



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/52
17 décembre 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMITE D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU SYSTÈME
GÉNÉRAL HARMONISÉ DE CLASSIFICATION
ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES

Sous-Comité d'experts du transport
des marchandises dangereuses

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS SUR
SA VINGT-SIXIÈME SESSION

(Genève, 29 novembre-7 décembre 2004)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
PARTICIPATION	1 – 6
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	7
TEXTES ADOPTÉS PAR LE SOUS-COMITÉ À SES VINGT-TROISIÈME, VINGT-QUATRIÈME ET VINGT-CINQUIÈME SESSIONS ET PROPOSITIONS Y RELATIVES	8 – 46
QUESTIONS EN SUSPENS ET PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....	47 – 122
Transport de gaz.....	47 – 55
Explosifs.....	56 – 58
Propositions diverses.....	59 – 111
Convention mondiale sur le transport des marchandises dangereuses	112 – 122

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>
NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....	123 – 135
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2005-2006	136 – 142
PROJET DE RÉSOLUTION 2005/... DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL.....	143
ÉLECTION DES MEMBRES DU BUREAU	144
QUESTIONS DIVERSES.....	145 – 148
ADOPTION DU RAPPORT	149

Annexe

<u>Annexe:</u> Projets d'amendements au Règlement type des Recommandations de l'ONU relatives au transport des matières dangereuses (treizième édition révisée) et au Manuel d'épreuves et de critères (quatrième édition révisée) des Recommandations (voir ST/SG/AC.10/32/Add.1 et 2).....	page 28
--	---------

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa vingt-sixième session du 29 novembre au 7 décembre 2004, sous la présidence de M. S. Benassai (Italie) et la vice-présidence de M. F. Wybenga (États-Unis d'Amérique).
2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants: Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Suède.
3. Des observateurs des pays suivants y ont également participé en vertu de l'article 72 du règlement intérieur du Conseil économique et social: Algérie, Bulgarie, Roumanie et Suisse.
4. Étaient également présents des représentants des institutions spécialisées ci-après: Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation maritime internationale (OMI), Organisation mondiale de la santé (OMS) et Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Commission européenne (CE), Organisation mondiale de la santé animale (OIE) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes ont participé aux débats sur des points intéressant leur organisation: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), American Biological Safety Association (ABSA), Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Compressed Gas Association (CGA), Conférence internationale des transporteurs par exprès, Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), Comité technique international de prévention et d'extinction du feu (CTIF), Dangerous Goods Advisory Council (DGAC), European Cosmetic, Toiletry and Perfumery Association (COLIPA), Association européenne des gaz industriels (EIGA), Fédération européenne des aérosols (FEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assignés (FIATA), Association du transport aérien international (IATA), Conseil international des associations chimiques (ICCA), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM), Commission électronique internationale (CEI), International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP), International Fibre Drum Institute (IFDI), Organisation internationale de normalisation (ISO), International Vessel Operators Hazardous Materials Association (VOHMA), Portable Rechargeable Battery Association (PRBA), Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL), Union internationale des chemins de fer (UIC) et World Nuclear Transport Institute (WNTI).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/51 (Ordre du jour provisoire)
ST/SG/AC.10/C.3/51/Add.1 (Liste des documents)
ST/SG/AC.10/C.3/51/Add.2 (Calendrier provisoire).

Documents informels: INF.1 et INF.2 (Listes de documents).

7. Le Sous-Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat, après l'avoir modifié pour tenir compte des documents informels (INF.1 à INF.64), présentés tardivement.

TEXTES ADOPTÉS PAR LE SOUS-COMITÉ À SES VINGT-TROISIÈME, VINGT-QUATRIÈME ET VINGT-CINQUIÈME SESSIONS ET PROPOSITIONS Y RELATIVES

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/80 (Secrétariat).

8. Le Sous-Comité a examiné le texte récapitulatif des projets d'amendement aux recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses à la lumière des nouvelles propositions soumises.

Matières infectieuses

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/94 (Pays-Bas).

Document informel: INF.37 (OACI).

9. La proposition des Pays-Bas de modifier l'instruction d'emballage P650, paragraphe 2, a été adoptée à une très large majorité avec quelques modifications visant à préciser notamment que soit l'emballage intermédiaire soit l'emballage extérieur doit être rigide (voir annexe).

10. Le Sous-Comité a noté que l'OACI avait récemment adopté une disposition selon laquelle l'emballage extérieur doit être rigide pour le transport aérien, et a donc prié l'OACI de tenir compte de sa décision et de modifier ses Instructions techniques en conséquence le plus rapidement possible.

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/98 (Secrétariat).

11. Le Sous-Comité a adopté la proposition du secrétariat figurant au paragraphe 3 visant à conserver la disposition spéciale 319 dans le chapitre 3.3 (avec suppression de la première phrase), et celle figurant au paragraphe 16 visant à préciser au tableau 1.4.1 que les marchandises dangereuses à haut risque de la division 6.2 sont les numéros ONU 2814 et 2900.

12. Pour ce qui est de la question des cultures de matières infectieuses de la catégorie B (par. 4 à 11), plusieurs délégations ont estimé que les décisions de la dernière session avaient été prises sciemment compte tenu des avis de la communauté scientifique (American Biological Safety Association et Fédération mondiale des collections de culture) et des organisations spécialisées concernées (OMS et OIE), selon lesquels les cultures de la catégorie B ne présentent pas plus de risques en cours de transport que les échantillons de diagnostic. Le secrétariat a

expliqué que ces décisions auraient par conséquent la formation du personnel de transport, la fourniture au transporteur d'informations sur le danger présenté, la décontamination des engins de transport en cas de fuite, mais qu'il ne serait plus obligatoire de séparer ces matières des denrées alimentaires.

13. D'autres délégations ont estimé que dans le cas des cultures de la catégorie B, il serait utile que le personnel de transport soit au moins formé afin de pouvoir identifier le danger présenté et de prendre des mesures en cas d'accident ou de contamination.

14. Il a finalement été décidé que ces questions devraient être laissées à l'appréciation des organes compétents pour chaque mode de transport, et que le Sous-Comité pourrait éventuellement y revenir durant la prochaine période biennale.

15. En ce qui concerne la question du transport en vrac de carcasses d'animaux contaminées par des matières infectieuses, il a été reconnu que les nouvelles dispositions en matière de classification des matières infectieuses causaient un problème pour le classement de ces carcasses et la définition des conditions de transport. Il a été décidé de confier ce problème à un groupe de travail.

Document informel: INF.52 (Groupe de travail).

16. Après examen de cette question par le groupe de travail, il a été décidé d'ajouter un NOTA au 2.6.3.2.2.1 selon lequel les carcasses infectées par des pathogènes relevant, en tant que tels ou en culture seulement, de la catégorie A doivent être classées sous les numéros ONU 2814 ou 2900 comme il convient et peuvent être transportées en vrac selon les conditions du 4.3.2.4 (qui a été modifié). Les carcasses infectées par d'autres pathogènes doivent être transportées selon les conditions définies par l'autorité compétente (voir annexe).

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/99 (Canada, Pays-Bas, Afrique du Sud).

Documents informels: INF.7 (OIE)
INF.33 (OMS)
INF.35 (États-Unis d'Amérique).

17. Après discussion en plénière où les avis étaient partagés, il a été décidé de confier l'examen de ces documents à un groupe de travail.

Documents informels: INF.50 et 50/Rev.1 (Canada).

18. Le Sous-Comité a délibéré de nouveau de la question de savoir si des échantillons prélevés sur des êtres humains ou des animaux aux fins d'analyse pouvaient être totalement exemptés de la réglementation relative aux matières infectieuses lorsqu'il y a une probabilité minimale que des pathogènes y soient présents.

19. Plusieurs délégations étaient opposées à ce principe. Elles ont fait remarquer que d'après les statistiques de l'OMS, un pourcentage notable (de 1 à 5 %) d'échantillons prélevés aux fins de détection de virus comme ceux des hépatites ou du HIV sont contaminés, et qu'il y a donc une probabilité non négligeable de contamination en cours de transport en cas d'accidents dus à un défaut d'emballage. Certains ont considéré par ailleurs que confier à l'expéditeur le soin de

décider de l'exemption sur la base d'un jugement fondé sur une probabilité de présence de pathogènes reviendrait à lui faire endosser une lourde responsabilité en cas de problème. D'autres ont estimé enfin que l'instruction d'emballage P650 énonçait déjà des conditions beaucoup moins sévères que l'instruction P620, et qu'il ne serait pas facile en pratique pour le législateur d'expliquer aux professions médicales, pharmaceutiques ou vétérinaires que sur la base de leur analyse de risque fondée sur une probabilité, elles pourraient utiliser tout autre emballage de leur choix, non imposé par la réglementation, pourvu qu'il ne puisse pas fuir. En outre, il ne leur paraissait pas possible en pratique de contrôler le respect effectif de la réglementation.

20. La plupart des délégations estimaient au contraire que de nombreux échantillons sont transportés à des fins d'examens courants, comme la détermination de la glycémie, qu'il est fort peu probable qu'ils contiennent des pathogènes, et que même dans le cas contraire, la probabilité de transmission à d'autres êtres humains ou animaux en cours de transport serait extrêmement faible. À leur avis, si les professionnels de la santé estimaient qu'il n'y avait pas de risque, il n'y avait donc pas lieu d'imposer des conditions sévères et coûteuses pour le transport des matières infectieuses.

21. À la demande de l'expert des Pays-Bas, il a été procédé au vote par appel nominal sur la question de savoir s'il y avait lieu de prévoir des exemptions:

Ont voté pour: Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Suède;

Ont voté contre: Brésil, France, Italie, Royaume-Uni;

Se sont abstenus: Belgique, Chine, Japon, Norvège;

Absents: Fédération de Russie, Inde, Iran (République islamique d'), Maroc, Mexique.

22. Après une deuxième réunion du groupe de travail, le Sous-Comité a adopté, sur la base du document INF.50/Rev.1, le texte d'un nouveau paragraphe 2.6.3.2.3.6 permettant l'exemption des échantillons prélevés sur des êtres humains ou des animaux à condition qu'il y ait une probabilité minimale que des pathogènes soient présents, que l'emballage empêche toute fuite et qu'il porte la mention «Exempt Human Specimen» ou «Exempt Animal Specimen». Une méthode d'emballage a été recommandée, mais sans caractère obligatoire (voir annexe).

Document informel: INF.23 (OACI).

23. Le Sous-Comité a noté que l'OACI avait décidé d'intégrer dans un supplément à l'édition 2005 de ses instructions techniques les amendements relatifs à la division 6.2 qui seraient adoptés par le Sous-Comité.

24. Plusieurs délégations ont déploré que cette décision ait été prise alors que l'OACI savait pertinemment qu'il ne serait pas possible juridiquement d'apporter les mêmes modifications à des réglementations telles que l'ADR, le RID et le Code IMDG. Elles ont donc exprimé la crainte que cela pose des problèmes juridiques aux transports multimodaux, notamment dans

le cas des cultures de matières de la catégorie B pour lesquelles les conditions de transport seraient totalement différentes.

25. D'autres délégations ont estimé que ce problème juridique pourrait être réglé par le biais d'accords multilatéraux.

Commentaires divers sur le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/80

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/100 (Secrétariat).

26. Les propositions de modification de la nouvelle sous-section 2.1.3.5 ont été adoptées avec quelques modifications (voir annexe).

27. Le Sous-Comité a noté qu'il n'était pas logique d'aligner, au 2.6.4.2.4, la valeur limite de point d'éclair en creuset fermé (actuellement 60,5 °C) sur celle du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) sans modifier celle de 65,6 °C en creuset ouvert jugée équivalente mais qui n'est pas prise en compte dans le SGH. Il a toutefois été décidé de remettre la discussion à la prochaine période biennale.

28. Le Sous-Comité a fait sien l'avis du secrétariat selon lequel les dispositions d'exemption du marquage de la marque de polluant aquatique devraient figurer au chapitre 5.2 plutôt qu'au chapitre 3.4, car les conditions d'exemption sont distinctes des conditions de transport selon le chapitre 3.4. Il a également décidé que l'exemption de marquage devrait aussi être applicable aux emballages simples (voir annexe).

29. Les modifications proposées aux paragraphes 7.1.9.1 et 7.1.9.3 ont été adoptées (voir annexe).

Communication des caractéristiques de danger pour les peroxydes organiques

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/106 (États-Unis d'Amérique).

Document informel: INF.15 (Afrique du Sud).

30. L'expert des États-Unis d'Amérique a proposé que le symbole de matière comburante prévu sur le nouveau pictogramme pour les peroxydes organiques adopté à la session précédente sur proposition de la Norvège soit remplacé par le symbole de la flamme pouvant apparaître en noir ou en blanc sur le fond supérieur de couleur rouge.

31. L'expert de la Norvège a indiqué qu'il pouvait accepter cette proposition car le symbole n'est pas d'une importance primordiale pour les services d'intervention d'urgence dans la mesure où ceux-ci identifient le danger principalement en fonction des couleurs du pictogramme.

32. Plusieurs délégations ont rappelé que, d'après des études effectuées aux États-Unis, le symbole actuel de matière comburante n'est pas compris spontanément par le public qui n'a pas appris sa signification. La flamme n'était pas le symbole idéal car tous les peroxydes organiques ne sont pas inflammables. Toutefois, les peroxydes organiques présentent un danger d'activation de la combustion et la flamme identifie le danger d'incendie et est facilement compréhensible. Elles ont donc appuyé la proposition.

33. Certains experts ont noté que cette question avait déjà fait l'objet de débats à la session précédente et que d'autres propositions de modification du système d'étiquetage avaient été formulées par le CTIF dans le cadre du programme de travail (ST/SG/AC.10/C.3/2004/89). Ils ont estimé qu'il serait prématuré de prendre une décision immédiatement et qu'il serait préférable de s'en tenir aux pictogrammes figurant actuellement dans le SGH quitte à les revoir ultérieurement de manière réfléchie et plus globale.

34. Un membre du secrétariat a indiqué que de nombreux gouvernements ont entrepris des démarches pour mettre le SGH en œuvre pour la date cible de 2008. Les travaux impliquent des efforts importants en matière législative et dans le domaine de la formation du personnel sur les lieux de travail, des utilisateurs de produits chimiques en général, et des services d'intervention d'urgence, notamment dans les pays en développement. Il devrait être possible pour ces pays de tenir compte d'une modification recommandée trois ans avant cette date cible de mise en œuvre, mais il ne lui paraissait pas raisonnable de suggérer que le système de pictogrammes pourrait être modifié dans deux ou quatre ans, c'est-à-dire à peine accomplis tous les efforts visant à mettre en œuvre une harmonisation générale. Il a donc recommandé que, s'il y avait de bonnes raisons de modifier ce pictogramme, celui-ci soit modifié immédiatement.

35. Cette proposition ayant été mise aux voix, le Sous-Comité s'est prononcé à une large majorité en faveur d'une modification immédiate du pictogramme comme proposé par l'expert des États-Unis d'Amérique, sous réserve d'un accord du Sous-Comité du SGH*. Il a toutefois été entendu que, pour les opérations de transport, le pictogramme actuel pourrait continuer à être utilisé jusqu'en 2011 à titre transitoire.

Document informel: INF.15 (Afrique du Sud).

36. Le Sous-Comité a décidé de retenir l'indication de la division «5.2» sur le pictogramme, estimant notamment que si l'on utilisait un nouveau pictogramme, cette indication serait utile pour identifier sa signification.

Définition des matières autoréactives

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/107 (États-Unis d'Amérique).

Document informel: INF.46 (France).

37. Le Sous-Comité a adopté les modifications au 2.4.2.3.1.1 b) et au NOTA 3 conformément à la proposition de la France (voir annexe). Des modifications correspondantes doivent être effectuées dans le Manuel d'épreuves et de critères et l'aval du Sous-Comité du SGH doit être requis car ces modifications impliquent des modifications du SGH**.

* Note du secrétariat: Cette modification a ensuite été approuvée par le Sous-Comité du SGH; voir ST/SG/AC.10/C.4/16, par. 18.

** Note du secrétariat: Ces modifications ont ensuite été approuvées par le Sous-Comité du SGH; voir ST/SG/AC.10/C.4/16, par. 14.

Matières radioactives

Document informel: INF.51 (AIEA).

38. Le représentant de l'AIEA a indiqué que le Conseil des gouverneurs de l'AIEA avait adopté, pour l'édition 2005 du Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA, tous les amendements figurant entre crochets dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/80, et qu'ils pourraient donc être pris en compte dans la quatorzième édition révisée du Règlement type de l'ONU, avec quelques corrections éditoriales (voir annexe).

Classement par défaut des artifices de divertissement

39. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué qu'il ne s'opposait pas à l'adoption de la nouvelle sous-section 2.1.3.5, mais qu'à son avis, les spécifications indiquées pour le classement par défaut dans la division 1.4, groupe de compatibilité G, ne lui paraissaient pas assez restrictives eu égard à la sécurité des consommateurs. Il souhaiterait que le classement par défaut soit aussi étudié pour toutes les applications visées par le SGH.

40. Il a été rappelé que le classement par défaut avait été proposé aux fins de la réglementation du transport seulement, et que s'il fallait traiter de la question dans le cadre du SGH, une proposition devrait être soumise au Sous-Comité du SGH pour son programme de travail.

Instruction d'emballage P200, disposition spéciale «k»

41. Comme les travaux étaient toujours en cours pour la détermination de l'épaisseur minimale des parois des fûts à pression, il a été décidé de revenir sur la question au cours de la prochaine période biennale et, entre-temps, de faire référence à l'autorité compétente (voir annexe).

Assemblages de bouteilles pour le transport de fluor (P200, disposition spéciale «n»)

Document informel: INF.8 (Allemagne).

42. La proposition de l'Allemagne, mise aux voix, a été adoptée (voir annexe).

Emballages des générateurs d'aérosols à éliminer ou à recycler

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/105 (États-Unis d'Amérique).

Documents informels: INF.14 (VOHMA)
INF.31 (Royaume-Uni)
INF.32 (Belgique)
INF.44 (FEA).

43. L'examen de ces documents a été confié à un groupe de travail.

Document informel: INF.52 (Groupe de travail).

44. Lors de l'examen des textes présentés par le groupe de travail, l'expert de la France a demandé que soit supprimée la disposition selon laquelle le transport de générateurs d'aérosols en tant que déchets dans des conteneurs serait interdit. Elle a estimé qu'il fallait maintenir la possibilité de les transporter dans des conteneurs maritimes pour les acheminer de pays ou d'îles où les infrastructures d'élimination ou de recyclage n'existent pas vers des pays où celles-ci existent.

45. Plusieurs délégations ont considéré que les générateurs d'aérosols actuels contenaient la plupart du temps des gaz propulseurs inflammables, et que compte tenu des méthodes d'emballages proposées pour les générateurs d'aérosols usagés ou endommagés, le risque de fuite et d'accumulation de gaz inflammables à l'intérieur des conteneurs était trop élevé pour le transport maritime.

46. La disposition interdisant le transport en conteneurs a été maintenue mais uniquement pour les conteneurs fermés, et le texte proposé par le groupe de travail a été adopté tel que modifié (voir annexe).

QUESTIONS EN SUSPENS ET PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Transport de gaz

Référence aux normes ISO

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/79 (ISO).

47. Le Sous-Comité a décidé d'introduire des références aux normes ISO 21029-1:2004 et 11119-3:2002 aux paragraphes 6.2.2.1.4 et 6.2.2.1.1 respectivement (voir annexe).

N° ONU 2495 Pentafluorure d'iode

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/84 (ICCA).

48. Le Sous-Comité a décidé d'accepter le transport du numéro ONU 2495 en fûts à pression (P200, tableau 3) et d'appliquer cette décision également aux numéros ONU 1745 et 1746 (Pentafluorure de brome et trifluorure de brome) (voir annexe).

Définition des gaz

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/85 (EIGA).

Documents informels: INF.27 (États-Unis d'Amérique)
INF.42 (Belgique).

49. Plutôt que de modifier la définition des gaz, le Sous-Comité a jugé préférable de stipuler que les gaz de la division 2.2 ne sont pas soumis au Règlement s'ils sont transportés à une pression inférieure à 280 kPa à 20 °C comme proposé par l'expert de la Belgique.

Prescriptions concernant le remplissage (P200)

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/86 (EIGA).

50. La proposition de modification de l'instruction d'emballage P200, paragraphes 3 b) et 3 c), a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe).

Marquage périodique des bouteilles d'acétylène sur un anneau

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/87 (EIGA).

51. La proposition visant à permettre d'apposer par poinçonnage le marquage périodique sur un anneau retenu prisonnier entre le goulot de la bouteille et le robinet, mise aux voix, a été adoptée (voir annexe).

Emballages des récipients à pression

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/83 (IATA).

Documents informels: INF.4 (EIGA)
INF.25 (États-Unis d'Amérique).

52. Après une discussion sur le bien-fondé de la proposition et les problèmes que le changement de terminologie pourrait entraîner dans d'autres parties du Règlement type, le représentant de l'IATA a accepté que le problème soulevé soit discuté de préférence au cours de la prochaine période biennale.

Valeurs des taux de remplissage (P200)

Document informel: INF.24 (États-Unis d'Amérique).

53. L'expert des États-Unis d'Amérique a retiré sa proposition en précisant que la révision des taux de remplissage de l'instruction d'emballage P200 pourrait être entreprise au cours de la prochaine période biennale après plus ample consultation.

Utilisation de bouteilles en alliage d'aluminium pour l'acétylène

Document informel: INF.28 (États-Unis d'Amérique).

54. L'expert des États-Unis d'Amérique a retiré la proposition du paragraphe 4 d'ajouter la disposition spéciale «a» pour le numéro ONU 1001 dans l'instruction d'emballage P200.

55. Le Sous-Comité a adopté la proposition de supprimer la référence à la norme ISO 7866:1999 au 6.2.2.1.3, en notant cependant que cette norme est en cours de révision et qu'il sera éventuellement possible d'y faire référence une fois qu'elle aura été modifiée.

Explosifs

Matières autoréactives

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/90 (Japon).

56. Le Sous-Comité a adopté la proposition d'introduire une nouvelle matière dans la liste des matières autoréactives au 2.4.2.3.2.3 (voir annexe).

Artifices de divertissement

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/102 (Royaume-Uni).

Document informel: INF.45 (Royaume-Uni).

57. Les propositions de modifications relatives au nouveau tableau de classement par défaut des artifices de divertissement du 2.1.3.5.7 ont été adoptées avec quelques modifications (voir annexe).

Émulsions à base de nitrate d'ammonium

Document informel: INF.6 (Espagne).

58. Le Sous-Comité a noté l'invitation de l'expert de l'Espagne à participer à un groupe de travail informel sur les émulsions à base de nitrate d'ammonium et les épreuves de la série 8 du Manuel d'épreuves et de critères, au Ministère du travail à Madrid, le 14 février 2005, et l'a remercié chaleureusement pour cette invitation qui contribuera à l'avancement des travaux dans la prochaine période biennale.

Propositions diverses

Boissons alcoolisées

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/17 (Argentine).

59. Il a été noté que l'exemption de la disposition spéciale 145 ne s'appliquait pas au transport aérien mais que selon les Instructions techniques de l'OACI, le transport de boissons alcoolisées du groupe d'emballage III n'était pas soumis à la réglementation aérienne en quantités

n'excédant pas cinq litres par emballage. En conséquence, l'indication de valeurs limites dans la colonne 7 n'était pas nécessaire.

60. Plusieurs délégations ont toutefois manifesté leur opposition à l'indication «AUCUNE» dans la colonne 7 estimant que rien n'empêchait un expéditeur de transporter ces boissons alcoolisées selon les dispositions du chapitre 3.4.

61. Une proposition d'ajouter «voir disposition spéciale 145» sous la valeur indiquée dans la colonne 7, mise aux voix, n'a pas été adoptée, et aucune modification n'a donc été apportée au texte actuel.

Nouvelles rubriques pour les dispositifs à pile à combustible et les cartouches à hydrure métallique

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/77 (Japon).

62. Après un échange de vues sur la proposition de nouvelles rubriques, l'expert du Japon a été prié de préparer une nouvelle proposition pour la prochaine session en tenant compte des observations émises.

Nouvelle rubrique pour les cartouches de pile à combustible contenant des liquides inflammables

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/108 (États-Unis d'Amérique).

63. La proposition a été adoptée avec quelques modifications (suppression du groupe d'emballage, instruction d'emballage P003) (voir annexe).

Dispositions spéciales 162, 182 et 298

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/78 (IATA).

Document informel: INF.19 (États-Unis d'Amérique).

64. La proposition de remplacement des dispositions spéciales 162, 182 et 298 par une seule disposition spéciale a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe).

Indication des risques subsidiaires sur le document de transport

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/81 (IATA).

Document informel: INF.19 (États-Unis d'Amérique).

65. La proposition d'amendement visant à indiquer au 5.4.1.4.1 que le risque subsidiaire doit être mentionné dans le document de transport lorsqu'il est indiqué par une disposition spéciale a été adoptée (voir annexe).

Instructions d'emballage P601 et P602

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/82 (Allemagne).

Documents informels: INF.26/Rev.1 (États-Unis d'Amérique)
INF.34 (Belgique).

66. Des modifications des instructions P601 et P602 ont été adoptées après examen des propositions par un groupe de rédaction (voir annexe).

Épreuve de vibration

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/88 et Add.1 à 3 (France).

Documents informels: INF.11 (ICDM)
INF.17 (SEFEL)
INF.18 (Allemagne)
INF.29 (ICCR).

67. Le Sous-Comité s'est félicité du travail de recherche effectué par le Gouvernement français et du rapport d'étude analysant le comportement des emballages dans des épreuves de vibrations aléatoires et des épreuves de vibration à basse fréquence (chocs répétitifs).

68. La discussion a cependant mené à des débats sur le principe de l'épreuve de vibration.

69. Malgré les résultats intéressants fournis par l'étude de la France, plusieurs délégations ont estimé que les statistiques d'accident concernant les emballages éprouvés selon les méthodes du Règlement type actuel, qui ne comportaient pas l'épreuve de vibration, montraient que le système d'épreuve actuel était satisfaisant. Compte tenu du coût considérable du matériel nécessaire pour réaliser l'épreuve de vibration, notamment pour les pays en voie de développement, il ne leur paraissait pas justifié d'imposer une épreuve supplémentaire de vibration. Toutefois, même si elles ne pouvaient pas appuyer la proposition française, certaines délégations ont estimé qu'il fallait améliorer les épreuves fonctionnelles.

70. D'autres délégations ont rappelé que la décision de principe avait déjà été prise en 1999. Les vibrations faisaient partie des conditions normales du transport, et dans un système d'agrément basé sur des épreuves fonctionnelles plutôt que sur des spécifications minimales, il paraissait normal d'imposer une épreuve de vibration représentative des conditions normales de transport. Elles ont estimé que l'argument du coût n'était pas valide dans la mesure où seul le modèle type devait être éprouvé et où des millions d'emballages étaient ensuite produits à partir de ce modèle type. Le coût d'une telle épreuve était donc minime en regard des investissements nécessaires pour la fabrication des emballages et des bénéfices générés par leur vente.

71. Compte tenu de la tournure des discussions, le Président a demandé aux experts de voter sur la question de savoir s'il conviendrait d'inclure de nouveau la question de l'épreuve de vibration dans le programme de travail de la prochaine période biennale.

72. Après un premier vote où le partage des voix était égal, l'expert de la France, appuyé par celui de l'Espagne, a demandé que l'on procède à un nouveau vote.

73. Le partage des voix étant de nouveau égal, il a été décidé que la mise au point de dispositions pour l'épreuve de vibration ne serait pas inscrite au programme de travail de la prochaine période biennale.

Mélange d'alcools et des produits pétroliers

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/91 (États-Unis d'Amérique).

74. Le Sous-Comité a décidé d'ajouter une disposition spéciale pour les numéros ONU 1170, 1987 et 1993 précisant que les alcools contenant jusqu'à 5 % de produits pétroliers doivent être transportés sous la rubrique numéro ONU 1987 (voir annexe).

Harmonisation avec le Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/103 (Royaume-Uni).

75. Le Sous-Comité a noté que le paragraphe 1.1.2.4.1 concernant les arrangements spéciaux devait être corrigé (voir annexe).

76. Le Sous-Comité a prié le secrétariat de remanier les définitions du 1.2.1 afin d'assurer une cohérence dans l'utilisation des pluriel et singulier, ainsi que dans l'utilisation du terme «means» dans la version anglaise.

77. L'harmonisation des définitions de «suremballage», «destinataire» et «autorité compétente» demanderait davantage de réflexion car ces termes étaient éventuellement utilisés dans un contexte différent lorsqu'il s'agissait de l'application du Règlement de l'AIEA.

78. Le Sous-Comité a souhaité que les secrétariats de l'AIEA et de la CEE continuent à maintenir des contacts étroits afin de mettre en évidence les problèmes éventuels de cohérence entre le Règlement de l'AIEA et le Règlement type de l'ONU et chercher des solutions pour les résoudre tant au sein des organes compétents de l'AIEA que du Sous-Comité.

Dispositifs de sécurité destinés aux véhicules

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/92 (Allemagne).

79. Le Sous-Comité a noté que, depuis l'inscription des générateurs de gaz pour sacs gonflables, des modules de sacs gonflables et des rétracteurs de ceintures de sécurité, classés sous le numéro ONU 3268 dans la classe 9, les innovations technologiques s'étaient poursuivies dans l'industrie automobile. Plusieurs autres composants automobiles destinés à la sécurité et actionnés par des mécanismes pyrotechniques en cas de choc avaient été mis au point, et l'expert de l'Allemagne a proposé de les classer sous ce même numéro.

80. Plusieurs experts ont rappelé que le classement de ces composants en classe 9 plutôt qu'en classe 1 avait été acceptée parce que l'industrie avait démontré que les méthodes spécifiques de transport de ces composants garantissaient la sécurité. Ils n'étaient pas convaincus

que tel était le cas pour ces nouveaux composants pour lesquels une information détaillée sur leur nature et les techniques de transport n'avait pas été présentée.

81. La proposition a été mise aux voix mais n'a pas été adoptée.

Sacs gonflables et ceintures de sécurité

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/104 (États-Unis d'Amérique).

82. Le Sous-Comité a modifié la disposition spéciale 289 pour préciser que l'exemption des sacs gonflables et ceintures de sécurité, lorsqu'ils sont installés sur des véhicules ou leur composants finis, s'applique à tous les moyens de transport, et pas seulement aux véhicules routiers (voir annexe).

Piles au lithium

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/96 (PRBA).

Document informel: INF.20 (PRBA).

83. Plusieurs experts ont indiqué qu'ils n'étaient pas défavorables au principe du relèvement des limites d'exemption des piles et batteries lithium-ion compte tenu des progrès de la technologie et de la demande croissante de batteries à plus forte puissance pour ordinateurs portables et autres appareils grand public portables.

84. Ils ont indiqué cependant que des études étaient toujours en cours à ce sujet, et il a été décidé de reporter la décision à la prochaine période biennale.

Correction du 5.3.1.1.3

Document informel: INF.58.

85. Le Sous-Comité a corrigé le 5.3.1.1.3 pour préciser qu'une plaque-étiquette de risque subsidiaire est prescrite chaque fois qu'une étiquette de risque subsidiaire est prescrite, même lorsque le risque subsidiaire n'est pas indiqué dans la colonne 4 de la Liste des marchandises dangereuses. Le paragraphe 5.2.2.1.2 a également été remanié (voir annexe).

Matières dangereuses pour l'environnement

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/80 (Secrétariat)
ST/SG/AC.10/C.3/2004/109 (Secrétariat).

Documents informels: INF.3 (Secrétariat)
INF.9 (Secrétariat)
INF.16 (OMI)
INF.59 (Royaume-Uni)
INF.61 (Secrétariat).

86. Il a été rappelé que les dispositions relatives au marquage des matières dangereuses pour le milieu aquatique avaient été adoptées à la dernière session sous réserve de confirmation à la présente session, compte tenu de l'avis qui serait donné par l'OMI, notamment en ce qui concerne la possibilité d'apporter des modifications au Code IMDG et à la Convention MARPOL.

87. Le Sous-Comité a été informé (INF.16) que le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI était convenu que les critères énoncés dans le Règlement type pour les polluants aquatiques devraient être également adoptés au titre de l'annexe III de la Convention MARPOL et pris en compte dans le Code IMDG pour la définition des matières dangereuses pour le milieu marin, et que des amendements à l'annexe III de la Convention MARPOL et d'autres instruments connexes de l'OMI seraient envisagés une fois que tous les problèmes liés aux modifications appropriées du Code IMDG auraient été résolus. L'OMI accepterait aussi de remplacer «polluant du milieu marin» par «polluant du milieu aquatique» pour autant que cette expression soit adoptée en tant qu'amendement aux recommandations de l'ONU.

88. Compte tenu des décisions prises à la dernière session et pour hâter l'application du SGH par le biais de règlements relatifs au transport à l'horizon 2008, le secrétariat avait dressé une liste préliminaire des matières figurant nommément dans la Liste des marchandises dangereuses qui satisfaisaient aux critères énoncés au chapitre 2.9 pour les matières dangereuses pour le milieu aquatique. Cette liste non exhaustive était basée sur la liste des polluants du milieu marin du Code IMDG qui avait été comparée avec les données figurant dans le document «BLG/Circ.13» de l'OMI et dans la base de données «N-Class» au regard des critères du SGH. Le secrétariat a proposé que les matières inscrites sur la Liste des marchandises dangereuses du Règlement type dont on savait qu'elles satisfaisaient aux critères énoncés dans le chapitre 2.9 soient identifiées en tant que telles par une disposition spéciale.

89. De nombreuses délégations se sont dites satisfaites des travaux accomplis par le secrétariat, et plusieurs d'entre elles se sont déclarées favorables à cette démarche. Néanmoins, certaines d'entre elles ont été d'avis qu'il était prématuré de prendre une décision au sujet de cette liste à la session en cours et que les travaux devraient être poursuivis pendant l'exercice biennal suivant lorsque le principe aura été adopté.

90. Les représentants de l'ICCA, du DGAC et de l'UIC ont déclaré que si le principe du marquage et de l'identification de tous les polluants du milieu aquatique qui avait été adopté par le Sous-Comité à sa dernière session était approuvé, ils appuieraient la démarche du secrétariat mais ne seraient pas favorables à l'application de ce principe aux matières des classes 1 à 8 car celles-ci étaient déjà réputées dangereuses pour l'environnement. À leur sens, leur identification en tant que polluants du milieu aquatique n'était pas utile aux services d'intervention d'urgence.

91. L'expert du Royaume-Uni s'est dit du même avis. À son sens, seules les matières qui ne satisfaisaient pas aux critères des classes 1 à 8 devraient être identifiées et signalées comme étant des polluants du milieu aquatique dans la classe 9. Il a salué les efforts déployés par le secrétariat pour atteindre les objectifs du Sommet mondial pour le développement durable, mais a estimé que les secteurs autres que celui des transports ne seraient pas en mesure de respecter l'échéance de 2008. Par conséquent, le secteur des transports ne devrait pas, à son sens, être plus diligent à cet égard. En tout état de cause, le SGH était fondé, à son avis, sur une approche modulaire et le secteur des transports pouvait décider de ne pas répertorier des marchandises dangereuses

en tant que matières dangereuses pour l'environnement lorsqu'elles étaient déjà soumises à la réglementation des transports au titre des classes 1 à 8.

92. Un membre du secrétariat a rappelé qu'en transport maritime, le capitaine du bateau est tenu, en vertu de l'article 8 de la Convention MARPOL et du Protocole 1 relatif à cette convention, de notifier toute perte ou déversement de matières transportées en colis considérées comme étant des polluants du milieu marin et qu'il ne peut être satisfait à cette obligation que si lesdites matières sont déclarées et identifiées comme telles.

93. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit partager le point de vue de l'expert du Royaume-Uni selon lequel il n'y a pas lieu d'identifier expressément les matières des classes 1 à 8 en tant que polluants du milieu aquatique. Précisant que le transport maritime ne représentait que 10 % du transport des marchandises dangereuses, il a indiqué qu'il ne conviendrait pas d'exiger, dans le cadre de la réglementation des transports intérieurs, que les marchandises dangereuses des classes 1 à 8 soient identifiées comme étant des polluants du milieu marin car les responsables des interventions d'urgence traiteraient alors toutes les marchandises dangereuses comme polluants potentiels.

94. Plusieurs experts ont rappelé que les dispositions placées entre crochets dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/80 avaient été adoptées à une large majorité lors de la session précédente à l'issue d'un long débat et se sont dits opposés à la réouverture de ce débat en l'absence de propositions écrites.

95. À l'issue d'un long débat sur cette question, le Président a mis aux voix la question de la suppression, au paragraphe 2.0.1.2, de l'expression «sans étiquetage supplémentaire». Le Sous-Comité a décidé à la majorité des voix que les marchandises dangereuses devraient être considérées a priori comme des polluants de l'environnement et que, par conséquent, leur identification en tant que polluants du milieu aquatique par le SGH était superflue.

96. Il a été décidé de conserver l'amendement au 2.9.2.1 a) selon lequel la classe 9 ne vise que les matières dangereuses pour l'environnement qui ne sont pas visées par d'autres classes.

97. Selon l'expert des États-Unis d'Amérique, puisqu'il avait été décidé de ne pas exiger l'étiquetage SGH pour les polluants du milieu aquatique dans les classes 1 à 8, il ne serait pas logique d'exiger un tel étiquetage/marquage pour les matières affectées aux numéros ONU 3077 et 3082 dans la classe 9 puisqu'il leur était déjà attribué l'étiquette de la classe 9. Il a donc proposé de ne pas adopter les nouvelles dispositions relatives à l'étiquetage/marquage du SGH dans la section 5.2.1.7. Cette proposition, mise aux voix, n'a pas été adoptée.

98. Il a été décidé d'affecter une nouvelle disposition spéciale aux numéros ONU 3077 et 3082 exigeant le marquage SGH, pour autant que les matières affectées à ces numéros ONU satisfassent aux critères du 2.9.3 (voir annexe).

99. En se fondant sur le document informel INF.59 (Royaume-Uni), le Sous-Comité est convenu d'adopter une nouvelle sous-section 5.2.1.7 et un paragraphe 5.3.2.3 prévoyant que la marque/plaque-étiquette du SGH soit affectée aux numéros ONU 3077 et 3082.

100. Le Sous-Comité n'est pas convenu d'adopter le paragraphe 5.4.1.4.3 e) selon lequel les matières dangereuses pour le milieu aquatique seraient identifiées par l'expression «POLLUANT DU MILIEU AQUATIQUE» dans le document de transport.

101. Le Sous-Comité a estimé que les décisions prises ne devraient pas empêcher l'OMI d'exiger une identification des matières des classes 1 à 8 par l'étiquette du SGH ou une qualification des matières des classes 1 à 9 en tant que polluants du milieu aquatique ou polluants du milieu marin dans le document de transport aux fins de l'application de la Convention MARPOL.

102. Le Sous-Comité a confirmé que les substances affectées aux numéros ONU 3077 et 3082 devraient être exemptées du marquage SGH lorsqu'elles sont transportées en quantités égales ou inférieures à 5 kg/5 l dans des emballages simples ou dans des emballages intérieurs d'emballages combinés.

103. Les experts des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne ont formulé une réserve au sujet de toutes ces décisions. Ils ont estimé que le principe de l'identification des substances dangereuses pour le milieu marin dans les classes 1 à 8 avait été adopté à la précédente session, sous réserve des observations qui pourraient être faites par l'OMI au sujet de l'ensemble des projets d'amendements concernant ces matières. Puisque l'OMI avait accepté ces projets d'amendements, ces experts ont été d'avis que le Sous-Comité n'était pas en droit de révoquer cette décision simplement sur la base d'une proposition orale qui empêcherait l'application des critères du SGH et des dispositions de ce dernier en matière d'étiquetage par le biais des règlements de transport. Ces experts ont indiqué qu'ils soulèveraient cette question au cours de l'exercice biennal devant le Sous-Comité et d'autres organismes internationaux compétents suivant afin de parvenir à une harmonisation intersectorielle à l'échelle mondiale.

Épreuve de choc des citernes mobiles et des CGEM dans le cadre du Règlement type de l'ONU

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/97 (Canada).

104. La proposition du Canada tendant à remplacer le renvoi à diverses normes dans les paragraphes 6.7.2.19.1, 6.7.3.15.1, 6.7.4.14.1 et 6.7.5.12.1 par un renvoi à une norme unique à inclure dans le Manuel d'épreuves et de critères a été adoptée (voir annexe).

Transport des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Documents informels: INF.16 (OMI)
INF.47 (France).

105. Le Sous-Comité a pris note des vues exprimées par le Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (DSC) de l'OMI et par la Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE sur la question du transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, en quantités exemptées et en tant que produits de consommation, dont il faudra tenir compte lors des débats qui auront lieu au cours de la prochaine période biennale.

106. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que les observations formulées par l'OACI dans le document d'information INF.6 soumis à la session précédente étaient toujours valables.

Définition des engins de transport et des engins de transport fermés

Document informel: INF.40 (Australie).

107. Il y a eu accord général pour transférer la définition des engins de transport du chapitre 5.3 au chapitre 1.2 et ajouter une nouvelle définition pour les engins de transport fermés. On a cependant estimé que ce transfert pouvait entraîner des modifications à d'autres chapitres du Règlement type et qu'il fallait planifier cette opération avec soin lors de la prochaine période biennale sur la base d'une proposition officielle prenant en compte toutes ces conséquences.

Agrément des GRV

Document informel: INF.41 (Australie).

108. Plusieurs délégations ont dit qu'elles partageaient la préoccupation exprimée par l'expert de l'Australie à propos de l'utilisation répétée de GRV composites normalement conçus pour un seul voyage, ce qui amenait à se demander si le système actuel d'épreuves fonctionnelles et d'agrément, qui permettait leur utilisation pendant cinq ans, convenait pour de tels GRV présentant des problèmes de vieillissement.

109. Il a été décidé d'examiner ce problème lors de la prochaine période biennale.

Révision du 4.1.3

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2004/55 (Royaume-Uni)
ST/SG/AC.10/C.3/2004/101 (ICCA).

Documents informels: INF.64 (présenté à la dernière session) (Belgique)
INF.21 (Royaume-Uni)
INF.64 (Groupe de rédaction).

110. Les propositions de révision du 4.1.3 ont été examinées par un groupe de rédaction et le texte proposé par ce groupe (INF.64) a été adopté avec quelques modifications (voir annexe).

Nouvelles inspections et épreuves à effectuer sur les GRV

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/93 (Allemagne).

Document informel: INF.63 (Groupe de rédaction).

111. La proposition de l'Allemagne a été examinée par un groupe de rédaction et le texte soumis par ce groupe (INF.63) a été adopté avec quelques modifications (voir annexe).

Convention mondiale sur le transport des marchandises dangereuses

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/32 (Italie).

Document informel: INF.36 (OACI).

Document informel: INF.26 (soumis à la session de juillet 2004) (AISE, CEFIC, CEPE, EFMA, FEA, FIATA, IECC, IRU, ITCO).

112. Le représentant du CEFIC a indiqué que les organisations coautrices du document informel INF.26 de la dernière session soutenaient la proposition de l'Italie pour une convention mondiale parce que le transport multimodal se développait continuellement et que les divergences actuelles entre les réglementations internationales applicables aux différents modes de transport et les règlements nationaux suscitaient des difficultés considérables à l'échelle mondiale.

113. La représentante de l'OACI a présenté les vues du Bureau juridique de son organisation sur la question, en indiquant en particulier que si une telle convention était envisagée elle devrait être conçue de telle manière que l'OACI puisse continuer à exercer sa responsabilité de définir les normes de sécurité applicables au transport aérien.

114. Plusieurs experts ont appuyé le principe d'une telle convention. Ils ont indiqué qu'actuellement le transport international des marchandises dangereuses était régi par plusieurs instruments juridiques applicables aux cinq modes de transport (maritime, aérien, routier, ferroviaire, fluvial), ce qui les obligeait à établir des traductions pour cinq textes législatifs volumineux différents reprenant chacun pour l'essentiel le Règlement type de l'ONU tout en ayant à prendre en compte, mode par mode, des différences parfois minimes. Ils ont également estimé que le manque de simultanéité dans la mise en œuvre des dispositions du Règlement type de l'ONU au niveau mondial, par le biais des réglementations nationales et internationales modales, entraînait des difficultés juridiques importantes pour le transport multimodal international et la coopération intergouvernementale.

115. L'expert de la Chine a déclaré que son pays appliquait les Recommandations de l'ONU pour les transports internationaux principalement par voie maritime et aérienne mais qu'il manquait un cadre juridique pour les transports internationaux par les autres modes de transport et qu'il appuyait en conséquence l'idée d'une convention internationale universelle.

116. D'autres experts ont estimé que le système actuel de recommandations était satisfaisant parce qu'il permettait à chaque pays ou chaque région d'adapter sa réglementation applicable au transport terrestre de manière souple tout en offrant un cadre mondial harmonisé pour les transports transcontinentaux par le biais du Code IMDG et des Instructions de l'OACI.

117. D'autres experts ont admis qu'une convention mondiale offrirait des avantages, mais ont estimé qu'il était prématuré de mettre cette idée en pratique, que cela nécessiterait des ressources importantes et qu'il était impossible, pour l'heure, de parvenir à un résultat qui soit acceptable par toutes les parties concernées.

118. Un membre du secrétariat a indiqué que le problème actuel à résoudre, dans le cadre de la mondialisation du commerce, n'était pas tellement celui des transports unimodaux, qui étaient effectivement régis de manière satisfaisante pour les transports maritimes et aériens et aux

niveaux national et régional pour les transports terrestres sur la base des Recommandations de l'ONU, mais plutôt celui des transports multimodaux parce qu'à l'échelon mondial en début et en fin de transport maritime ou aérien, la réglementation terrestre était rarement alignée dans le temps et en substance sur les réglementations maritimes et aériennes.

119. En réponse à des questions posées, il a déclaré 1) qu'une convention internationale comporte normalement un accord proprement dit et des annexes avec des procédures d'amendement spécifiques; 2) que les procédures d'amendement des annexes sont plus souples que celles de l'accord proprement dit et sont contenues dans l'accord si telle est la volonté des négociateurs; 3) qu'une convention applicable au transport international n'altère en rien le droit qu'ont les États de réglementer comme bon leur semble le transport national effectué sur leurs territoires; 4) qu'une convention internationale peut comprendre des dispositions prévoyant que les parties contractantes peuvent réglementer à l'échelle régionale le transport terrestre dans des conditions différentes; 5) que l'ADR était un accord international applicable au transport international par route qui est ouvert à tous les États Membres de l'ONU et où figure déjà un article qui dispose qu'au cas où une convention mondiale viendrait à être adoptée, les dispositions de cette convention prévaudraient sur les dispositions de l'ADR en cas de contradiction entre les premières et les secondes; 6) qu'une convention internationale ne remettrait pas nécessairement en cause le rôle de l'OMI ou de l'OACI, dans la mesure où elle pourrait prévoir soit de faire référence au Code IMDG et aux Instructions techniques de l'OACI pour les transports maritime et aérien, soit que les dispositions relatives aux modes maritime et aérien soient édictées par l'OMI et l'OACI.

120. Il a également rappelé la résolution 1973 (LIX) du Conseil économique et social qui priait le Comité d'étudier, en consultation avec les autres organes concernés, notamment la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), l'OMI, l'OACI, l'IATA et les commissions régionales, la possibilité d'une approche commune pour la rédaction d'une convention internationale sur le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport qui tiendrait compte du champ d'application général d'une convention future sur le transport international multimodal. Il n'avait jamais été donné suite à cette demande dans les faits, la raison donnée étant qu'à l'époque, les réglementations modales étaient trop différentes les unes des autres, ce qui n'est plus le cas à l'heure actuelle.

121. Il a également souligné qu'à l'échelon euroasiatique, la CEE et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) travaillent sur des projets de développement de corridors pour développer les transports terrestres euroasiatiques. Une fois les projets d'infrastructure déterminés, il serait logique, pour la facilitation des transports, d'harmoniser les conditions de transport. S'il n'existait pas de cadre juridique global pour le transport international, il serait probablement nécessaire d'utiliser les cadres juridiques unimodaux régionaux existants comme l'ADR pour le transport routier.

122. Le Sous-Comité a finalement décidé que la question de la poursuite de l'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU devrait être discutée de manière plus approfondie au cours de la prochaine période biennale, l'élaboration d'une convention mondiale figurant parmi les solutions possibles. Il a prié le secrétariat de préparer des documents pour l'élaboration éventuelle d'une telle convention et de consulter à ce sujet les organes intéressés du système des Nations Unies, notamment l'OMI, l'OACI, l'AIEA et les commissions régionales. Parallèlement, le Sous-Comité devrait étudier des alternatives à une convention afin de créer à l'échelle

mondiale un climat propice à l'harmonisation simultanée des dispositions législatives applicables au transport international des marchandises dangereuses dans tous les pays par tous les modes de transport.

NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Épreuves de compatibilité

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/95 (Pays-Bas).

123. Certains experts ont estimé qu'il serait utile d'élaborer des méthodes harmonisées pour vérifier la compatibilité chimique des emballages et des GRV et d'introduire dans le Règlement type des dispositions similaires à celles qui figuraient dans le RID et l'ADR. D'autres ont estimé qu'une approche plus générique, telle que celle qu'ont proposée les Pays-Bas et l'OACI, serait plus appropriée.

124. D'autres encore ont jugé qu'il existait plusieurs méthodes possibles pour vérifier la compatibilité chimique des emballages. Ils ont fait observer que le pourcentage d'emballages défectueux du fait de problèmes de compatibilité chimique était extrêmement faible et il ne leur semblait pas nécessaire d'élaborer ou d'imposer des normes spécifiques à cet égard.

125. Dans le cadre de ce débat, l'expert des Pays-Bas a dit qu'il serait peut-être préférable de ne pas modifier les dispositions du Règlement type actuellement en vigueur.

Dispositions en matière de sûreté

Document informel: INF.10 (Secrétariat).

126. Un membre du secrétariat a fait remarquer que lors de l'adoption de dispositions en matière de sûreté du chapitre 1.4 de la treizième édition révisée des Recommandations, les dispositions du chapitre 3.4 et celles du 2.7.9.7 n'avaient pas été modifiées, ce qui impliquait que les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et les matières radioactives en colis exceptés étaient soumises aux dispositions générales de sûreté des 1.4.1 et 1.4.2.

127. Or, lors de la transposition de la dernière édition du Règlement type dans le RID/ADR/ADN, la réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE avaient décidé de ne pas appliquer les dispositions générales en matière de sûreté des 1.4.1. et 1.4.2 à ces matières.

128. De même, lors d'une réunion technique portant sur la révision du Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA, plusieurs délégations s'étaient étonnées que les dispositions en matière de sûreté s'appliquent aux colis exceptés.

129. Il a donc été demandé au Sous-Comité de préciser si cette situation était intentionnelle ou résultait d'un oubli, auquel cas il serait proposé de modifier le 3.4.1 et le 2.7.9.7.

130. Les experts des États-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni ont confirmé que le Sous-Comité n'avait pas eu l'intention d'exempter ces matières des dispositions de sûreté et qu'aucune modification n'était nécessaire. Ils ont souligné l'importance de ces dispositions en matière de formation.

131. Plusieurs experts ont estimé qu'il n'était pas logique d'exempter des matières des dispositions en matière de sécurité et de ne pas les exempter de celles en matière de sûreté. Il leur paraissait d'autant plus exagéré d'exiger une sécurisation des zones de transit ou de stockage temporaire que dans certains cas, comme celui prévu au 3.4.9, aucun marquage, étiquetage ou document de transport ne permet au transporteur ou transitaire de connaître la nature dangereuse des produits transportés.

132. Le représentant de l'AIEA a indiqué que dans le cas des colis exceptés les limites d'activité étaient très basses.

133. Le Président a demandé au Sous-Comité de se prononcer par vote sur la question, et le Sous-Comité a décidé que les marchandises dangereuses en quantités limitées et les matières radioactives en colis exceptés ne devraient pas être soumises aux mesures de sûreté. Les dispositions proposées par le secrétariat si tel était l'avis du Sous-Comité ont été adoptées (voir annexe).

134. Les experts des États-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni se sont dits profondément déçus que le Sous-Comité revienne sur une décision prise lors de la précédente période biennale simplement en se fondant sur une demande de clarification du secrétariat.

Écrans témoins en aluminium utilisés dans la série d'épreuves 6 c)

Document informel: INF.38 (Australie).

Critères de classement des matières de la classe 8

Document informel: INF.39 (Australie).

135. L'examen de ces deux propositions a été reporté à la période biennale suivante.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2005-2006

Démarche systématique pour le choix des couleurs et l'aspect des pictogrammes selon la classification du SGH

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/89 (CTIF).

136. Plusieurs délégations ont reconnu que le système en vigueur de communication des caractéristiques de danger pour le transport de marchandises dangereuses n'était pas parfait, mais que des changements aussi radicaux que ceux que proposait le CTIF pourraient être difficiles à mettre en œuvre pour les services d'urgence parce qu'ils compliqueraient la situation actuelle, seraient onéreux pour la branche d'activité concernée et nécessiteraient une formation approfondie des expéditeurs, des transporteurs et des membres desdits services. Elles ont fait observer que la proposition concernerait aussi le SGH et ont considéré que le moment n'était

pas approprié pour modifier un système d'étiquetage qui venait tout juste d'être adopté pour application multisectorielle à l'échelle mondiale d'ici à 2008. Elles n'étaient pas favorables à la création d'un groupe de travail à cette fin.

137. Le représentant du CTIF a retiré sa proposition de création d'un groupe de travail. Son organisation ne souhaitait pas que le système soit modifié régulièrement parce qu'il faudrait alors effectuer de manière répétée des exercices de formation de grande envergure. Elle préférerait qu'un changement global intervienne à une échéance déterminée.

138. Le Sous-Comité est convenu que la question d'une démarche systématique pour la communication des caractéristiques de danger pourrait être examinée lors de la prochaine période biennale.

Harmonisation des mesures d'urgence

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2004/110 (CTIF).

Document informel: INF.12 (Canada).

139. Le Sous-Comité a noté que les Gouvernements du Canada, des États-Unis d'Amérique et du Mexique avaient publié une version 2004 multilingue du Guide nord-américain des mesures d'urgence.

140. Le Sous-Comité n'a pas approuvé la proposition du CTIF tendant à inclure l'harmonisation des mesures d'urgence dans le programme de travail pour 2005-2006.

Propositions diverses

Document: ST/SG/AC.10/C.3/50, par. 26, 48, 56 à 61, 86 et 122.

Documents informels: INF.6 (Espagne) (Épreuves de la série 8)
INF.22 (Royaume-Uni) (Chap. 6.3)
INF.30 (Royaume-Uni) (Principes directeurs).

141. Après avoir examiné les diverses propositions, le Sous-Comité a arrêté comme suit le programme de travail pour 2005-2006:

- Transport des gaz (harmonisation et uniformisation);
- Explosifs (Épreuves de la série 8);
- Inscription, classement et harmonisation avec le SGH (y compris liste des polluants du milieu aquatique);
- Emballages (y compris les épreuves de résistance des emballages et l'examen du chapitre 6.3);
- Quantités limitées;

- Coopération avec l'AIEA;
- Amélioration de la communication des caractéristiques de danger;
- Principes directeurs du Règlement type;
- Autres solutions pour faciliter l'harmonisation et la mise en œuvre à l'échelle mondiale du Règlement type, y compris Convention mondiale sur le transport international de marchandises dangereuses;
- Modifications diverses du Règlement type, selon que de besoin.

Documents dont l'examen est reporté à la prochaine session

142. L'examen des documents suivants, qui ont été soumis en 2004, est reporté à la prochaine session:

- ST/SG/AC.10/C.3/2004/74, -/75 et -/76 (Chine);
- ST/SG/AC.10/C.3/2004/19 (Argentine).

PROJET DE RÉSOLUTION 2005/... DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Document informel: INF.62 (Secrétariat).

143. Le Sous-Comité a adopté un projet de résolution pour approbation par le Comité et communication au Conseil.

ÉLECTION DES MEMBRES DU BUREAU

144. Sur la proposition de l'expert des États-Unis d'Amérique, le Sous-Comité a élu M. Sergio Benassai (Italie) et M^{me} Linda Hume-Sastre (Canada) respectivement Président et Vice-Présidente pour la période biennale 2005-2006.

QUESTIONS DIVERSES

Demandes de statut consultatif

Documents informels: INF.5 (COLIPA)
INF.13 (COSTHA).

145. Le Sous-Comité a accepté d'octroyer le statut consultatif à ces deux organisations.

Rectificatifs aux recommandations relatives au transport des matières dangereuses, Règlement type

Document informel: INF.43 (Secrétariat).

146. Le Sous-Comité a approuvé les rectificatifs concernant la treizième édition révisée présentés par le secrétariat, qui seront publiés sous les cotes ST/SG/AC.10/1/Rev.13/Corr.1 (version anglaise), -/Corr.2 (version française), et -/Corr.3 (version espagnole).

Hommage à M. F. Wybenga, M. W. Visser et M. G. Dicke

147. Ayant appris que son Vice-Président, M. F. Wybenga (États-Unis d'Amérique) prendrait sa retraite en 2005, le Sous-Comité a tenu à dire combien il avait apprécié tous les services qu'il avait rendus et lui a adressé ses meilleurs vœux. Il a fait de même pour M. W. Visser (UIC) et M. G. Dicke (AIEA), qui partaient également à la retraite.

Condoléances

148. Le Sous-Comité a appris que le capitaine H. E. H. S. Wardelmann, qui avait représenté l'OMI à presque toutes les sessions du Groupe de rapporteurs, du Groupe d'experts sur les explosifs, du Sous-Comité et du Comité entre 1972 et 1991, était décédé le 25 octobre 2004. Il avait consacré la majeure partie de sa vie professionnelle, d'abord en tant qu'officier de marine, puis comme membre du secrétariat de l'OMI, à la sécurité du transport des marchandises dangereuses et était considéré comme le «père» du Code IMDG tel qu'il existait actuellement. Dans l'exercice de ses responsabilités au sein du secrétariat, il avait joué un rôle éminent en assurant l'application à l'échelle mondiale des Recommandations de l'ONU par la communauté maritime et avait continué jusqu'à sa mort à jouer un rôle actif en tant que représentant de diverses ONG. Le Sous-Comité a observé une minute de silence en sa mémoire et a invité le Président à transmettre ses condoléances à sa famille.

ADOPTION DU RAPPORT

149. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa vingt-sixième session et les annexes jointes sur la base d'un projet élaboré par le secrétariat.

Annexe

Projets d'amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type et Manuel d'épreuves et de critères

Les projets d'amendements adoptés au cours de la session figurent dans les documents suivants:

- ST/SG/AC.10/C.3/2004/CRP.4 et Add.1 à 5.

Ils ont été adoptés avec de légères corrections et transmis au Comité qui les a approuvés, ainsi corrigés, à sa deuxième session (10 décembre 2004). Les textes adoptés forment les annexes 1 et 2 du rapport du Comité, comme suit:

- Amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type: ST/SG/AC.10/32/Add.1;
- Amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères: ST/SG/AC.10/32/Add.2.
