé à une large majorité que cette période transitoire ne peut pas être interprétée comme permettant de continuer d'appliquer les prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001, pour lesquelles la période transitoire arrive à échéance le 31 décembre 2002. Il ne sera plus autorisé, à partir du 1er janvier 2003, d'appliquer ces prescriptions.

70. Des mesures transitoires concernant le marquage des récipients et des citernes destinés au transport des matières de la classe 2 ont été adoptées (voir annexe 4).

71. Le Groupe de travail est aussi convenu de supprimer tous les paragraphes dont le délai d'application sera échu au 1er janvier 2003 (voir annexe 4).

Chapitre 7.2

Document informel : INF. 36 (Norvège)

72. Compte tenu des contraintes de temps, le représentant de la Norvège a retiré ce document qui sera présenté officiellement à la prochaine session, étant entendu que les modifications éventuellement adoptées pourraient entrer en vigueur le 1er janvier 2003.

Obligation de sécurité des intervenants

Document : TRANS/WP.15/2001/23 (France)

73. Compte tenu des contraintes de temps, il a été préféré repousser la discussion de ce document, qui a été rédigé à la suite d'accidents pendant le transport de matières radioactives, à la prochaine session, étant entendu que les modifications éventuellement adoptées pourraient entrer en vigueur le 1er janvier 2003. La représentante de la France a prié les délégations de lui faire parvenir leurs commentaires.

Transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien

Document : TRANS/WP.15/2001/27 (Autriche, Norvège, Royaume-Uni, Suède, FIATA, IATA et IECC)

74. La proposition visant à ce que les informations requises dans les documents de transport pour le transport maritime ou aérien puissent être acceptées aussi dans les transports routiers, dans les cas de transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien, a été adoptée (voir annexe 4).

Référence aux normes

Documents informels: INF.16 et INF.17 (CEN)

75. Le Groupe de travail a été informé de la liste des normes auxquelles le CEN propose de faire référence dans l'ADR, ainsi que de leur état d'avancement.

Document informel: INF.22 (CEN)

76. Le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas suffisamment préparé pour pouvoir décider d'introduire à la présente session des références aux normes EN 12252:2000 et EN 12493 au paragraphe 6.8.2.6.

Marquage du code citerne pour les citernes pour le transport des matières de la classe 2

Document informel: INF.23 (CEN)

77. Le Groupe de travail a décidé de revenir à sa prochaine session sur la question du marquage du code citerne sur un panneau dans le cas des véhicules-citernes pour la classe 2 (6.8.2.5.2). Les prescriptions de marquage ne sont en effet pas alignées sur les prescriptions correspondantes du 6.8.3.5.6 pour les autres classes.

Renseignement concernant la quantité totale de marchandises dangereuses devant figurer dans le document de transport

Document : TRANS/WP.15/2001/24 (Pologne)

78. Le nouveau libellé du 5.4.1.1.1 g) tel que présenté dans la première option du document de la Pologne a été jugé plus clair que le texte actuel et, en conséquence a été adopté (voir annexe 4).

Épaisseur des citernes construites à double paroi avec vide d'air

Document : TRANS/WP.15/2001/22 (France)

79. Le Groupe de travail est convenu de la nécessité d'une révision des prescriptions concernant l'épaisseur des citernes construites à double paroi mais les avis étaient très partagés sur ce sujet et aucun consensus ne s'est dégagé.

Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport

Document informel: INF.3 (Allemagne)

80. Le Groupe de travail est convenu que les conducteurs devraient recevoir une formation adéquate même dans les cas de transport de quantités limitées, mais il a été estimé que la proposition de l'Allemagne allait bien au delà de ces intentions. Le représentant de l'Allemagne s'est proposé pour préparer une

proposition officielle pour la prochaine session en tenant compte des commentaires exprimés par les délégations.

Transport de quantités limitées

Document informel: INF.38 (CEFIC/AISE)

81. Ce document sera présenté officiellement à la prochaine session.

Spécifications concernant les panneaux oranges

Document informel : INF. 13 (Allemagne, Espagne)

82. Le représentant de l'Allemagne a annoncé que cette proposition sera représentée à nouveau officiellement à la prochaine session en mai 2002 et que le nouveau document inclura aussi des mesures transitoires. Le représentant de l'Allemagne a demandé aux délégations de lui faire parvenir leurs commentaires.

Citernes à déchets opérant sous vide

Document informel : INF.31 (Allemagne)

83. Le représentant de l'Allemagne a été prié de présenter une proposition officielle à la prochaine session en tenant compte des commentaires reçus.

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Groupe spécial multidisciplinaire d'experts sur la sécurité dans les tunnels (AC.7)

Document informel : INF.27 (Secrétariat)

84. Le Groupe de travail a noté les explications concernant les progrès du groupe AC.7 et a pris note des recommandations concernant les marchandises dangereuses contenues dans le rapport final de ce groupe qui sera présenté à la prochaine session du Comité des transports intérieurs et sera publié sur le site web de la Division des transports.

85. Le Groupe de travail a été invité à examiner la pertinence de ces recommandations et à se pencher sur la question de leur future mise en application.

86. Le Groupe de travail a manifesté son intérêt pour la finalisation des travaux du groupe AC.7 ainsi que sa disponibilité à coopérer à l'avenir à la mise en application de ces recommandations.

SUIVI DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSÉS AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CRTD)

Documents : TRANS/WP.15/2001/17 et Add.1-8 (Secrétariat)

Documents informels : INF.24 (Pays-Bas)
INF.37 (Lettonie)
INF.42 (Secrétariat)
INF.44 (Espagne)

87. Ce point a été confié à une réunion spéciale d'experts (voir paragraphe 5 du présent rapport). Le Président du groupe a présenté le rapport de cette réunion spéciale (voir annexe 5).

88. Le Groupe de travail, après avoir examiné les conclusions de la réunion spéciale, recommande au Comité des transports intérieurs d'établir une réunion spéciale d'experts de la CRTD, qui devrait se réunir deux fois en 2002 et deux fois en 2003, avec le mandat suivant :

- a) Consulter les experts de tous les secteurs concernés par la CRTD (par exemple experts juridiques de la responsabilité civile, industrie de l'assurance, expéditeurs, transporteurs) afin de déterminer comment éliminer les obstacles, tels que ceux liés à la limite de responsabilité et à l'obligation d'assurance, à l'entrée en vigueur de la CRTD;
- b) Proposer, sur la base de ces consultations et des propositions gouvernementales, des modifications aux articles actuels de la CRTD qui devraient constituer une meilleure base pour l'application de la CRTD aux divers modes de transport;
- c) Faire rapport au Comité des transports intérieurs durant sa session de 2003 sur les progrès réalisés et les difficultés rencontrées;
- d) Soumettre au Comité des transports intérieurs un texte révisé de la CRTD contenant les modifications mentionnées ci-dessus pour une éventuelle adoption d'une nouvelle Convention à sa session de 2004.

PROGRAMME DE TRAVAIL

89. Le Groupe de travail a adopté une proposition de programme de travail à soumettre au Comité des transports intérieurs pour incorporation dans le programme de travail 2002-2006 du Comité (voir annexe 6).

90. Le Groupe de travail a noté les dates provisoires des réunions prévues pour 2002 comme suit :

Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (WP.15/AC.2) (cinquième session)	21-25 janvier 2002
Réunion commune RID/ADR/ADN	18-22 mars 2002 (Berne)
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) (soixante-douzième session)	13-17 mai 2002
Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'ADN (WP.15/AC.2) (sixième session)	27-31 mai 2002
Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (ECOSOC)	1-10 juillet 2002
Sous-Comité d'experts du système harmonisé général de classification et d'étiquetage des produits chimiques (ECOSOC)	10-12 juillet 2002
Réunion commune RID/ADR/ADN	9-13 septembre 2002

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) (soixante-treizième session)	4-8 novembre 2002
Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (ECOSOC)	2-6 décembre 2002
Sous-Comité d'experts du système harmonisé général de classification et d'étiquetage des produits chimiques (ECOSOC)	9-11 décembre 2002
Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système harmonisé général de classification et d'étiquetage des produits chimiques	11-13 décembre 2002

91. Le programme de la soixante-douzième session a été fixé comme suit :

Etat de l'Accord

Corrections à l'ADR 2001

Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR restées en suspens (et prioritairement les plus anciennes)

Autres propositions d'amendement

Sécurité dans les tunnels routiers.

92. Le secrétariat a été prié de préparer un texte récapitulatif de tous les amendements adoptés aux soixante-dixième et soixante et onzième sessions du groupe de travail et de le reproduire en tant que document officiel (TRANS/WP.15/168). Conformément à l'usage établi, le Groupe de travail a prié le Président de présenter ce projet d'amendement en tant que proposition d'amendement du Portugal au nom du Groupe de travail conformément à l'article 14 de l'ADR, pour entrée en vigueur le 1er janvier 2003.

93. Le secrétariat a été prié de transmettre les corrections approuvées à la présente session à la section des traités du Bureau des affaires juridiques pour transmission aux Parties contractantes à l'ADR conformément à la procédure de correction.

94. Le Groupe de travail décidera à la prochaine session si certains des amendements adoptés devront également entrer en vigueur le 1er janvier 2003, auquel cas une deuxième proposition de série d'amendements devrait être préparée pour transmission à la section des traités avant le 30 juin 2002.

95. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de préparer le plus rapidement possible une publication (sur papier et sous forme de CD-Rom) reprenant le texte complet de l'Accord et des annexes telles que modifiées et corrigées, en anglais, français et russe, pour que ces textes soient disponibles pour le grand public avant l'entrée en vigueur officielle des amendements.

ÉLECTION DU BUREAU POUR 2002

96. Sur proposition du représentant de l'Espagne, appuyée par les représentants de l'Allemagne et de la Norvège, M. J. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) ont été réélus respectivement Président et Vice-Présidente pour 2002.

QUESTIONS DIVERSES

Transport d'artifices de divertissement

Document informel : INF.28 (Pays-Bas)

97. Le Groupe de travail a été informé des progrès effectués par les Pays-Bas dans leur étude pour l'amendement des prescriptions pour le transport des artifices de divertissement. Un document officiel sera présenté à la prochaine session

ADOPTION DU RAPPORT

98. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-onzième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe 1

Liste des autorités compétentes aux fins de l'application du chapitre 1.5 de l'Annexe A de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses (ADR)
(voir TRANS/WP.15/167/Add.1)

Annexe 2

Corrections à la version française de l'annexe à la notification dépositaire C.N.1078-TREATIES-3 (telles qu'approuvées par le Groupe de travail)
(voir TRANS/WP.15/167/Add.2)

Annexe 3

Corrections à la version anglaise de l'annexe à la notification dépositaire C.N.1078-TREATIES-3 (telles qu'approuvées par le Groupe de travail)
(voir TRANS/WP.15/167/Add.3)

Annexe 4

Projet d'amendements aux Annexes A et B de l'ADR

Amendements provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Parties 1, 2, 3, 5, 7, 8 et 9

Modifier conformément aux documents TRANS/WP.15/AC.1/84/Add.1 (tel que corrigé par le document TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1) avec les modifications suivantes:

1.2.1 Dans la définition de "Conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM)", ajouter un nota à la fin, comme suit: "**NOTA:** Pour les CGEM certifiés UN, voir chapitre 6.7."

2.2.62.1.8 Le paragraphe étant supprimé, il faut renuméroter les paragraphes suivants.

Tableau A du chapitre 3.2 :

Les nouvelles rubriques à inclure ne présenteront aucun numéro de danger dans la colonne (20) si elles ne peuvent être transportées en citernes ou en vrac.

Pour le No ONU 2067, dans la colonne (6) il faut également supprimer "624".

3.3.1 DS242 Remplacer "non soumis à l'ADR" par "non soumis aux prescriptions de l'ADR".

DS301 Supprimer

DS641 La disposition spéciale est supprimée, non réservée.

Modifier conformément au document TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.1 avec les modifications suivantes:

1.1.3.6.3 Remplacer les modifications par les suivantes :

"Dans le tableau, pour la catégorie de transport 1, sous "Classe 2", ajouter: "aérosols: groupes C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC et TOC".

Pour la catégorie de transport 2, sous "Classe 2", ajouter: "aérosols: groupe F".

Pour la catégorie de transport 3, sous "Classe 2", ajouter: "aérosols: groupes A et O".

Ajouter :

"1.6.3.19 Renumeroter le paragraphe existant concernant les citernes en matière plastique renforcées de fibres 1.6.3.20 et insérer le nouveau paragraphe 1.6.3.19 comme suit:

1.6.3.19 Les citernes fixes (véhicules-citernes) et les citernes démontables qui ont été construites avant le 1^{er} juillet 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 mais qui ne satisfont cependant pas aux prescriptions du 6.8.2.1.7 et de la disposition spéciale TE15 du 6.8.4 b) applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisées." "

Ajouter :

"1.6.4.13 Ajouter le nouveau paragraphe suivant:

"1.6.4.13 Les conteneurs-citernes qui ont été construits avant le 1^{er} juillet 2003 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002 mais qui ne satisfont cependant pas aux prescriptions du 6.8.2.1.7 et de la disposition spéciale TE15 du 6.8.4 b) applicables à partir du 1^{er} janvier 2003, pourront encore être utilisés."

1.8.5.1 Remplacer "veille à ce qu'un rapport" par "doit s'assurer qu'un rapport" et "soit présenté" par "soit soumis".

1.8.5.3 Dans la définition d'un événement ayant entraîné un dommage corporel sous a), biffer "ou".

Dans la définition d'un événement impliquant des matières de la classe 7, sous b), ajouter à la fin "ou".

1.8.5.4 Dans la page de couverture, biffer "communiquant le rapport" et le point d'exclamation à la fin de la phrase entre parenthèses.

Remplacer la case 2 par la suivante :

2. Date et lieu de l'événement	
Année: Mois: Jour: Heure:	
<u>Rail</u> <input type="checkbox"/> Gare <input type="checkbox"/> Gare de triage/gare de formation des trains <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement <input type="checkbox"/> Pleine voie Lieu / Pays:	<u>Route</u> <input type="checkbox"/> Agglomération <input type="checkbox"/> Site du chargement/déchargement/transbordement <input type="checkbox"/> Route Lieu / Pays :

Dans la case No 8, remplacer "Valeur estimée du dommage" par "Montant estimé du dommage" et "EURO" par "Euros" (deux fois).

2.2.2.2.2 [Ne s'applique pas à la version française]

Tableau A du chapitre 3.2

Pour le No ONU 1950, le contenu de la colonne (15) pour les trois nouvelles rubriques sera "1".

Biffer le nota entre crochets après le tableau concernant les trois nouvelles rubriques No ONU 1950.

Supprimer les modifications entre crochets concernant l'insertion de la disposition V8 dans la colonne (16) et de la disposition S4 dans la colonne 19 pour les matières dont la désignation officielle de transport comporte la mention "STABILISÉ".

Chapitre 3.3. DS640 Déplacer le deuxième tiret avant le premier.

5.1.2.1.1 et 5.1.2.1.2

5.1.2.1 (a) Les paragraphes seront numérotés 5.1.2.1 a) et b).

[Ne s'applique pas à la version française]

5.1.2.1 b) Le début reçoit la teneur suivante: "L'étiquette conforme au modèle No 11 ...".
Sous le deuxième tiret, remplacer "des colis qui ne doivent pas être étiquetés" par "des colis qu'il n'est pas nécessaire d'étiqueter".

5.2.2.2.1.2 Remplacer "les numéros de toutes les étiquettes" par "les chiffres figurant sur toutes les étiquettes".

5.2.2.2.1.6 c) Remplacer "gaz de pétrole liquéfiés" par "le No ONU 1965".

5.4.1.1.1 b) Reçoit la teneur suivante:

"La désignation officielle de transport, complétée, le cas échéant (voir 3.1.2.8.1) avec le nom technique (voir 3.1.2.8.1.1) ou le nom de groupe chimique, déterminée conformément au 3.1.2."

5.4.1.1.1.d) Modifier comme suit:

"le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière, pouvant être précédé des lettres "GE" (par exemple "GE II") ou des initiales correspondant aux mots "Groupe d'emballage" dans les langues utilisées conformément au 5.4.1.4.1."

5.4.1.1.2 [Ne s'applique pas à la version française]

5.4.1.1.3 Ajouter :

"Dans les deux exemples à la fin du paragraphe ajouter "UN" avant "1230" et "1993"."

5.4.1.1.6 Ajouter :

"Dans le deuxième exemple ajouter "UN" avant "1017"."

5.5.2.3 [Ne s'applique pas à la version française]

7.2.4 V8 et

8.5 S4 Dans le texte du Nota, biffer la première option entre crochets et les crochets autour de la deuxième option.

Partie 4

Modifier conformément aux documents TRANS/WP.15/AC.1/84/Add.2 et TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.2 avec les modifications suivantes:

4.1.3.6 Modifier le début de la dernière phrase comme suit: "La contenance des tubes et des cadres de bouteilles ne ...".

- 4.1.4.1 P200 Pour les Nos ONU 1008, 1040, 1582, 2192, 2196, 2198 et 3057 (Tableau 2) et 1052 et 1745 (Tableau 3) supprimer l'astérisque dans la colonne "CL₅₀ (en ml/m³)" et la note de bas de page "Cette valeur de CL₅₀ doit être revue".

Dans le tableau 2, pour le No ONU 1582, ajouter "d" dans la colonne "CL₅₀ (en ml/mm³)" et ajouter le texte suivant à la fin du tableau: "d Considérée comme étant toxique. La valeur de CL₅₀ doit encore être déterminée."

Dans le tableau 3, pour les Nos ONU 1745, 1746 et 2495, remplacer "***" par "b" dans la colonne "Taux de remplissage". Le texte reste inchangé.

Dans le titre du chapitre 4.2 et de la section 4.2.4, ajouter à la fin "CERTIFIÉS UN".

- 4.2.4.1 Ajouter à la fin "visés au 6.7.5".

Partie 6

Modifier conformément au document TRANS/WP.15/AC.1/86/Add.3 avec les modifications suivantes:

6.7.2.1, 6.7.3.1, 6.7.4.1 et 6.7.5.1 :

Dans la définition d'"Arrangement alternatif", remplacer "ADR" par "présent chapitre".

6.7.5 Dans le titre, ajouter "CERTIFIÉS UN" après "(CGEM)".

6.7.5.1 Dans la définition de "Conteneur à gaz à éléments multiples (CGEM)", ajouter "certifié UN" après "CGEM".

6.8.5.4 Supprimer les crochets et remplacer "prEN 1252-2:2000" par "EN 1252-2:2001".

Autres amendements aux annexes A et B de l'ADR

1.1.4.2.1 Le texte existant sous 1.1.4.2 (sauf le nota) devient le nouveau 1.1.4.2.1.

1.1.4.2.2 Ajouter un nouveau paragraphe avant le nota, comme suit:

"1.1.4.2.2 Pour le transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien, les renseignements exigés sous 5.4.1 et 5.4.2 et par certaines dispositions spéciales du chapitre 3.3 peuvent être remplacés par le document de transport et les renseignements qu'exigent respectivement le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI."

1.2.1 Remplacer la définition de "Nom technique ou nom biologique" par la suivante:

"Nom technique", un nom chimique reconnu, le cas échéant un nom biologique reconnu, ou un autre nom utilisé couramment dans les manuels, les revues et les textes scientifiques et techniques (voir 3.1.2.8.1.1);".

1.6.1.1 Remplacer "31 décembre 2002" par "30 juin 2003" et "30 juin 2001" par "31 décembre 2002".

1.6.2.3 Ajouter un nouveau paragraphe comme suit:

"Les récipients destinés au transport des matières de la classe 2, qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 2003, pourront continuer de porter, après le 1^{er} janvier 2003, le marquage conforme aux prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2002."

1.6.3.8 et 1.6.4.5

À la fin du deuxième paragraphe, remplacer "la date qui suit la prochaine épreuve périodique" par "la prochaine épreuve périodique qui suit l'adaptation."

1.6.4.11 Devient "(Réservé)".

1.6.5.4 Remplacer "30 juin 2001" par "31 décembre 2002" et "31 décembre 2002" par "30 juin 2003".

1.6.5.5 Ajouter un nouveau paragraphe comme suit:

"Les véhicules immatriculés ou mis en service avant le 1er janvier 2003 dont l'équipement électrique ne répond pas aux prescriptions des 9.2.2, 9.3.7 ou 9.7.8 mais répondent aux prescriptions applicables jusqu'au 30 juin 2001 pourront encore être utilisés."

1.6.6.4 Supprimer.

3.1.2.8.1.1 Le début reçoit la teneur suivante:

"Le nom technique doit être un nom chimique reconnu, le cas échéant un nom biologique reconnu, ou un autre nom utilisé couramment dans les manuels, ...".

Tableau A du chapitre 3.2

No ONU	Colonne No.	Corrections
2790, groupe d'emballage III	6	Ajouter "647"
1202, rubrique avec un point d'éclair ne dépassant pas 61 °C	6	Ajouter "640K"
1202, rubrique conforme à la norme EN 590:1993 ou à point d'éclair défini dans la norme EN 590:1993	6	Ajouter "640L"
1202, rubrique avec un point d'éclair compris entre 61 °C et 100 °C	6	Ajouter "640M"

3.3.1 Ajouter une nouvelle disposition spéciale 647 libellée comme suit:

"647 Le transport de vinaigre et d'acide acétique de qualité alimentaire contenant moins de 25 % (en masse) d'acide pur est soumis uniquement aux prescriptions suivantes:

- a) Les emballages et les citernes doivent être en acier inoxydable ou en matière plastique présentant une résistance permanente à la corrosion du vinaigre ou de l'acide acétique de qualité alimentaire;
- b) Les emballages et les citernes doivent faire l'objet d'un contrôle visuel par le propriétaire au moins une fois par an. Les résultats de ces contrôles doivent être consignés et conservés pendant au moins un an. Les emballages et les citernes endommagés ne doivent pas être remplis;
- c) Les emballages et les citernes doivent être remplis de telle façon que le contenu ne déborde ni reste collé sur la surface extérieure;
- d) Le joint et les fermetures doivent résister au vinaigre et à l'acide acétique de qualité alimentaire. Les emballages et les citernes doivent être hermétiquement scellés par la personne responsable de l'emballage ou du remplissage, de telle sorte qu'en condition normale de transport aucune fuite ne se produise;
- e) L'emballage combiné avec emballage intérieur en verre ou en plastique (voir l'instruction d'emballage P001 du 4.1.4.1) répondant aux prescriptions générales d'emballage des 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4, 4.1.1.5, 4.1.1.6, 4.1.1.7 et 4.1.1.8 est autorisé.

Les autres dispositions de l'ADR ne s'appliquent pas."

4.3.4.1.4 Ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit:

"4.3.4.1.4 Les citernes destinées au transport des déchets liquides, conformes aux prescriptions du chapitre 6.10 et équipées de deux fermetures conformément au 6.10.3.2, doivent être marquées avec le code-citerne L4AH. Si les citernes concernées sont équipées pour le transport alterné de matières liquides et solides, elles doivent être marquées avec les codes combinés L4AH+S4AH."

4.5.1.1 Modifier le début de la première phrase comme suit:

"Les déchets constitués par des matières des classes..." et ajouter le texte suivant à la fin: "Les matières affectées au code-citerne L4BH dans la colonne (12) du Tableau A du chapitre 3.2 ou à un autre code-citerne autorisé selon la hiérarchie au 4.3.3.1.2, peuvent être transportées dans des citernes à déchets opérant sous vide avec la lettre "A" ou "B" figurant dans la partie 3 du code-citerne tel qu'indiqué au No. 9.5 du certificat d'agrément pour les véhicules conformément au 9.1.2.1.5."

5.4.1.1.1 g) Modifier le début de l'alinéa comme suit:

"la quantité totale de chaque marchandise dangereuse caractérisée par un numéro ONU, une désignation officielle de transport et, le cas échéant, un groupe d'emballage (exprimée...);"

5.4.1.1.6 Modifier la fin du deuxième paragraphe comme suit : "... du numéro ONU, de la désignation officielle de transport, complétée le cas échéant (voir 3.1.2.8) par le nom technique, et, le cas échéant, du groupe d'emballage des dernières marchandises chargées, par exemple : (reste inchangé)".

5.4.1.1.14 Ajouter un nouveau paragraphe 5.4.1.1.14 libellé comme suit:

"5.4.1.1.14 *Renseignements exigés conformément à la disposition spéciale 640 du chapitre 3.3.*

Lorsqu'il est prescrit par la disposition spéciale 640 du chapitre 3.3, le document de transport doit porter la mention "**Disposition spéciale 640X**" où "X" est la lettre majuscule qui apparaît après la référence à la disposition spéciale 640 dans la colonne (6) du tableau A du chapitre 3.2."

5.4.1.2.1 a) Dans le premier alinéa, remplacer "à laquelle s'applique sa description" par "caractérisé par son numéro ONU".

9.1.2.1.2 La première phrase est inchangée. Le reste du paragraphe reçoit la teneur suivante:

"Il est rédigé dans la langue, ou dans une des langues, du pays qui le délivre. Il doit être conforme au modèle reproduit au 9.1.2.1.5. Le titre du certificat d'agrément ainsi que toute observation figurant sous le point 11 doivent être rédigés dans la langue, ou dans une des langues, du pays qui le délivre et, en outre, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, en français ou en allemand."

9.2.1 Le texte du nota "c" reçoit la teneur suivante:

"c Applicable aux véhicules à moteur immatriculés pour la première fois après le 30 juin 1993, d'une masse maximale dépassant 16 tonnes ou autorisés à tracter des remorques d'une masse maximale dépassant 10 tonnes."

Annexe 5

Rapport de la Réunion spéciale d'experts sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)

1. Comme le Comité des transports intérieurs l'avait demandé à sa soixante-troisième session (13-15 février 2001), le Groupe de travail avait décidé de prévoir, pendant sa soixante et onzième session, la réunion parallèle d'un groupe spécial d'experts chargé d'étudier les résultats d'un questionnaire sur la Convention CRTD. Le groupe spécial d'experts a été prié d'étudier la manière dont la Convention pourrait être modifiée pour encourager les adhésions et de formuler par ailleurs des recommandations au Comité des transports intérieurs sur la suite à donner.
2. Le secrétariat avait établi les documents suivants: TRANS/WP.15/2001/17 et Add.1 à 8; en outre les documents INF.24, INF.37, INF.44 et INF.42 contenant un ordre du jour provisoire, ont été communiqués lors de la réunion.
3. Le groupe spécial d'experts s'est réuni le lundi 5 et le mardi 6 novembre. Des représentants des pays suivants y ont participé: Allemagne, Autriche, Espagne, États-Unis d'Amérique, Pays-Bas (présidence), République tchèque et Suède. Les organisations suivantes étaient également représentées: CEFIC et OCTI.
4. Le groupe spécial a tout d'abord adopté l'ordre du jour contenu dans le document INF.42 (projet d'ordre du jour).

Présentation des réponses au questionnaire:

5. Le Président a tout d'abord donné un premier aperçu des réponses au questionnaire communiquées par douze États. D'une façon générale, la question relative au point de savoir comment la Convention pourrait être modifiée afin d'encourager les adhésions avait été bien accueillie mais le principal obstacle à l'obtention de ce résultat tenait au niveau des limites de responsabilité fixées dans la Convention et au rapport entre ces limites et la capacité actuelle du marché des assurances. Une solution éventuelle pourrait donc consister à faire preuve de plus de souplesse quant à ces limites. Des observations ont également été présentées au sujet du principe plus fondamental de la responsabilité sous-jacente, qui est toutefois aligné sur ceux des autres instruments internationaux en matière de responsabilité dans le secteur des transports comme la Convention sur la responsabilité civile, la Convention HNS et la Convention internationale pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, récemment adoptée.
6. Le représentant de l'Autriche a déclaré que bien que touchant la question du droit civil et centrée sur les transports routiers, la Convention CRTD était une tentative pour se doter d'un régime plus général couvrant toute la gamme des questions actuelles concernant la responsabilité pour les dommages causés par divers modes de transport. Il a également déclaré que dans certains cas il existait même une responsabilité illimitée et qu'à ce sujet la CRTD était une tentative de parvenir à un compromis acceptable en fixant des limites tout en veillant à ce que la responsabilité limitée soit assortie d'une assurance obligatoire. En outre, il a appelé l'attention sur le fait qu'en raison de la définition des marchandises dangereuses donnée au paragraphe 9 de l'article premier, le champ d'application de la Convention allait très loin. Elle rencontrerait donc davantage de succès si elle se limitait aux marchandises dangereuses comportant des risques spéciaux.
7. Son pays étant l'un des États signataires de la Convention, le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'il fallait la considérer comme un régime spécial mais que le principal obstacle à son acceptation générale était le niveau élevé des limites, qu'il faudrait donc réduire. Le principe directeur était que la prime d'assurance devait être acceptable, le régime devant par ailleurs être compatible avec d'autres régimes et situations.

8. Le représentant de l'Espagne a avancé une solution possible pour le hiatus constaté entre le niveau élevé des limites de responsabilité et les possibilités du marché des assurances afin de différencier les niveaux d'assurance au regard du caractère des marchandises dangereuses. Par exemple, les matières radioactives pourraient faire l'objet d'une assurance particulière. Il a également suggéré que chaque secteur ait ses propres limites.

9. Le groupe spécial a étudié les réponses au questionnaire sur l'application de la Convention CRTD, qui peuvent être résumées comme suit:

Question 1: Quelles sont les raisons pour lesquelles votre pays n'a pas encore signé/ratifié, approuvé ou accepté la Convention ou n'y a pas adhéré; quels sont les principaux obstacles à la prise d'une décision en ce sens?

Des réponses au questionnaire communiquées par 12 délégations, il semble qu'il y ait plusieurs raisons à la non-adhésion à la Convention. La principale semble être que le niveau des limites de responsabilité est jugé trop élevé et que cette responsabilité soit assortie d'une assurance obligatoire pour un montant équivalent. Dans ce contexte, il semble que l'application de la Convention ne reçoive pas la priorité voulue, ce qui est également le cas lorsque l'ADR n'est pas encore appliqué. Les professionnels des transports lui ont réservé un accueil mitigé car ils ne peuvent en général pas faire face aux coûts d'assurance correspondant aux limites, qui sont jugés trop élevés. On s'est par ailleurs demandé pourquoi les seuls transporteurs seraient tenus responsables en vertu de la Convention. Il semble qu'il faille aussi préciser la relation avec d'autres instruments juridiques internationaux et l'évolution de la situation au sein d'autres instances internationales, ainsi qu'avec les principes fondamentaux sous-jacents de responsabilité. Pour certains États, il n'y a pas d'obstacle insurmontable, mais ces États dépendent simplement d'autres États et attendent l'adhésion. La volonté de se doter d'un régime de responsabilité pour assurer que les dommages causés par le transport de marchandises dangereuses soient indemnisés semble partagée. Plusieurs États ont indiqué qu'ils seraient disposés à signer la Convention CRTD, si elle était revue et modifiée.

Question 2: Les limites de responsabilité relatives aux différents modes de transport jugées appropriées sont-elles trop basses ou trop élevées? La ratification serait-elle facilitée si les limites actuelles étaient modifiées? Dans l'affirmative, à quel niveau devraient-elles être fixées afin de faciliter l'acceptation de la Convention par votre pays?

En général, les limites de responsabilité fixées dans la Convention sont jugées trop élevées étant donné qu'il est obligatoire de s'assurer pour un montant équivalent. À cet égard, l'assurance peut devenir un facteur restrictif du commerce international et une baisse de son niveau correspondrait mieux aux intérêts des transporteurs des marchandises dangereuses. Certains États suggèrent, lorsqu'il existe une responsabilité illimitée mais sans assurance obligatoire, de garantir au moins des niveaux minimums de responsabilité par des contrats d'assurance. Dans plusieurs États, la limite maximale maintenant couverte par des plans volontaires est de six à dix fois inférieure aux limites actuellement fixées à l'article 9 de la Convention. Même si pour quelques autres États les limites actuelles puissent être acceptables, ils n'auraient aucune objection à ce que la ratification soit rendue plus acceptable pour un grand nombre d'autres États. Dans plusieurs réponses au questionnaire, il a été dit que la question de la limitation de la responsabilité était importante et qu'il convenait de poursuivre les discussions à ce sujet. Ces États ont offert de participer activement à une révision éventuelle de la CRTD et ont par ailleurs déclaré qu'il fallait aussi une large coopération internationale dans le domaine de l'assurance. En général, la ratification de la Convention serait facilitée si les limites étaient déterminées lors d'un processus de négociation auquel les assureurs participeraient. Pour faciliter le processus d'adhésion, les législations nationales pourraient prévoir des niveaux d'assurance obligatoire inférieurs aux limites de responsabilité, sans pour autant entrer en contradiction apparente avec le principe d'indemnisation intégrale. Il a également été suggéré que la Convention définisse différents niveaux de responsabilité pour différents modes de transport des marchandises dangereuses. On a également fait valoir que les limites de responsabilité pour les décès et les lésions corporelles pourraient être les mêmes pour tous les modes mais être différentes pour d'autres demandes d'indemnisation. À ce sujet, les montants indiqués ont varié de 8 000 dollars des États-Unis pour

les dommages corporels, même somme pour les dommages matériels, à 1 million de DTS pour les dommages corporels et 500 000 DTS pour les dommages matériels.

Question 3: Pouvez-vous fournir des données statistiques sur le niveau moyen (en DTS) des dommages mode par mode causés par des accidents lors du transport de marchandises dangereuses dans votre pays?

En général, il est difficile de préciser la mesure dans laquelle ces dommages sont visés dans la Convention. D'après les statistiques disponibles, les accidents enregistrés auraient causé pour 4 millions de DTS dans le secteur ferroviaire, alors qu'en navigation intérieure la demande d'indemnisation la plus élevée a atteint 125 000 DTS. Dans le transport par route, en revanche, la demande d'indemnisation la plus élevée a atteint 6,25 millions de DTS.

Question 4: L'adhésion serait-elle facilitée par l'abaissement des limites de responsabilité pour l'assurance obligatoire, voire par l'abandon pur et simple du principe de l'assurance obligatoire? Dans l'affirmative, quel serait le montant approprié?

À ce propos, nous préconisons la souplesse, en laissant aux Parties contractantes à la Convention une certaine latitude dans le choix du montant de la responsabilité pour l'assurance obligatoire. L'adhésion à la Convention devrait être facilitée par un abaissement des limites de responsabilité pour l'assurance facultative, en fonction des possibilités du marché des assurances. On pourrait aussi fixer le montant de la responsabilité défini sous la question 2 à un niveau acceptable pour stimuler ledit marché.

Question 5: L'obligation de détenir un certificat d'assurance crée-t-elle des difficultés aux assureurs pour (ré)assurer les limites de responsabilité prévues dans la Convention?

L'obligation de détenir un certificat d'assurance, qui est une source de préoccupation pour les transporteurs devrait garantir le respect des dispositions pertinentes, avec le minimum de formalités. Cependant, étant donné que le seul problème important est le niveau de responsabilité couvert par la Convention et que ce dernier ne peut être atteint, un certificat d'assurance obligatoire ne peut correspondre au niveau fixé par la Convention.

Question 6: Avez-vous d'autres préoccupations concernant le niveau trop élevé des limites de responsabilité?

Comme indiqué sous la question 1, il semblerait utile de mieux définir les relations entre la Convention et les autres instruments juridiques internationaux et l'évolution de la situation dans d'autres instances internationales.

Principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la CRTD

10. Après avoir aussi examiné en détail les réponses au questionnaire afin de recenser les principaux obstacles à l'entrée en vigueur de la Convention, le Président, en sa qualité de représentant des Pays-Bas, a présenté dans ses grandes lignes la proposition contenue dans le document INF.24 sur la limitation de la responsabilité financière. D'une manière générale, les limites de responsabilité fixées par la Convention paraissent beaucoup trop élevées, notamment en ce qui concerne le transport routier et la navigation intérieure. Aux Pays-Bas, dans le transport routier, la limite de responsabilité est fixée à 12 millions de DTS (soit 7,2 millions de DTS pour les dommages corporels et 4,8 millions de DTS pour les dommages matériels), alors que le montant maximum pour l'assurance obligatoire est fixé à 6,25 millions de DTS. Ce montant est sensiblement inférieur aux 30 millions de DTS prévus dans la CRTD. Pour la navigation intérieure, les chiffres vont de 1 à 4 millions de DTS pour les dommages corporels et de 750 000 à 3 millions de DTS pour les dommages matériels ou les dommages à l'environnement. Ces montants sont davantage conformes à ceux décidés pour les petites embarcations dans la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, 1996 (Convention HNS).

Examen de solutions possibles

11. Le représentant de l'Allemagne a réaffirmé que les montants maximaux trop élevés fixés par la CRTD étaient considérés comme le principal obstacle à l'entrée en vigueur de la Convention et qu'une autre solution consisterait à mettre en place des systèmes d'assurance facultative. La question capitale était donc de se demander, avant de définir de nouvelles limites, si l'assurance devait être facultative ou obligatoire.

12. Le représentant de l'Autriche a indiqué que, contrairement à la règle de la responsabilité illimitée, le compromis établi dans la CRTD était de fixer une certaine limite pouvant par la suite être assortie d'une assurance obligatoire afin de garantir que toute responsabilité énoncée aux termes de la Convention puisse être appliquée. Cette limite pourrait ultérieurement être abaissée pour l'assurance obligatoire, mais au risque de mettre la victime en présence d'un transporteur non solvable pour la différence. Il a en outre fait remarquer que le niveau de responsabilité pourrait être différencié selon les modes de transport, mais aussi selon la nature des marchandises transportées en se reportant à l'ADR. Il a par ailleurs fait allusion à l'article 14 de la Convention et à la façon dont la procédure d'homologation pourrait être simplifiée et rendue plus conforme à la situation actuelle.

Articles de la CRTD qui mériteraient une mise à jour ou une révision

13. Après avoir soigneusement passé en revue les conclusions du débat relatif aux articles pertinents de la Convention et compte tenu en outre de l'évolution récente de la situation, le Groupe de travail a donné à titre d'exemple un certain nombre d'articles qui mériteraient une mise à jour ou une révision: Articles 1 8) b), 4 c), 5 4) c), 5 7) b), 9, 13 et 14.

Conclusions et recommandations du Comité des transports intérieurs

14. À l'issue du débat, il a été décidé de demander au Groupe de travail de recommander au Comité des transports intérieurs de mettre sur pied une réunion d'experts spéciale sur la CRTD, dont le mandat a été défini comme suit:

"Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, après avoir examiné les conclusions du groupe spécial d'experts fondées sur le questionnaire relatif à la CRTD, recommande au Comité des transports intérieurs de créer une réunion spéciale d'experts sur la CRTD, qui se réunirait deux fois en 2002 et deux fois en 2003, avec le mandat suivant:

- 1) Consulter des experts appartenant à tous les secteurs visés par la CRTD (par exemple spécialistes de la responsabilité, assureurs, expéditeurs et transporteurs), afin de définir la manière d'éliminer les obstacles – tels que ceux liés à la limite de responsabilité et à l'assurance obligatoire – qui s'opposent à l'entrée en vigueur de la CRTD;
- 2) Proposer, sur la base de ces consultations et des propositions soumises par les gouvernements, des modifications aux articles actuels de la CRTD, afin de faciliter l'application de celles-ci aux différents modes de transport;
- 3) Rendre compte au Comité des transports intérieurs, à sa session de 2003, sur les progrès réalisés et les difficultés rencontrées;
- 4) Soumettre au Comité des transports intérieurs une version révisée de la CRTD contenant les modifications mentionnées ci-dessus, en vue de l'adoption éventuelle d'une nouvelle convention à sa session de 2004.»

Annexe 6

Projet de programme de travail pour 2002-2006 (à soumettre au Comité des transports intérieurs)

Nota: Conformément à la pratique établie, le texte ci-dessous a été établi d'après le programme de travail pour 2000-2004 (ECE/TRANS/133/Add.1). Les parties du texte dont la suppression est proposée apparaissent entre crochets alors que celles qui ont été ajoutées ou modifiées apparaissent en caractère gras.

ACTIVITÉ 02.7: TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses par route, chemin de fer, voie de navigation intérieure et transport combiné

Priorité: 1

Exposé succinct: Examen des règlements et des questions techniques concernant le transport international des marchandises dangereuses dans la région. Élaboration de nouveaux accords internationaux et harmonisation des accords en vigueur dans ce domaine afin d'améliorer la sécurité tout en facilitant les échanges, en collaboration avec le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social.

Travail à faire:

1. Par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examen des propositions d'amendement ayant trait expressément à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et portant sur des questions administratives et techniques concernant sa mise en œuvre et l'application aux plans national et international de ses annexes, afin de garantir la nécessaire mise à jour de la législation et l'instauration d'un système uniforme, harmonisé et cohérent de réglementation du transport national et international des marchandises dangereuses par route dans l'ensemble de l'Europe (projet permanent) (WP.15).

Résultats escomptés

Adoption d'une série de projets d'amendement aux annexes A et B de l'ADR [avant la fin de 2001 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2003, et] avant la fin de 2003 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005, **et avant la fin de 2005 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007.**

Publication des éditions d'ensemble révisées de l'ADR en 2002 [, et] 2004 **et 2006.**

Priorité: 1

- b) Examen des propositions d'amendement ayant trait expressément [aux Prescriptions européennes] **au règlement annexé à l'Accord européen** [relatives] **relatif** au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure et portant sur des questions administratives et techniques concernant leur application, afin de garantir la nécessaire mise à jour desdites prescriptions et l'instauration d'un système uniforme, harmonisé et cohérent de réglementation du transport national et international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure dans l'ensemble de l'Europe (projet permanent) (WP.15/AC.2).

Résultats escomptés

Adoption de **projets** d'amendement [aux prescriptions européennes] **au Règlement annexé à l'ADN** en [2000, 2001,] 2002, 2003, [et] 2004, **2005 et 2006 pour application par les États membres dès que possible et pour soumission au Comité de gestion de l'ADN dès l'entrée en vigueur de ce dernier**

Priorité: [2] **1**

- c) Harmonisation des dispositions de l'ADR, de l'ADN et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), en se fondant sur les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, et examen des propositions d'amendement aux dispositions communes à l'ADR, au RID et à l'ADN, afin d'harmoniser les règlements régissant les différents modes de transport intérieur dans l'ensemble de l'Europe, conformément aux dispositions recommandées par l'ONU en vue d'une application mondiale à tous les modes de transport, de manière à faciliter le transport multimodal et le commerce international dans des conditions de sécurité adaptées à chaque mode de transport (projet permanent) (WP.15/AC.1).

Résultats escomptés

Adoption de projets d'amendement à l'ADR, au RID et à l'ADN avant la fin de [2001] **2003** pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier [2003] **2005** et avant la fin de [2003] **2005** pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier [2005] **2007**.

Priorité: 1

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- d) Restructuration [de l'ADR, du RID et de] **du Règlement annexé à l'ADN**, afin de faciliter la mise en œuvre de leurs prescriptions pour toutes les parties tenues de les appliquer et améliorer ainsi la sécurité [; rationalisation et facilitation de] **et rationaliser et faciliter** leurs mises à jour futures [par] **en se fondant sur** une actualisation régulière du Règlement type annexé aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, de manière à éviter les doubles emplois en rationalisant les méthodes de travail ([WP.15, WP.15/AC.1 et] WP.15/AC.2).

Résultats escomptés

[Adoption de l'ADR et du RID restructurés en 2000 pour une entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2001. Publication de l'ADR restructuré en 2001.]

Adoption du **Règlement restructuré annexé à l'ADN** en [2001] **2002 pour application par les États membres à compter du 1^{er} janvier 2003 et pour soumission au Comité de gestion de l'ADN dès l'entrée en vigueur de ce dernier**.

Publication du Règlement restructuré annexé à l'ADN en 2003.

Priorité: 1

- [2. Par une conférence diplomatique aux fins d'examen et d'adoption du projet d'ADN

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

Examen du projet d'ADN établi par le Groupe de travail spécial chargé d'élaborer un projet d'ADN.

Résultats escomptés: Adoption de l'ADN en 2000.

Priorité: 1]

[3. Par le Comité des transports intérieurs

Poursuivre la mise en œuvre de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD) (projet permanent).

Résultats escomptés

Publication, pour la fin de 2000, d'un rapport expliquant les raisons pour lesquelles les États membres de la CEE ne deviennent pas Parties contractantes à la CRTD, sur la base d'un questionnaire qui sera distribué par le secrétariat.]

2. Par le groupe spécial d'experts chargé de poursuivre la mise en oeuvre de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

Concertation avec les experts de tous les secteurs concernant la CRTD et élaboration de propositions d'amendement aux articles de la Convention, afin de les rendre plus facilement applicables aux différents modes de transport. Élaboration d'un projet de convention révisé pour adoption par le Comité des transports intérieurs.

Résultats escomptés

Adoption d'une version révisée de la CRTD par le Comité des transports intérieurs en 2004.

Priorité: 1
