



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/56  
15 décembre 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS DU 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-HUITIÈME SESSION

(Genève, 28 novembre-6 décembre 2005)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
PARTICIPATION .....	1 – 6
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR .....	7
TRANSPORT DES GAZ .....	8 – 11
EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES) .....	12 – 55
QUANTITÉS LIMITÉES .....	56 – 62
INSCRIPTION, CLASSEMENT ET EMBALLAGE .....	63 – 82
PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT TYPE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES.....	83 – 101
HARMONISATION DU RÈGLEMENT DE L'AIEA ET DU RÈGLEMENT TYPE.....	102 – 105

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>
COMMENT FACILITER L'HARMONISATION MONDIALE DES RÈGLEMENTS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU RÈGLEMENT TYPE .....	106 – 114
AMÉLIORATION DE LA COMMUNICATION DU DANGER.....	115 – 119
PRINCIPES DIRECTEURS DU RÈGLEMENT TYPE.....	120 – 123
QUESTIONS DIVERSES .....	124 – 133
ADOPTION DU RAPPORT .....	134

**Annexe**

Projet d'amendements aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.....	ST/SG/AC.10/C.3/56/Add.1
---	--------------------------

## RAPPORT

### PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa vingt-huitième session du 28 novembre au 6 décembre 2005, sous la présidence de M. S. Benassai (Italie) et la vice-présidence de M<sup>me</sup> L. Hume-Sastre (Canada).
2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants: Argentine, Afrique du Sud; Allemagne; 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. En vertu de l'article 72 du Règlement intérieur du Conseil économique et social, des observateurs des pays suivants y ont également participé: Bulgarie; Roumanie et Suisse.
4. Était également présent un représentant de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Commission européenne (CE) 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 internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE); Compressed Gas Association (CGA); Conseil européen de l'industrie des peintures, des encres d'imprimerie et des couleurs d'art (CEPE); Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); Dangerous Goods Advisory Council (DGAC); Association européenne des gaz industriels (EIGA); European Cosmetic, Toiletry and Perfumery Association (COLIPA); Fédération européenne des associations aérosols (FEA); Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEC); Association du transport aérien international (IATA); Global Express Association (GEA); International Association for the Promotion and Management of Portable Rechargeable Batteries through their Life Cycle (RECHARGE aisbl); Conseil international des associations chimiques (ICCA); International Confederation of Container Reconditioners (ICCR); International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM); International Confederation of Intermediate Bulk Container Associations (ICIBCA); International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP); International Fibre Drum Institute (IFDI); Organisation internationale de normalisation (ISO); International Vessel Operators Hazardous Materials Association (VOHMA); World Nuclear Transport Institute (WNTI).

### ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/55 (Ordre du jour provisoire).  
ST/SG/AC.10/C.3/55/Add.1 (Liste des documents).

Documents informels: INF.1 et INF.2 (Listes des documents).  
INF.4 (PRBA).  
INF.7 (Calendrier provisoire).

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.51), présentés tardivement, avec quelques modifications, ainsi que du retrait des documents ST/SG/AC.10/C.3/2005/16, -/43; -/44; -/45 et -/46.

## **TRANSPORT DES GAZ**

### **Amendement au chapitre 6.2**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/25 (EIGA).

Document informel: INF.25 (États-Unis d'Amérique).

8. Le Sous-Comité a adopté les propositions de modification des 6.2.1.3.1 et 6.2.1.1.6 proposées par l'EIGA telles que modifiées par les États-Unis d'Amérique, si ce n'est que la dernière phrase du 6.2.1.1.6 proposée dans le INF.25 devrait continuer de faire référence aux gaz toxiques liquéfiés (voir l'annexe). Si l'expert des États-Unis souhaite revenir sur la question des gaz toxiques, il devra présenter une nouvelle proposition pour la prochaine session.

### **P200, disposition spéciale «n»**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/26 (EIGA).

Documents informels: INF.26 (Belgique).  
INF.45 (EIGA).

9. Le Sous-Comité a adopté la proposition de modification de la disposition spéciale «n» de l'EIGA. Il a été noté toutefois que la notion de «groupes de bouteilles» («assemblies of cylinders») dans des «cadres de bouteilles» («bundles of cylinders») prête à confusion, les cadres de bouteilles étant eux-mêmes définis comme des ensembles de bouteilles. Le représentant de l'EIGA a établi une version révisée de la disposition spéciale «n» qui faisait référence dans la version anglaise à des «groups of cylinders» plutôt qu'à des «assemblies of cylinders». Le texte révisé (INF.45) a été adopté (voir l'annexe).

### **P200 – Modification des taux de remplissage**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/55 (États-Unis d'Amérique).

10. La proposition de modification des taux de remplissage pour certains gaz, élaborée après une réunion d'experts de l'Allemagne, des États-Unis d'Amérique et de la CGA, a été adoptée sauf pour le n° ONU 2192 (germane) pour lequel la valeur proposée a été placée entre crochets (voir l'annexe).

## **Flèches d'orientation sur les récipients cryogéniques fermés**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/35 (EIGA).

11. La proposition de rétablir la prescription selon laquelle les récipients cryogéniques fermés doivent porter une flèche d'orientation a été adoptée, et le paragraphe 5.2.1.7 a été modifié en conséquence (voir l'annexe).

## **EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES)**

### **Propositions diverses**

#### ***Épreuves de pression différentielle pour les emballages destinés au transport de matières infectieuses***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/33 (États-Unis d'Amérique).

12. L'expert des États-Unis d'Amérique a proposé de modifier l'instruction d'emballage P620 pour préciser plus clairement que les emballages doivent, d'une part être capables de résister, sans fuite, à une pression interne qui donne une différence de pression d'au moins 95 kPa et, d'autre part de résister, sans fuite, à des températures de – 40 °C à + 55 °C. Cette précision lui paraissait nécessaire car certaines autorités compétentes interprètent le texte actuel qui figure dans l'instruction 602 des Instructions techniques de l'OACI comme si l'emballage devait pouvoir résister à la pression interne aux températures extrêmes de – 40 °C et de + 55 °C.

13. Plusieurs experts ont partagé l'opinion de l'expert des États-Unis en ce qui concerne cette interprétation, mais certains ont estimé que le texte actuel du Règlement type est clair à ce point de vue. D'autres ont fait observer que le Règlement type n'indiquait aucune méthode d'épreuve en particulier.

14. Comme l'exigence de résistance à la pression interne est spécifique au transport aérien, certains experts ont estimé qu'il conviendrait de demander avis à l'OACI.

15. L'expert des États-Unis a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition pour la prochaine session.

#### ***Référence à la norme ISO 16103***

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/37 (Royaume-Uni).

16. La proposition d'ajouter un NOTA à la définition des matières plastiques recyclées au 1.2.1 pour préciser que la norme ISO 16103:2005 fournit des indications supplémentaires sur les procédures à suivre pour approuver l'utilisation de matières plastiques recyclées a été adoptée, malgré l'avis de certains experts selon lequel cette norme n'est pas suffisamment conforme au Règlement type ou n'est pas la seule à fournir ces indications (voir l'annexe).

#### ***Limite de pression de vapeur pour autoriser l'usage de GRV***

Document informel: INF.15 (Italie).

17. Le Sous-Comité a partagé l'avis de l'expert de l'Italie selon lequel les limites de pression de vapeur du 4.1.1.10 sont valables non seulement pour les GRV métalliques destinés au transport des liquides, mais aussi pour les GRV en plastique rigide ou composites conformément aux prescriptions supplémentaires des instructions IBC01, IBC02 et IBC03.

18. Le Sous-Comité a, en conséquence, adopté des modifications au 4.1.4.2 et aux instructions IBC01, IBC02 et IBC03 (voir l'annexe).

### **Travaux du Groupe de travail informel sur les GRV (Paris, 10-13 octobre 2005)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/57 (Argentine).

Documents informels: INF.5 et Adds 1 et 2 (Canada) (rapport du groupe de travail).  
INF.24 (ICPP).  
INF.31 et INF.32 (Allemagne).  
INF.27, INF.29 et INF.33 (Australie).

19. Le Sous-Comité s'est félicité des résultats des travaux du groupe de travail informel qui a été présidé par la Vice-Présidente, M<sup>me</sup> L. Hume-Sastre, et a examiné en détail les conclusions et propositions de ce groupe.

20. Certains experts sont restés sceptiques quant à la nécessité de modifier substantiellement les prescriptions d'épreuve ou d'autres dispositions intéressant les GRV en arguant du fait que les données d'incident étaient insuffisantes pour justifier de tels changements. Cette opinion n'a pas fait l'unanimité.

### ***Résistance des GRV aux ultraviolets***

21. Le Sous-Comité est convenu qu'il conviendrait d'améliorer la résistance des GRV souples, en plastique rigide ou composites aux rayons ultraviolets, mais qu'il faudrait définir plus précisément le niveau minimum de protection requis. Ce dernier ne pourrait pas tenir compte de toutes les conditions d'ensoleillement extrêmes sur terre, et le texte devrait prévoir que des niveaux de protection différents peuvent être requis pour des conditions locales spécifiques.

22. L'expert de l'Allemagne a proposé de préparer une proposition qui tiendrait compte des débats pour la prochaine session.

### ***GRV pour trajet unique***

23. Le Sous-Comité a partagé l'avis majoritaire du groupe informel selon lequel il n'y a pas lieu de prévoir des dispositions pour des GRV qui ne peuvent être utilisés que pour un trajet unique. En effet, les dispositions actuelles prévoient que les GRV métalliques, composites ou en plastique rigide qui correspondent à un modèle type éprouvé avec succès peuvent être réutilisés, sous réserve d'épreuves et d'inspection périodiques. Remettre en cause ce principe reviendrait à prévoir deux niveaux d'épreuves différents suivant que les GRV sont réutilisables ou non.

24. Le Sous-Comité a décidé de ne pas revenir sur cette question au cours de la présente période biennale.

### ***Épreuve de levage par le bas***

25. Le Sous-Comité a estimé que les modifications proposées pour la méthode d'épreuve (6.5.6.4.3) n'étaient pas suffisamment claires et que l'on ne pourrait les envisager que sur la base d'une nouvelle proposition écrite mieux formulée.

26. Le Sous-Comité a accepté de modifier les critères du 6.5.6.4.4 pour préciser qu'il ne doit pas y avoir de déformation observable permanente après l'épreuve (voir l'annexe).

27. Toutefois, les avis étaient partagés sur l'ajout d'un NOTA visant à préciser ce que l'on entend par déformation observable permanente. Certains experts ont estimé qu'il suffit de s'en remettre au bon jugement des laboratoires d'épreuve, d'autres ont estimé au contraire qu'une interprétation harmonisée est nécessaire pour éviter les problèmes de distorsion de concurrence industrielle ou même de responsabilité en cas d'accident. Compte tenu de l'appui pour ce dernier point de vue, il a été convenu que le Sous-Comité pourrait revenir sur la question sur la base d'une proposition qui refléterait mieux les pratiques de laboratoire pour estimer de manière objective une déformation permanente.

### ***Épreuve de levage par le haut***

28. Plusieurs experts ont reconnu la légitimité de la proposition de modifier le 6.5.6.5.1 pour soumettre les GRV équipés de dispositifs de levage à cette épreuve, ceci pour éviter que des fabricants n'installent des moyens de levage sur des GRV qui ne sont pas conçus à cette fin. Toutefois, d'autres experts ont fait valoir que le problème relève, surtout dans ce cas, d'une mauvaise utilisation des GRV, et que de nombreux types de GRV possèdent des dispositifs de protection ou d'aide à la manutention qui pourraient alors être considérés comme des dispositifs de levage alors qu'ils ne sont pas prévus pour cela.

29. Le Sous-Comité est convenu que le problème soulevé ne pourrait être abordé que sur la base d'une nouvelle proposition écrite qui tiendrait compte des implications pratiques mentionnées.

30. Le Sous-Comité a adopté les modifications proposées pour les critères du 6.5.6.5.5, avec l'ajout d'un NOTA précisant ce que l'on entend par déformation permanente observable, question sur laquelle il conviendra de revenir comme dans le cas de l'épreuve de levage par le bas.

### ***Épreuve de gerbage pour les GRV souples***

31. Le Sous-Comité a adopté le principe que les GRV souples peuvent être exemptés de l'épreuve de gerbage prévue au 6.5.6.6.1 si la charge d'épreuve calculée conformément au 6.5.6.6.4 est inférieure à six fois leur masse brute maximale admissible, mais est convenu qu'il conviendrait de revenir sur cette question pour tenir compte du marquage de la charge de gerbage sur le GRV.

### ***Critères d'épreuve pour l'épreuve de gerbage***

32. Les avis étaient partagés en ce qui concerne l'utilisation du critère de déformation pour l'évaluation de l'épreuve de gerbage. Certains experts ont estimé qu'il convenait de différencier

le cas des GRV en plastique de celui des GRV métalliques, d'autres que les conditions prévues actuellement pour les GRV en composite plastique (28 jours à 40 °C) sont déjà sévères par rapport aux conditions normales de transport; d'autres que ces conditions statiques ne simulent pas les conditions dynamiques de transport; d'autres enfin que le critère de mesure de déformation proposé n'est pas acceptable.

33. Le Président a constaté qu'il n'y avait pas suffisamment de consensus pour adopter la modification proposée au 6.5.6.6.5 a). Il a conclu que l'on pourrait revenir sur la question avec une proposition qui pourrait concerner aussi l'alinéa c pour les GRV rigides.

### ***Gerbage des GRV dans des engins de transport (cargo transport units)***

Document informel: INF.46 (Royaume-Uni).

34. Rappelant que les problèmes liés au gerbage des GRV sont souvent liés à de mauvaises pratiques d'arrimage des GRV dans des engins de transport, l'expert du Royaume-Uni a indiqué que son gouvernement avait entrepris de préparer un guide pratique d'emportage des engins de transport qu'il soumettrait à l'Organisation maritime internationale (OMI), et il a convié les experts intéressés à lui faire part de leurs commentaires éventuels sur le premier projet.

### ***Marquage des GRV en relation avec le gerbage***

35. Le Sous-Comité a accepté le principe de prévoir des pictogrammes au 6.5.2.2 pour marquer les GRV qui ne doivent pas être gerbés et, pour ceux qui peuvent l'être, la masse admissible de gerbage.

36. L'expert du Royaume-Uni a dit qu'il soumettrait une proposition à cet effet.

### ***Épreuve de vibration***

37. Le Sous-Comité a noté que le groupe de travail informel avait engagé des discussions sur la possibilité d'exiger une épreuve de vibration pour les GRV, et qu'à la lumière des données disponibles sur les problèmes liés aux vibrations, un nombre croissant d'experts se disait favorable à une telle exigence. Il a rappelé toutefois que le Sous-Comité, à sa session de décembre 2004, avait exclu que l'on discute des épreuves de vibration durant la présente période biennale.

38. Il a été convenu que l'on pourrait étudier une proposition en ce sens, mais dans les conditions suivantes:

- Des justifications appropriées doivent être fournies, en gardant à l'esprit qu'un large consensus est nécessaire pour introduire des prescriptions supplémentaires qui affecteront de manière significative l'industrie de l'emballage, et le cas des emballages autres que les GRV ne doit pas être abordé;
- Les questions mentionnées au paragraphe 10 du rapport du groupe de travail (INF.5) doivent être résolues;



- Il doit être tenu compte de la disponibilité et du coût du matériel d'épreuve à l'échelon mondial, notamment dans l'optique de la possibilité effective d'appliquer cette épreuve dans les pays en développement.

### ***Épreuve d'étanchéité***

39. Le Sous-Comité est convenu que l'épreuve d'étanchéité sur le modèle type doit être effectuée à une pression manométrique d'au moins 20 kPa et uniquement selon les modalités prévues au 6.5.6.7.3, des méthodes au moins équivalentes n'étant admises que pour les épreuves périodiques. Pour cette épreuve, le GRV doit en outre être pourvu de la fermeture principale des orifices de vidange. Les paragraphes 6.5.4.4.2 et 6.5.6.7.3 ont été modifiés en conséquence (voir l'annexe).

40. Les avis étaient partagés en ce qui concerne l'ajout d'un critère de déformation, certains experts estimant que l'épreuve vise uniquement à assurer l'étanchéité, d'autres que des GRV subissant des déformations à une pression aussi faible que 20 kPa ne devraient pas être acceptés au transport. L'expert de l'Allemagne était d'avis que ce problème de résistance à la pression devrait plutôt être réglé par des prescriptions en matière de pression maximale de service autorisée, comme pour les citernes (voir INF.32).

41. Le Sous-Comité est convenu que cette question devrait faire l'objet de nouvelles propositions écrites.

### ***Épreuve de chute***

42. La proposition d'amendement au paragraphe 6.5.6.9.5 concernant l'aptitude des GRV à une manutention ultérieure à l'épreuve de chute a été adoptée avec quelques modifications (voir l'annexe).

43. Plusieurs experts ont relevé la nécessité de disposer de plus de détails concernant le mode opératoire de cette épreuve.

44. L'expert de la France a notamment précisé que différents résultats pouvaient être obtenus en fonction de l'aire de chute retenue et qu'il présenterait une proposition de référence à la norme ISO 2248 à la prochaine session.

### ***Dispositif de fermeture secondaire des robinets de vidange par le bas***

Document informel: INF.27 (Australie).

45. Plusieurs experts ont rappelé que les fuites à partir du robinet de vidange par le bas des GRV étaient source d'incident. Cependant, un représentant de l'industrie a indiqué qu'un système d'attache du dispositif de fermeture secondaire ne semblait pas nécessaire et risquait de poser des problèmes d'entretien.

46. Des experts ont relevé que la mise en œuvre des systèmes de fermeture secondaire semblait relever de l'utilisation des GRV plutôt que de leur fabrication et donc pourrait faire l'objet de dispositions au 4.1.1.7 par exemple.

47. L'expert de l'Australie a dit qu'il envisagerait de soumettre une nouvelle proposition pour la prochaine session.

***Protection et résistance des robinets de vidange par le bas***

Document informel: INF.33 (Australie).

48. L'expert de l'Australie a indiqué qu'une protection insuffisante des robinets de vidange par le bas pouvait entraîner des fuites au cours du transport et que, en fonction de leur emplacement, ces robinets pouvaient subir des fissures suite aux vibrations occasionnées dans les conditions normales de transport.

49. Plusieurs délégations ont approuvé le principe d'inclure des dispositions complémentaires dans le Règlement type pour la fabrication de ces robinets.

50. Certains experts et représentants de l'industrie ont souhaité que ce principe soit étudié plus en détail considérant notamment que ce problème pourrait être traité par l'ajout de nouvelles prescriptions relatives à l'utilisation des GRV au chapitre 4.1 et que les nouvelles dispositions proposées pourraient être en contradiction avec les prescriptions relatives aux épreuves de chute.

51. Des experts ont indiqué que l'ajout de telles nouvelles dispositions en matière de fabrication nécessiterait l'introduction d'une mesure transitoire.

52. L'expert de l'Australie a dit qu'il envisagerait de soumettre une nouvelle proposition pour la prochaine session.

***Résistance à l'eau des GRV***

Document informel: INF.29 (Australie).

53. Plusieurs experts et représentants de l'industrie sont convenus de la nécessité de définir clairement l'expression «résistant à l'eau» mais ont également insisté sur le fait que le terme «étanche» était également utilisé dans le Règlement type et que ces deux formules avaient des significations différentes.

54. L'expert de l'Australie a dit qu'il envisagerait de soumettre une nouvelle proposition pour la prochaine session.

**Révision du Chapitre 6.3**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/49 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.41, INF.43 et INF.44 (Royaume-Uni).

55. Après examen par un groupe d'experts, le Sous-Comité a adopté des modifications au Chapitre 6.3 sur la base des propositions du Royaume-Uni (voir l'annexe).

## QUANTITÉS LIMITÉES

### *Quantités exceptées*

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/42 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.34 (Royaume-Uni).

INF.40 (Belgique).

INF.49 (IATA).

56. Le Sous-Comité a accueilli favorablement la proposition du Royaume-Uni d'introduire dans le Règlement type des dispositions exemptant certaines marchandises dangereuses emballées en très petites quantités afin de généraliser le principe déjà appliqué dans les Instructions techniques de l'OACI à tous les modes de transport et de parvenir ainsi à une harmonisation multimodale.

57. Il a été rappelé que le principe repose sur le fait que ces marchandises dangereuses sont transportées dans des emballages intérieurs de bonne qualité, contenant de très petites quantités dans des emballages extérieurs de contenance également très limitée. Les colis sont ainsi capables de résister à certaines conditions d'épreuve, et posent donc un risque négligeable en cours de transport. Pour le transport aérien, les mentions dans le document de transport ne sont pas requises actuellement, et le marquage des colis requis n'est pas destiné à l'intervention d'urgence mais à permettre aux transporteurs de signaler tout incident impliquant ces colis.

58. Certains experts ont estimé que le risque n'était pas complètement négligeable lorsque ces marchandises sont transportées par chargement complet dans un engin de transport, et qu'il convenait également de prévoir certaines mentions dans un document de transport ou autre, ainsi qu'un placardage des engins de transport permettant d'identifier la présence de ces marchandises, au moins à partir d'une certaine quantité, comme prévu dans la proposition du Royaume-Uni.

59. Certains experts ont proposé de limiter la quantité par engin de transport, mais d'autres y étaient fermement opposés.

60. Il a été suggéré de faire figurer, sur le marquage, la classe de danger et de la mentionner également dans le document d'accompagnement de même que la quantité transportée.

61. Certains experts étaient d'avis que le système devait être simple, car s'il était trop compliqué les expéditeurs n'auraient aucun intérêt à y recourir et il n'y aurait plus lieu de prévoir ces nouvelles dispositions.

62. Les propositions ont été examinées en groupe de travail lors de deux réunions-déjeuner au cours desquelles les participants se sont accordés en principe sur les questions examinées en plénière. L'expert du Royaume-Uni a accepté de présenter pour la prochaine session une proposition révisée en conséquence.

## **INSCRIPTION, CLASSEMENT ET EMBALLAGE**

### **Piles à combustible**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2005/16 (Japon) (document retiré).  
ST/SG/AC.10/C.3/2005/32 (États-Unis d'Amérique).

Document informel: INF.19 (France).

63. Il a été fait remarquer que les importants développements actuels dans le domaine de la technologie des piles à combustible entraînaient régulièrement de nombreuses nouvelles propositions. Plusieurs experts ont souhaité que l'on adopte une approche plus rationnelle pour éviter d'avoir à traiter, à chaque fois, d'un nouveau cas particulier. L'on pourrait classer par exemple les piles à combustible, les cartouches à combustible et le matériel les contenant ou transporté avec de telles piles ou cartouches, suivant la classe de danger du produit chimique qu'elles contiennent plutôt que selon la composition exacte de ce produit. L'on pourrait également renvoyer aux normes appropriées pour ce qui concerne leur fabrication, en coopération avec les organes de normalisation, pour s'assurer que ces normes sont acceptables du point de vue de la sécurité des transports.

64. Pour la proposition relative au n° ONU 3468 (ST/SG/AC.10/C.3/2005/32), il a été fait remarquer que la norme ISO 16111 n'a été adoptée qu'en tant que «PAS» (spécification publiquement disponible) par le Groupe de travail du TC 197 à l'issue d'un vote à la majorité simple. Ce statut ne paraissait pas suffisant pour que l'on puisse faire référence à cette norme, et le représentant de l'ISO a dit qu'il prendrait les mesures nécessaires pour que le Comité technique TC 197 propose son adoption en tant que spécification technique à proprement parler par les membres de la CEI/ISO avant fin 2006.

65. Le Sous-Comité est convenu qu'il n'était pas possible de prendre une décision sur l'instruction d'emballage proposée mais a accepté de modifier la désignation officielle de transport du n° ONU 3468.

66. Pour la proposition de nouvelle rubrique pour les piles à combustible contenant des borohydrures (INF.19), il a été convenu que l'on pourrait revenir sur la question sur la base d'une proposition officielle, éventuellement dans le cadre d'un examen de propositions plus génériques.

### **N° ONU 2031, acide nitrique**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/27 (Allemagne).

Document informel: INF.17 (ICCA).

67. Le Sous-Comité est convenu que les solutions d'acide nitrique à plus de 65 % devraient être considérées comme matières comburantes conformément aux critères du Manuel d'épreuves et de critères, mais que cela ne justifiait pas un classement sous le groupe d'emballage I des solutions à concentration comprise entre 65 et 70 %. Il a donc adopté la proposition de l'ICCA de nouvelle ligne dans le tableau du Chapitre 3.2 pour ces solutions (voir l'annexe). On a fait

observer que la PP81 devrait s'appliquer également à l'IBC02, et l'ICCA présenterait une proposition formelle à la prochaine session.

### **Fibres, chiffons et textiles des n<sup>os</sup> ONU 1372, 1387, 1856, 1857 et 3360**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/28 (Allemagne).

68. L'expert de l'Allemagne a expliqué que le fait que ces marchandises ne sont soumises qu'à la réglementation maritime pose des problèmes pratiques car les engins de transport qui les contiennent, non soumis à la réglementation terrestre, ne sont souvent pas déclarés comme contenant des marchandises dangereuses lorsqu'ils sont présentés à l'embarquement.

69. Le Sous-Comité a estimé que cet argument ne constitue pas une raison suffisante pour imposer une réglementation terrestre à des marchandises qui sont considérées comme dangereuses uniquement pour le transport maritime.

### **1-hydroxybenzotriazole**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/29 (Allemagne).

70. Le Sous-Comité est convenu que cette matière relevait de la Classe 1, mais pas nécessairement de la Division 1.1., groupe de compatibilité D. Plusieurs experts ont demandé que cette proposition soit étayée par des informations supplémentaires sur les résultats d'épreuves de la série 6, les résultats sur les formes hydratées du produit, et les quantités transportées.

### **Emballages pour le carbure de calcium**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/30 (Chine).

Document informel: INF.10 (EIGA).

71. Il a été fait remarquer que la disposition spéciale TP7 s'applique au transport en citernes et que sa modification ne réglerait pas le problème soulevé par la Chine pour le transport de carbure de calcium. Par ailleurs, elle s'applique également à d'autres matières.

72. Le représentant de l'EIGA a indiqué qu'il n'était pas favorable à la modification de cette disposition, car même si l'on mesure la concentration en acétylène avant expédition, le carbure de calcium continue à produire de l'acétylène en cours de transport, et la couverture d'azote requise par la disposition TP7 permet d'éliminer les risques. Toutefois, l'EIGA est favorable à des mesures visant à purger l'air de la phase vapeur dans les GRV par l'introduction d'azote ou par d'autres moyens, car cela permet d'éviter la formation d'atmosphères explosibles acétylène/oxygène et d'empêcher la production d'acétylène au contact de l'humidité ambiante.

73. L'expert de la Chine a été invité à discuter de ces problèmes avec l'EIGA et la CGA.

### **Classification des composés de plomb**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/31 (États-Unis d'Amérique).

74. Le Sous-Comité a adopté la modification à la disposition spéciale 199 visant à préciser que les composés du plomb qui sont considérés comme insolubles suivant cette disposition n'appartiennent pas à la Division 6.1 (voir l'annexe).

### **Instructions de transport en citernes mobiles pour les rubriques n.s.a. relatives aux matières hydroréactives**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/34 (États-Unis d'Amérique).

75. Le Sous-Comité a accepté d'introduire des instructions de transport en citernes pour les rubriques n.s.a. relatives aux matières hydroréactives, mais plus sévères que celles proposées pour les liquides hydroréactifs corrosifs, et en prescrivant une couverture d'azote pour les matières du groupe d'emballage I (voir l'annexe).

### **N° ONU 2059, nitrocellulose en solution inflammable, groupes d'emballage II et III**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/38 (Royaume-Uni).

76. La proposition d'autoriser le transport de ces matières en GRV a été adoptée (voir l'annexe).

### **Utilisation de récipients à pression selon les instructions d'emballage P400(1), P401(1) et P402(1)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/40 (Royaume-Uni).

77. L'expert du Royaume-Uni a proposé de ne pas fixer de pression minimale de 20 kPa pour la couche de gaz inerte requise en vertu de ces instructions d'emballage. Cette proposition, telle que présentée, ne faisant pas l'objet d'un consensus, l'expert du Royaume-Uni a dit qu'il en préparerait une nouvelle.

### **Mise à l'épreuve de manège stabilisé (disposition spéciale 273)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/47 (Afrique du Sud).

78. Le Sous-Comité a pris note de la méthode d'épreuve mise au point en Afrique du Sud pour procéder aux épreuves prévues par la disposition spéciale 273, mais a souhaité obtenir davantage de renseignements sur les données d'épreuve avant de pouvoir examiner l'inclusion possible de cette méthode dans le Manuel d'épreuves et de critères.

### **Classification du nitrate de magnésium hexahydraté**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/48 (Afrique du Sud).

79. Le Sous-Comité est convenu d'introduire une nouvelle disposition spéciale applicable au n° ONU 1474 spécifiant que le nitrate de magnésium hexahydraté n'est pas soumis au Règlement type (voir l'annexe).

### **Instruction d'emballage pour le n° ONU 1744 (brome)**

Document informel: INF.6 et INF.6/Rev.1 (Royaume-Uni).

80. Après examen de la proposition de nouvelle instruction d'emballage pour le brome, l'expert du Royaume-Uni a dit qu'il soumettrait une nouvelle proposition officielle pour la prochaine session.

### **Critères de classification pour les matières visqueuses de la classe 3**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/56 (Royaume-Uni).

Document informel: INF.18 (CEPE).

81. Le Sous-Comité a adopté la proposition de modification du 2.3.2.5 visant à ne pas exempter du Règlement type les matières visqueuses qui sont dangereuses pour l'environnement aquatique (voir l'annexe).

### **Définition d'engin de transport («cargo transport unit») et d'engin de transport fermé («closed cargo transport unit»)**

Documents informels: INF.28 et INF.30 (Australie).

82. Le Sous-Comité a noté avec intérêt les propositions de l'expert de l'Australie visant à introduire de nouvelles définitions dans la section 1.2.1 et l'a invité à soumettre une proposition officielle en tenant compte des commentaires qui pourraient lui être transmis.

## **PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT TYPE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **Sûreté du transport des marchandises dangereuses**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/39 (Royaume-Uni).

83. Gardant à l'esprit que l'affectation d'une matière ou d'un objet explosible à une division de risque dépend, du point de vue de la sécurité, des conditions d'emballage et non de la nature de cette matière ou objet, le Sous-Comité a estimé que ce principe de classification peut poser des problèmes du point de vue de la sûreté, un même objet, par exemple un détonateur, pouvant être classé en Division 1.1 ou en Division 1.4 suivant son emballage. Le Sous-Comité a donc adopté la proposition de considérer comme marchandises dangereuses à haut risque, au point de vue de la sûreté, certains objets explosibles classés en Division 1.4, et a modifié le tableau 1.4.1 en conséquence (voir l'annexe).

### **Citernes mobiles reconstruites**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/41 (Royaume-Uni).

84. Plusieurs experts ont estimé que les citernes mobiles qualifiées de «reconstruites» dans ce document sont plutôt des citernes mobiles réparées, dans la mesure où le réservoir d'origine est

réinstallé dans un nouveau cadre. Ils étaient également d'avis que l'indication d'une nouvelle date de construction sur la plaque signalétique de ces citernes mobiles correspondant à la date de «reconstruction» est incorrecte, et que le problème soulevé devrait être résolu dans le cadre du contrôle de la bonne mise en œuvre de la réglementation.

85. L'expert du Royaume-Uni a dit qu'il réétudierait la question compte tenu de ces commentaires.

### **Dispositions spéciales pour les transports en citernes**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/53 (États-Unis d'Amérique).

86. Le Sous-Comité a adopté les propositions de supprimer la disposition spéciale TP9 pour toutes les rubriques excepté le numéro ONU 3375 car en pratique les prescriptions applicables aux rubriques n.s.a. sont déjà plus sévères que celles applicables aux matières nommément citées et il n'y a pas lieu de requérir l'autorisation de l'autorité compétente au cas par cas, car l'autorité compétente ne fait que confirmer les dispositions prévues par le Règlement type.

87. Le Sous-Comité a également adopté la proposition de supprimer la disposition TP12 car elle ne constitue pas une prescription à proprement parler.

88. Le Sous-Comité n'a pas accepté la suppression de la disposition TP6 car le chapitre 6.7 ne prévoit pas les prescriptions équivalentes pour les numéros ONU concernés.

### **Matières infectieuses**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/59 (OACI).

89. Les diverses propositions de modification du chapitre 2.6 soumises par l'OACI n'ont pas été adoptées.

Document informel: INF.38 (Allemagne).

90. La proposition de supprimer la référence à la détection d'anticorps, à la fin du NOTA du 2.6.3.2.3.6, a été adoptée (voir l'annexe).

Document informel: INF.9 (Allemagne).

91. Les propositions n° 2 de modifier le paragraphe 2.6.3.2.3.1 et n° 3 de supprimer le 2.6.3.2.3.2 ont été adoptées (voir l'annexe).

### **Définition des cultures**

Document informel: INF.39 (Allemagne).

92. Plusieurs experts ont appuyé l'intention de l'expert de l'Allemagne de préparer de nouvelles dispositions pour les cultures de matières infectieuses, et une proposition officielle sera soumise à la prochaine session.



### **Prescriptions obligatoires figurant dans les notes 2 et 3 du 2.4.2.3.1.1**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/58 (OACI).

93. Le Sous-Comité a pris acte de la demande formulée par l'OACI selon laquelle les prescriptions obligatoires ne devraient pas figurer dans les notes au motif que «les notes n'ont aucune valeur juridique lorsqu'elles sont transposées dans des instruments juridiques».

94. Le Sous-Comité a noté que, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, les notes figurant dans les annexes à ladite Convention, par exemple l'annexe 18 qui concerne la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, sont censées contenir des informations factuelles ou renvoyer à des normes ou à des pratiques recommandées contenues dans lesdites annexes, mais sans faire partie de ces normes ou pratiques recommandées. En conséquence, certains gouvernements ont estimé que les notes figurant dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, qui ne font pas elles-mêmes partie intégrante de ladite annexe 18 mais dont l'application est rendue obligatoire par le paragraphe 2.2.1 de ladite annexe, ne devraient pas contenir de prescriptions obligatoires.

95. Le Sous-Comité a noté que quelle que soit l'interprétation que l'on puisse faire de la valeur juridique des notes contenues dans les Instructions techniques de l'OACI, de nombreux instruments juridiques nationaux mais aussi des traités internationaux contenaient des notes qui avaient une valeur juridique et qui contenaient des prescriptions obligatoires.

96. Le Sous-Comité a décidé que, si l'inclusion de dispositions obligatoires dans les notes du Règlement type posait des problèmes d'ordre juridique de mise en œuvre lorsqu'elles étaient transposées dans les Instructions techniques de l'OACI, cette pratique devrait être abandonnée à l'avenir. Le Sous-Comité a néanmoins noté aussi que l'OACI n'avait pas encore aligné la numérotation des paragraphes de ses Instructions techniques sur celle du Règlement type et il a estimé que rien ne pouvait empêcher l'OACI de transformer une note de ses Instructions techniques en paragraphe, si cela posait un problème. Le Sous-Comité a donc décidé de ne pas procéder à un examen de forme de toutes les notes contenant des prescriptions obligatoires, puisque cela aurait essentiellement une incidence sur les instruments juridiques dont la forme est alignée sur celle du Règlement type et à propos desquels ce problème n'a pas été soulevé.

### **Matières non admises au transport**

Documents informels: INF.11 (Italie).  
INF.21 (États-Unis d'Amérique).

97. Le Sous-Comité a noté que plusieurs instruments nationaux ou internationaux contenaient des listes de matières non admises au transport et a décidé qu'une approche rationalisée devrait être adoptée à l'avenir dans le Règlement type à cet égard.

### **Propositions de forme diverses**

Document informel: INF.12 (Italie).

98. Le Sous-Comité a accepté les propositions contenues dans les sections 2, 3 et 4 du document visant à harmoniser les dénominations officielles de transport (voir l'annexe). La proposition concernant le risque subsidiaire 6.1 des dinitrocrésolates de sodium a été retirée et devrait faire l'objet d'une proposition officielle.

### **Application de la disposition spéciale 274 aux rubriques n.s.a.**

Document informel: INF.13 (Italie).

99. Le Sous-Comité a décidé qu'il faudrait définir les principes de l'application de la disposition spéciale 274 aux rubriques n.s.a. en raison du manque d'uniformité entre les règlements applicables aux différents modes, à cet égard.

### **Dispositions spéciales 61 et 274**

Document informel: INF.14 (Italie).

100. Le Sous-Comité a estimé que l'application des dispositions spéciales 61 et 274 aux pesticides n'était pas nécessairement superflue car, dans le cas des pesticides présentant plusieurs dangers, la dénomination technique ne se composerait pas seulement du nom technique du pesticide. L'expert de l'Italie a indiqué qu'il soumettrait une nouvelle proposition.

### **Classification des artifices de divertissement par défaut**

Document informel: INF.51 (secrétariat).

101. Les modifications de forme au NOTA 2 au paragraphe 2.1.3.5.2 ont été adoptées (voir l'annexe).

### **HARMONISATION DU RÈGLEMENT DE L'AIEA ET DU RÈGLEMENT TYPE**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/19 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.35 (Royaume-Uni).  
INF.36 (AIEA).  
INF.50 (AIEA).

102. Le Sous-Comité a pris note des renseignements contenus dans le document INF.36, soumis par l'AIEA, à propos des activités du Comité des normes de sûreté du transport (TRANSSC).

103. Le Sous-Comité a noté que l'AIEA avait l'intention d'organiser une réunion des services de consultants au début du mois de février 2006, qui serait chargée d'examiner les propositions faites par le Royaume-Uni dans les documents ST/SG/AC.10/C.3/2005/19 et INF.36, afin de s'assurer qu'elles sont conformes au Règlement de l'AIEA et au Règlement type et alignés sur ces règlements; et de déterminer s'il existait un autre domaine dans lequel une harmonisation

plus poussée serait nécessaire. Ensuite, ces propositions seraient soumises au TRANSSC et au Sous-Comité.

104. Le Sous-Comité a noté avec satisfaction que l'AIEA avait l'intention d'inviter le secrétariat à participer à cette réunion. L'expert du Royaume-Uni a précisé que l'AIEA avait aussi l'intention d'inviter les experts du Sous-Comité à y participer, à leurs propres frais. Il a ajouté que les experts du Sous-Comité intéressés devraient en aviser le secrétariat du Sous-Comité en temps utiles. Ce dernier communiquera leur nom au secrétariat de l'AIEA afin que les experts puissent recevoir une invitation.

105. Un membre du secrétariat a fait remarquer que la proposition du Royaume-Uni se référait à la treizième édition révisée du Règlement type et à l'édition 2003 du Règlement de l'AIEA et qu'elle devrait donc être mise à jour afin que la réunion que doit organiser l'AIEA ne perde pas de temps pour s'assurer que ladite proposition tienne toujours, au regard de la quatorzième édition révisée du Règlement type et de l'édition 2005 du Règlement AIEA. L'expert du Royaume-Uni a indiqué qu'il allait établir et faire distribuer une version mise à jour, en temps utile avant la réunion.

### **COMMENT FACILITER L'HARMONISATION MONDIALE DES RÈGLEMENTS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU RÈGLEMENT TYPE**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2005/20 (Canada/Royaume-Uni).  
ST/SG/AC.10/C.3/2005/60 (résolution 2005/53 du Conseil économique et social).

Documents informels: INF.16 (Italie).  
INF.22 (secrétariat).

106. Le Sous-Comité a noté que le Conseil économique et social avait modifié le paragraphe 5 du dispositif proposé par le Comité à la section A du projet de résolution qu'il avait établi en décembre 2004. La résolution finale accorde une plus grande place à l'étude des moyens d'améliorer la mise en œuvre du Règlement type, notamment par une harmonisation plus poussée des conventions et des accords internationaux, tout en laissant ouverte la possibilité de la mise au point en commun d'un instrument international efficace régissant le transport multimodal international des marchandises dangereuses, le cas échéant.

107. Plusieurs experts se sont déclarés favorables à la méthode en deux étapes proposée par l'expert de l'Italie dans le document INF.16, à savoir premièrement examiner la possibilité d'une meilleure coopération entre les organisations internationales intéressées et les délégations nationales participant à la réunion, et deuxièmement, en 2007-2008, analyser si cette coopération renforcée a apporté de réelles améliorations et s'il serait souhaitable d'élaborer une proposition de convention mondiale.

108. En ce qui concerne la première étape, d'aucuns ont fait remarquer que la coopération entre organisations fonctionnait déjà de façon satisfaisante et que, malgré quelques différences bien connues, les dispositions prévues dans les instruments applicables aux différents modes de transport étaient de façon générale largement harmonisées avec celles du Règlement type. Il n'en allait cependant pas de même pour les règlements nationaux de tous les pays du monde, dont les disparités causaient des problèmes pratiques de facilitation des échanges lorsque le transport

international n'était pas régi par des instruments internationaux comme il en existe dans les transports maritimes ou les transports aériens. Un autre domaine où des progrès pouvaient être faits était l'harmonisation de la date d'entrée en vigueur des amendements aux différents instruments internationaux.

109. Quelques experts ont estimé qu'il serait utile d'entreprendre une étude au niveau mondial pour savoir si les gouvernements seraient favorables à l'élaboration d'une convention internationale sur le transport multimodal des marchandises dangereuses. D'autres ont rappelé qu'il existait déjà plusieurs conventions sur différents modes de transport et que l'élaboration d'une nouvelle convention mondiale nécessiterait une étroite concertation entre plusieurs organisations.

110. Quelques experts ont estimé que le secrétariat devrait indiquer la marche à suivre pour élaborer une convention.

111. Le Sous-Comité a noté aussi que la fréquence actuelle des amendements au Règlement type posait des problèmes de mise en œuvre dans des pays qui éprouvaient des difficultés à mettre à jour leur réglementation nationale tous les deux ans. Il a été proposé que le Sous-Comité ne modifie le Règlement type que lorsque cela était absolument nécessaire, sachant que le Règlement type pouvait être considéré comme raisonnablement abouti et que les fréquentes corrections qui lui étaient apportées ne portaient que sur la forme.

112. Il a aussi été indiqué que le système actuel était plutôt souple et qu'il permettait au Sous-Comité de prendre des décisions ambitieuses qui pouvaient être rapidement contestées par les organismes chargés des différents modes de transport, alors que, si une convention mondiale était adoptée, ces décisions nécessiteraient un large consensus et il serait donc beaucoup plus difficile de suivre le progrès technique.

113. L'attention des participants a été appelée sur les documents informels INF.47 et INF.48, qui rendent compte des débats qui se sont tenus à ce propos lors des dernières sessions du Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI et du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI, au cours desquelles les deux organisations avaient manifesté leur intérêt pour un renforcement de l'harmonisation multimodale, l'OACI montrant toutefois quelques réticences à l'élaboration d'une convention multimodale mondiale.

114. Le Sous-Comité a finalement décidé que cette question nécessitait davantage de consultations avec les divers organes internationaux concernés et les États membres, et qu'elle devrait être réexaminée lors de la prochaine session sur la base de documents officiels.

## **AMÉLIORATION DE LA COMMUNICATION DU DANGER**

### **Apposition au pochoir de la marque ONU sur les emballages**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/54 (DGAC).

115. Plusieurs experts ont estimé que la proposition du DGAC visant à modifier le paragraphe 6.1.3.1 pour autoriser les petites discontinuités dues à l'apposition de la marque ONU

au pochoir visait principalement à résoudre un problème d'application lié à l'interprétation du Règlement type dans un pays en particulier. Il a été noté que le Règlement type stipulait uniquement que la marque ONU devait être apposée de façon durable et lisible, sans préciser les moyens d'y parvenir. Même si la plupart des experts ont estimé que le marquage au pochoir défendu par le DGAC était acceptable, le citer expressément dans le Règlement type nécessiterait que l'on cite aussi toutes les autres techniques acceptables, et pas seulement dans le chapitre 6.1 mais aussi dans tous les autres chapitres pertinents de la Partie 6.

116. Le représentant du DGAC a dit qu'il envisagerait de soumettre une nouvelle proposition.

### **Tolérance pour les étiquettes qui diffèrent des modèles présentés au chapitre 5.2**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/50 (Royaume-Uni).

Document informel: INF.20 (Royaume-Uni).

117. Tout en reconnaissant que les légères différences existant entre les modèles d'étiquette selon le mode de transport considéré n'étaient pas inquiétantes du point de vue de la sécurité, plusieurs experts ont estimé que l'on ne pouvait pas attendre des inspecteurs qu'ils exercent leur propre jugement pour déterminer si oui ou non le non-respect des prescriptions d'un instrument juridique pouvait être considéré comme une violation. La solution du problème passait donc probablement par une harmonisation plus poussée avec le Règlement type à cet égard. D'autres experts ont fait valoir que les inspecteurs devraient être mieux formés.

118. L'expert du Royaume-Uni a retiré sa proposition et indiqué qu'elle envisagerait d'en soumettre une version révisée.

Document informel: INF.23 (États-Unis d'Amérique).

119. Le Sous-Comité a accepté la proposition visant à assouplir les dispositions concernant l'emplacement du numéro ONU sur les plaques étiquettes ou à placer le texte additionnel et le numéro ONU sur une étiquette, et il a modifié les paragraphes 5.3.2.1.2 a) et 5.2.2.2.1.3 en conséquence (voir l'annexe).

## **PRINCIPES DIRECTEURS DU RÈGLEMENT TYPE**

### **Citernes mobiles**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/51 (États-Unis d'Amérique).

120. Le Sous-Comité s'est félicité du travail effectué par l'expert des États-Unis d'Amérique et les experts ont été invités à communiquer leurs remarques afin que l'expert des États-Unis puisse en tenir compte dans une nouvelle version.

### **GRV**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/52 (États-Unis d'Amérique).

Document informel: INF.37 (États-Unis d'Amérique).

121. L'expert des États-Unis d'Amérique a pris note des commentaires des autres experts et préparera une nouvelle proposition pour la prochaine session. Il a demandé que l'annexe 2 du document informel INF.37 soit déjà soumise en tant que proposition officielle.

Document informel: INF.8 (Royaume-Uni).

122. Des experts ont estimé que certains des principes directeurs proposés étaient contestables et ne devraient servir qu'à donner des explications sur le Règlement type, sans faire double emploi avec le texte.

123. Le Sous-Comité a estimé qu'un complément de travail était nécessaire et que la publication de ces principes directeurs sur le site Web de la CEE devrait être soumise à l'approbation du Comité.

## **QUESTIONS DIVERSES**

### **Décisions prises par la vingtième session du Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses**

Document informel: INF.47 (secrétariat).

124. Le Sous-Comité a pris note des décisions prises par le Groupe d'experts de l'OACI sur les marchandises dangereuses.

### **Décisions prises par la dixième session du Sous-Comité de l'OMI du transport des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (DSC 10)**

Document informel: INF.48 (secrétariat).

125. Le Sous-Comité a pris note des décisions de la dixième session du DSC et a noté en particulier qu'elle avait adopté les critères du SGH pour les polluants aquatiques. Les matières répondant aux critères devront être décrites comme des polluants marins dans le document de transport. Le Code IMDG contiendra une liste non exhaustive des polluants marins, et les matières répondant aux critères mais ne figurant pas sur la liste devront être transportées conformément aux dispositions pertinentes. L'actuel signe distinctif des polluants marins sera remplacé par celui du SGH. Quant à l'annexe 3 de la Convention MARPOL, elle sera modifiée en conséquence et l'application de ses dispositions deviendra facultative à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 et obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010.

### **Mise à jour du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2005/36 (Allemagne).

126. Le Sous-Comité a pris note de quelques questions concernant les dangers physiques qui, aux dires de l'expert de l'Allemagne, n'étaient pas correctement prises en considération dans le SGH.

127. Étant donné qu'il était considéré comme le centre de coordination des dangers physiques répertoriés dans le SGH, le Sous-Comité a dit qu'il souhaiterait être chargé de cette tâche si le Sous-Comité du SGH décidait de poursuivre l'examen de ces questions. Cette tâche ne saurait être achevée au cours de la présente période biennale et devrait donc être poursuivie pendant la période suivante, mais, étant donné qu'une réunion d'experts sur les explosifs était prévue pendant la session de juillet 2006, il serait possible d'envisager des consultations préliminaires à cette occasion-là. Des experts du stockage et de la fourniture d'explosifs devraient être invités à y participer étant donné que cette question dépassait le secteur des transports et qu'elle nécessiterait une coopération intersectorielle. L'expert de l'Allemagne a accepté de présenter une proposition plus détaillée pour la prochaine session.

### **Demande de statut consultatif par RECHARGE**

Document informel: INF.3 (RECHARGE).

128. Le Sous-Comité a décidé d'accorder le statut consultatif à l'organisation non gouvernementale RECHARGE.

### **Procédures d'urgence**

129. Le Sous-Comité a noté que le Gouvernement de la Roumanie avait publié une traduction en langue roumaine du guide nord-américain des interventions d'urgence, moyennant des adaptations tenant compte du contexte national.

### **Approche modulaire**

Document: ST/SG/AC.10/C.4/2005/6 (Canada).

Document informel: INF.42 (Royaume-Uni).

130. Le Sous-Comité a pris note du document sur l'approche modulaire soumis par le Canada au Sous-Comité du SGH, ainsi que des observations formulées par l'expert du Royaume-Uni à propos du secteur des transports.

131. Plusieurs avis ont été exprimés, mais plusieurs experts ont estimé qu'il n'était pas souhaitable que le Sous-Comité prenne position sur le document établi par le Canada. Plusieurs experts ont rappelé que, dans le secteur des transports, l'approche modulaire était coordonnée au niveau international par le Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses, ce qui empêchait les disparités dues à des décisions des autorités nationales compétentes. Ils ont émis le vœu que chaque secteur adopte une approche uniforme qui lui soit propre.

132. Les participants se sont prononcés, sans toutefois parvenir à un consensus, pour un soutien à l'interprétation de l'approche modulaire proposée par l'expert du Royaume-Uni dans le document INF.42, en ce qui concerne le secteur des transports. L'exemple proposé, pour la communication du danger, selon lequel les polluants aquatiques devaient être signalés par une étiquette de la classe 9 dans le secteur des transports n'était pas correct puisque cela ne conviendrait pas au transport maritime, où les critères SGH de pollution aquatique s'appliqueraient aussi à des matières répondant à ces critères pour d'autres cibles.

133. Le Sous-Comité a décidé que le paragraphe 1.1.3.1.5.5 de la proposition du Canada devrait préciser que, dans le secteur des transports, certains emballages peuvent être dispensés des dispositions relatives à l'étiquetage dans certaines conditions, à moins que l'on n'envisage des variantes à ces dispositions.

#### **ADOPTION DU RAPPORT**

134. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa vingt-huitième session ainsi que son annexe en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

-----