



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/27  
15 janvier 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

**RAPPORT DU COMITÉ D'EXPERTS SUR  
SA VINGT ET UNIÈME SESSION  
(4-13 décembre 2000)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
ORGANISATION DE LA SESSION .....	1 – 4
PARTICIPATION .....	5 – 9
TRAVAUX DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES .....	10 – 106
Élaboration de dispositions relatives au transport de gaz.....	10 – 21
Projets d'amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, y compris le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses et le Manuel d'épreuves et de critères, et propositions y ayant trait.....	22 - 97
Nouvelles propositions .....	98 – 106

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphe</u> s
MISE EN ŒUVRE DE LA RÉOLUTION 1999/62 DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL .....	107 – 119
Publication de la onzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) et de la troisième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères.....	107 – 109
Activités des organisations internationales chargées d'élaborer, sur le plan international, les règlements ou recommandations ayant trait au transport de marchandises dangereuses .....	110 – 117
Périodicité des amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses .....	118 – 119
ACTIVITÉS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION 21.....	120 – 138
Harmonisation générale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques.....	120
Dangers pour la santé et dangers pour l'environnement .....	121 – 131
Application de la résolution 1999/65 du Conseil économique et social.....	132 – 138
PROGRAMME DE TRAVAIL.....	139 – 159
Programme de travail pour la période biennale 2001-2002 et propositions s'y rapportant.....	139 – 158
Calendrier des réunions pour la période biennale 2001-2002.....	159
PROJET DE RÉOLUTION DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL .....	160
ÉLECTION DU BUREAU POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2001-2002 .....	161 – 162
QUESTIONS DIVERSES .....	163
ADOPTION DU RAPPORT .....	164

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Page</u>
ANNEXES	
Annexe 1 : Rapport du Groupe de travail sur les récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM).....	34
Annexe 2 : Amendements à la onzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type .....	36
Annexe 3 : Rapport du Groupe de travail sur le ST/SG/AC.10/2000/2 .....	37
Annexe 4 : Amendements à la troisième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères.....	40
Annexe 5 : Rapport du Groupe de travail ONU/OIT de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques.....	41
Annexe 6 : Projet de résolution 2001/XXX du Conseil économique et social Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses .....	44

## **ORGANISATION DE LA SESSION**

1. Le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa vingt et unième session du 4 au 13 décembre 2000, sous la présidence de M. S. Benassai (Italie) et la vice-présidence de M. F. Wybenga (États-Unis d'Amérique).
2. M. Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe, a souhaité la bienvenue aux participants.
3. Il a indiqué que tous les postes de la Section des marchandises dangereuses et des cargaisons spéciales étaient désormais pourvus, et que l'Assemblée générale avait accepté de fournir des ressources supplémentaires (un poste P4 et un poste G5) pour 2001 pour donner suite à la résolution 1999/65 du Conseil économique et social relative à la restructuration du Comité, et que ces ressources seraient également demandées pour le budget 2002-2003.
4. Il a souligné que la CEE-ONU coopérait de plus en plus étroitement avec les autres commissions régionales dans le domaine de la facilitation des transports, et que notamment dans le cas de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), cette coopération s'étendait au développement de réglementations nationales pour le transport intérieur de marchandises dangereuses.

## **PARTICIPATION**

5. Ont participé à cette session des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède.
6. Des observateurs de l'Autriche, des Bahamas, de la Finlande, du Portugal, de la République islamique d'Iran, de la Slovaquie, de la Suisse et de la Tunisie ont participé à la session en vertu de l'article 72 du Règlement intérieur du Conseil économique et social.
7. Des représentants de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et des institutions spécialisées ci-après étaient présents : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation internationale du Travail (OIT), Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation mondiale de la santé (OMS).
8. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi représentées : Commission européenne, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
9. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes ont participé à l'examen des points intéressant leur organisation : Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Association du transport aérien international (IATA), Confédération européenne des associations de fabricants de peintures, d'encre d'imprimerie et de couleurs d'art (CEPE), Compressed Gas Association (CGA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), European Cylinder Makers Association (ECMA), Association européenne des fabricants d'engrais (EFMA), Association européenne du gaz industriel (EIGA),

Fédération européenne des associations aérosols (FEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilées (FIATA), Hazardous Materials Advisory Council (HMAC), Chambre de commerce internationale (CCI), International Council of Chemical Associations (ICCA), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM), International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP), Commission électrotechnique internationale (IEC), Union internationale des transports routiers (IRU), Organisation internationale de normalisation (ISO), Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL), Union internationale des chemins de fer (UIC) et World Nuclear Transport Institute (WNTI).

## **TRAVAUX DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **Élaboration de dispositions relatives au transport de gaz**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/32/Add.1

ST/SG/AC.10/C.3/34, annexe 1

ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.1

ST/SG/AC.10/C.3/36, annexe 1

ST/SG/AC.10/2000/22 (EIGA)

ST/SG/AC.10/2000/27 (États Unis d'Amérique)

ST/SG/AC.10/2000/30 (CGA)

ST/SG/AC.10/2000/38 (France)

}

Rapports du Sous-Comité

Documents sans cote : INF.10 (Royaume Uni)

INF.16 (Royaume Uni)

INF.23 (Royaume Uni)

INF.24 (EIGA)

INF.38 (Canada)

INF.39 (ISO)

INF.46 (États Unis d'Amérique)

10. Le Comité a confié l'examen de ces documents au Groupe de travail des récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples, qui s'est réuni du 4 au 7 décembre 2000, sous la présidence de M. H. Puype (EIGA).

11. Le Groupe de travail a été prié de s'en tenir autant que possible aux solutions de compromis auxquelles les précédentes sessions du Sous-Comité étaient déjà parvenues.

12. Le Groupe de travail a été prié de n'examiner la proposition de la CGA relative aux récipients cryogéniques que si le temps le permettait, étant donné que le Sous-Comité était déjà convenu que cette question pourrait être examinée au cours de la prochaine période biennale.

***Rapport du Groupe de travail des récipients à gaz et conteneurs à éléments multiples (CGEM)***

Documents : INF.63 (Rapport intérimaire)

INF.69 (Rapport)

INF.69/Add.1 (Textes adoptés par le Groupe)

INF.77 (Modifications de fond)

INF.79 (Suisse)

INF.80 (Secrétariat)

INF.82 (Secrétariat)

13. Le Comité a pris note du rapport du Groupe de travail (soumis sous la cote INF.69 et reproduit à l'annexe 1 du présent rapport) et a examiné les textes proposés.

14. L'expert de la Belgique a proposé de fixer, au 4.1.6.1.10, une limite à la période durant laquelle des récipients à pression peuvent continuer à être transportés après expiration du délai pour l'épreuve périodique. Plusieurs experts ont estimé qu'une telle prescription ne pourrait pas être facilement mise en œuvre parce qu'il était nécessaire de transporter les vieux récipients si l'on voulait s'en débarrasser ou leur faire subir une épreuve. La proposition n'a pas été adoptée.

15. Le représentant de l'OTIF a dit que le tableau du chapitre 3.2 prescrivait l'instruction P200 pour le No ONU 1614 (cyanure d'hydrogène stabilisé, contenant moins de 3 % d'eau et absorbé dans un matériau inerte poreux) mais l'instruction P200 ne prévoyait rien pour cette matière. Le Comité a noté que le marginal 2603 de l'ADR contenait des prescriptions d'emballage (voir INF.80), mais ces prescriptions étant différentes de celles applicables aux États-Unis d'Amérique, il a été décidé de remplacer P200 par P099 en attendant que des dispositions d'emballage acceptables soient mises au point.

16. L'observateur de la Suisse a proposé de biffer le 6.2.2.5.2.6 c) proposé par le Groupe de travail au motif que, selon lui, laisser les entreprises choisir un organisme d'inspection parmi ceux agréés par l'autorité compétente irait à l'encontre de l'indépendance dont ces organismes d'inspection devaient faire preuve vis-à-vis des entreprises qu'ils contrôlaient. Cette proposition n'a pas été adoptée.

17. Au 6.2.2.6, l'experte de la Suède a noté que pour l'identification du pays dans le marquage des bouteilles à gaz, le Groupe de travail avait remplacé le code alpha-2 défini dans la norme ISO 3166-2:1997 par le signe distinctif de l'État utilisé pour les véhicules en trafic international conformément à la Convention de Vienne sur la circulation routière. Elle a dit que la lettre "S" pour la Suède pourrait être confondue avec la lettre "S" utilisée pour les solides. Le représentant de l'ISO a souhaité que le Comité revienne sur cette décision car l'ISO préconisait l'usage généralisé du code alpha-2 pour le proche avenir, notamment pour la facilitation des échanges de données en commerce international. Le Comité a cependant suivi l'avis du Groupe de travail à ce sujet.

18. La proposition de l'observateur de la Suisse visant à supprimer le paragraphe 4.2.4.4, qui interdisait le transport de CGEM après expiration du délai limite pour l'inspection périodique parce qu'il n'était pas possible de contrôler si un récipient avait été rempli avant ou après cette date, n'a pas été appuyée.

19. Outre le texte présenté dans le document sans cote INF.69/Add.1 adopté avec quelques modifications, le Comité a adopté les modifications de fond présentées dans le document INF.77 ainsi que les modifications corollaires aux autres instructions d'emballage figurant dans le document INF.82, là encore avec quelques changements. Tous les amendements au Règlement type annexé à la 11ème édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses qui ont été finalement adoptés figurent à l'annexe 2 du présent rapport (voir ST/SG/AC.10/27/Add.1).

20. L'expert de la Belgique, au sujet de la proposition du Groupe de travail (voir annexe 1 du présent rapport, par. 14) visant à reconduire son mandat pour la prochaine période biennale afin de traiter de questions qui doivent encore être examinées par le Sous-Comité ou l'ISO (récipients cryogéniques, dispositions relatives au transport de gaz de pétrole liquéfié et d'acétylène, bouteilles à gaz en matériaux composites, fûts à pression et prescriptions supplémentaires de service concernant le remplissage et le renouvellement d'agrément) a espéré que ces travaux n'entraîneraient pas de modifications importantes aux textes venant d'être adoptés.

21. Le Président a dit que le Groupe de travail avait défini un certain nombre de points qui restaient en suspens, et que si les propositions les concernant étaient nombreuses et détaillées, il était préférable qu'elles soient examinées en premier lieu par le Groupe de travail. Dans le cas contraire, elles pouvaient être directement étudiées par le Sous-Comité.

**Projets d'amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, y compris le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses et le Manuel d'épreuves et de critères, et propositions y ayant trait**

<u>Documents</u>	ST/SG/AC.10/C.3/32/Add.2	}	Projets d'amendements adoptés par le Sous-Comité
<u>de référence</u> :	ST/SG/AC.10/C.3/34/Add.2		
	ST/SG/AC.10/C.3/36/Add.1		

Documents : ST/SG/AC.10/2000/7 et -/Corr.1 (Secrétariat)

22. Le Comité a examiné le document récapitulatif des projets d'amendements au Règlement type et y a apporté quelques corrections. La liste récapitulative des amendements au Règlement type adoptés par le Comité est reproduite à l'annexe 2 du présent rapport (ST/SG/AC.10/27/Add.1).

***Corrosivité des matières liquides et solides relevant de la classe 8, groupe d'emballage III, pour l'acier et l'aluminium***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/2000/24 (Allemagne)

23. L'expert de l'Allemagne a réitéré sa demande exprimée au cours de la dernière session du Sous-Comité pour des commentaires sur cette proposition, et a demandé que ce point soit inscrit au programme de travail du Comité pour 2001-2002, ce qui a été accepté. Il a dit qu'il inviterait les experts intéressés à un Groupe de travail informel qui se tiendrait en Allemagne.

***Explications relatives aux codes utilisés dans les listes de matières autoréactives et de peroxydes organiques***

Document sans cote : INF.32 (Royaume-Uni)

24. La proposition de l'expert du Royaume-Uni a été adoptée, mais les explications en question seront reproduites dans un NOTA placé avant les listes plutôt que dans les remarques figurant à la fin (voir annexe 2).

***Prescriptions relatives aux échantillons de diagnostic***

Documents sans cote : INF.8 (États-Unis d'Amérique)  
INF.51 (OMS)

25. La proposition de l'expert des États-Unis d'Amérique de ne pas introduire un numéro ONU spécifique pour les échantillons de diagnostic n'a pas été adoptée.

26. Le Comité a noté la position de l'OMS concernant les échantillons de diagnostic, les matières infectieuses et les produits biologiques, notamment son souhait de revoir de manière générale les règles relatives au transport de matières infectieuses et d'échantillons de diagnostic en supprimant la classification par groupe de risques. Une telle révision pourrait être inscrite au programme de travail à condition que des propositions concrètes soient soumises, et il conviendrait aussi d'envisager une coopération avec les Parties contractantes à la Convention de Bâle et l'Union postale universelle.

***Nitrophényl-4hydrazine***

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/2000/40 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/2000/24 (États-Unis d'Amérique)

27. Plusieurs experts ont estimé que la matière visée dans la proposition des États-Unis d'Amérique devrait être considérée comme une matière explosive mouillée, qui ne devrait pas être, en principe, classée en tant que matière autoréactive mais en tant que matière explosive désensibilisée. La proposition des États-Unis d'Amérique, mise aux voix avec une modification consistant à appliquer une disposition similaire à la disposition spéciale 28 à cette matière, n'a pas été adoptée.

Document sans cote : INF.65 (États-Unis d'Amérique)

28. Suite à la décision ci-dessus, l'expert des États-Unis d'Amérique a proposé que la nitrophényl-4hydrazine soit classée dans la division 4.1 en tant que matière explosive désensibilisée pour tenir compte des avis exprimés. Cette proposition a été adoptée (voir annexe 2).



### ***Générateurs de gaz pour ceintures de sécurité***

Document :ST/SG/AC.10/2000/11 (Japon)

Document sans cote : INF.6 (Norvège)

29. La proposition du Japon, qui découlait des discussions du Sous-Comité (voir ST/SG/AC.10/C.3/36, par. 59) visait à introduire les générateurs de gaz pour ceintures de sécurité dans la description des numéros ONU 0503 et 3268.

30. Plusieurs experts ont estimé que ces générateurs de gaz n'étaient pas assimilables à des prétensionneurs de ceintures de sécurité puisqu'il s'agissait ni plus ni moins de dispositifs pyrotechniques qui devraient donc uniquement figurer dans la classe 1.

31. D'autres experts ont estimé qu'il fallait faire preuve de cohérence compte tenu des décisions prises pour les générateurs de gaz pour coussins gonflables, les modules de sacs gonflables et les prétensionneurs de ceintures de sécurité.

32. La proposition du Japon a été mise aux voix mais n'a pas été adoptée. Le texte figurant entre crochets pour les numéros ONU 0503 et 3268 dans le document ST/SG/AC.10/2000/7 a donc été supprimé (voir annexe 2).

### ***Séquence de l'information dans le document de transport***

Document :ST/SG/AC.10/2000/36 (IATA)

Documents sans cote : INF.5 (HMAC)  
INF.7 (États-Unis d'Amérique)  
INF.27 (Canada)  
INF.36 (CTIF)  
INF.62 (Nouvelle-Zélande)

33. Le représentant de l'IATA a demandé que le Comité revienne sur la décision du Sous-Comité de modifier la séquence de l'information requise dans le document de transport, car il estimait que cette séquence avait peu d'importance du point de vue de la sécurité mais que ce changement entraînerait un coût économique énorme pour le secteur aérien, à cause d'une part de la mise à jour des systèmes informatiques et d'autre part des programmes de formation.

34. Cet avis était partagé par les experts des États-Unis d'Amérique et du Canada qui ont développé en détail leurs arguments dans leurs documents sans cote respectifs. Ils ont déclaré que toute modification à leurs réglementations nationales devait pouvoir être justifiée du point de vue de la sécurité, notamment si ces modifications engendraient des coûts pour l'industrie mais que, dans ce cas précis, il n'y avait pas de véritable justification. Ils se réservaient donc la possibilité de ne pas appliquer la nouvelle séquence au cas où elle serait adoptée par le Comité.

35. Dans les documents sans cote INF.5 et INF.36, le HMAC et le CTIF ont eux aussi appuyé la proposition de l'IATA, et la représentante de l'OACI a déclaré que son organisation n'était pas non plus favorable au changement recommandé par le Sous-Comité.

36. Les experts de la Norvège et du Royaume-Uni se sont étonnés de la position prise par le CTIF et ont déclaré que les comités nationaux du CTIF de leurs pays n'avaient pas été consultés et ne partageaient pas cet avis. Ils ont estimé, comme plusieurs autres experts et observateurs, que le fait de placer le No ONU en première position dans le document de transport était un élément important de sécurité dans le contexte du transport international dans les régions multilingues comme l'Europe, où la langue utilisée dans le document de transport, qui n'était pas nécessairement l'anglais comme aux États-Unis ou pour le transport aérien, n'était pas toujours comprise par les services d'intervention d'urgence.

37. L'expert de la Belgique a rappelé qu'il avait présenté au Sous-Comité une proposition visant à ne pas prescrire une séquence déterminée, mais que cette proposition avait été rejetée. L'expert de la France et le représentant de l'ICCA ont estimé que cette solution réglerait convenablement le différend dû aux avis divergents sur cette séquence de l'information.

38. Le Comité a pris note d'un message transmis par l'observateur de la Nouvelle Zélande, qui soutenait la proposition de l'IATA mais indiquait que dans son pays aucune séquence déterminée n'était imposée.

39. Le représentant de l'UIC a déclaré que pour les transports ferroviaires internationaux l'indication du No ONU en première position était un facteur de sécurité, car lors de la première intervention en cas d'accident, les cheminots et les services d'urgence n'étaient pas en mesure de comprendre un nom chimique, surtout s'il figurait dans une langue étrangère. Ce n'est qu'au cours de la deuxième étape de l'intervention que les spécialistes pourraient utiliser l'information résultant de la connaissance du nom chimique. Il a indiqué par ailleurs que le Comité avait adopté des modifications à l'information à inclure dans le document de transport, notamment l'indication du risque subsidiaire, et que cette modification obligerait de toute façon l'industrie à modifier, pour des raisons de sécurité bien justifiées, ses systèmes informatiques et à former du personnel. Une modification simultanée de la séquence de l'information n'entraînerait donc pas des coûts supplémentaires. Il a proposé dans un premier temps que les deux séquences soient autorisées.

40. Le représentant de l'IATA a déclaré qu'il modifiait sa proposition pour autoriser l'usage facultatif des deux séquences. Les représentants de l'Allemagne, du Canada et des États-Unis d'Amérique ont dit que, compte tenu des discussions, ils appuyaient la proposition révisée de l'IATA.

41. Le représentant du Royaume-Uni a dit que ce compromis n'était pas satisfaisant car l'industrie de son pays souhaitait qu'il ne puisse pas y avoir de différences entre les diverses réglementations modales ou nationales, et que l'on s'en tienne donc à une seule séquence, applicable dans le monde entier et pour tous les modes de transport.

42. Les experts de la Belgique et de la France, ainsi que l'observateur des Bahamas, ont déclaré que ce compromis risquait effectivement de laisser le choix à chaque pays et à chaque organisation internationale de prescrire l'une ou l'autre des séquences, ce qui ne réglerait rien au problème actuel. Pour que ce compromis contribue réellement à la facilitation du transport international, il serait essentiel que tous les règlements nationaux et internationaux autorisent l'utilisation de l'une ou l'autre des deux séquences. Ils ont donc demandé à l'OACI et à l'IATA quelles étaient leurs intentions à ce propos.

43. La représentante de l'OACI a dit que cette option n'avait pas été discutée par son organisation et qu'elle ne pouvait donc pas se prononcer. Le représentant de l'IATA a dit que par principe la réglementation de l'IATA s'alignerait sur les Instructions techniques de l'OACI.

44. La proposition de compromis a été adoptée à une large majorité (voir annexe 2).

#### ***Quantités limitées (placardage des engins de transport)***

Document : ST/SG/AC.10/2000/10 (Allemagne, Australie, Suède)

Documents sans cote : INF.15 (AISE)  
INF.17 (CEPE)  
INF.21 (ICCA)  
INF.26 (Canada)  
INF.34 (Royaume-Uni)  
INF.42 (États-Unis d'Amérique)  
INF.50 (FEA)  
INF.57 (Allemagne, Australie, Suède)

45. Certains experts ont estimé qu'il était prématuré de trancher la question du placardage des engins de transport. Selon eux, la plaque-étiquette proposée par l'Allemagne, l'Australie et la Suède ne serait pas acceptable pour tous les pays ou tous les modes de transport, et l'on risquait donc de créer davantage de problèmes pour l'avenir que l'on ne pourrait en résoudre.

46. D'autres experts ont émis l'espoir qu'une décision serait prise à la présente session puisqu'ils estimaient indispensable que les engins de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées soient reconnaissables, par exemple pour la sécurité dans les tunnels routiers et ferroviaires. Ils ont fait remarquer qu'une telle prescription figurait déjà dans le Code IMDG pour le trafic maritime, mais que la mention "Limited Quantities" sur les engins de transport n'était pas jugée satisfaisante; ils préféreraient un marquage dans un losange, plus représentatif du transport de marchandises dangereuses.

47. Le Président a rappelé que le Sous-Comité avait déjà décidé en principe que les engins transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées devaient être reconnaissables grâce à un placardage approprié (ST/SG/AC.10/C.3/36, par. 68).

48. L'expert du Royaume-Uni a mentionné un projet de recherche de l'OCDE et de l'Association internationale permanente des congrès routiers (AIPCR) sur le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, qui avait été mis à la disposition des experts intéressés. Selon lui, les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ne présenteraient pas de danger particulier dans les tunnels nécessitant une réglementation supplémentaire.

49. L'expert de la France a contesté ce point de vue en disant que le projet en question contenait des propositions pour l'évaluation des risques et la prise de décisions en ce qui concernait l'interdiction, la réglementation et le contrôle de la circulation des véhicules empruntant des tunnels routiers. Il a dit que d'après les modèles d'évaluation de risque, on pouvait conclure qu'à quantité égale de matières inflammables, le risque dans les tunnels

en cas d'incendie était au moins égal pour les matières emballées en quantités limitées que pour celles emballées dans des emballages réglementaires ou en citernes, sinon supérieur à cause de la fragilité et de l'inflammabilité des emballages utilisés (carton et plastique).

50. Sur la base des commentaires formulés dans les différents documents sans cote, les experts de l'Allemagne, de l'Australie et de la Suède ont présenté une nouvelle proposition (INF.57), sur laquelle le Président a proposé au Comité de se prononcer.

51. L'expert des États-Unis d'Amérique, à propos du document ST/SG/AC.10/2000/21 de l'Allemagne, a fait remarquer que le Règlement type avait atteint un stade de maturité approprié et que toute nouvelle proposition d'amendement devrait être étayée par des justifications appropriées fondées sur une analyse de risque. Il a estimé qu'il n'était pas opportun de se prononcer à la présente session sur une question aussi importante en se fondant sur des documents sans cote et a proposé de voter d'abord sur la question de savoir si une décision devait être prise immédiatement.

52. Cette proposition a été appuyée par l'expert du Canada, mais, mise aux voix, elle a été rejetée.

53. Certains experts ont alors souhaité que le Comité se prononce aussi sur la proposition de l'ICCA selon laquelle le Règlement type ne devrait contenir que les caractéristiques des plaques-étiquettes qui pourraient être utilisées lorsque des réglementations modales nationales ou internationales l'imposaient, mais qui ne seraient pas systématiquement prescrites.

54. Après quelques discussions sur la procédure, le Président a proposé de voter en premier lieu sur la proposition contenue dans le document sans cote INF.57, étant entendu que si elle était adoptée l'on voterait ensuite sur celle du document INF.21 pour savoir dans quelles conditions la plaque-étiquette était requise.

55. La proposition de l'Allemagne, de l'Australie et de la Suède (INF.57) a été mise aux voix mais n'a pas été adoptée.

### ***Rubriques concernant le nitrate d'ammonium***

Document : ST/SG/AC.10/2000/19 (Allemagne)

Document sans cote : INF.40 (Allemagne)

56. La proposition de l'Allemagne visait à introduire sous le No ONU 2067 les mélanges de nitrate d'ammonium et de matières incompatibles comme le chlorure de potassium, le phosphate d'ammonium et le sulfate d'ammonium, ainsi que les mélanges contenant en tout plus de 0,4 % de matières organiques ou combustibles. L'expert de l'Allemagne a dit qu'une solution serait d'inclure toutes les matières organiques dans la disposition spéciale 307. Une autre solution serait de supprimer le terme "compatible".

57. Le représentant de l'EFMA a dit que, compte tenu des accidents dramatiques que ces mélanges avaient provoqués après la seconde guerre mondiale, il était nécessaire de fixer un seuil maximal pour les matières organiques ou combustibles. Bien que la proposition

de l'Allemagne soit fondée sur des expériences de sensibilité aux chocs, elle ne tenait pas suffisamment compte des propriétés comburantes ou d'auto-échauffement de ces mélanges.

58. Le Comité a finalement accepté la solution proposée par l'expert de l'Allemagne, c'est-à-dire modifier le paragraphe c) de la disposition spéciale 307 pour viser tous les matériaux inorganiques, en supprimant le mot "compatibles" (voir annexe 2).

#### ***Responsabilité du classement des marchandises dangereuses***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/2000/13 (Argentine)

59. Plusieurs experts ont estimé que les dispositions proposées par l'Argentine au 2.0.0 n'étaient pas nécessaires car il était déjà précisé que le classement pouvait relever de l'autorité compétente mais relevait en fait, dans la plupart des cas, de l'expéditeur. En signant la déclaration dans le document de transport, l'expéditeur s'engageait à se charger du classement, et les législations nationales pouvaient prévoir des contrôles et des pénalités en cas d'infraction.

60. Le Comité n'a pas adopté la proposition de l'Argentine et lui a demandé de réexaminer la question en se fondant sur les observations reçues.

#### ***Emballages en plastique pour l'acide nitrique***

Document : ST/SG/AC.10/2000/3 (Belgique et Pays-Bas)

Document sans cote : INF.11 (Royaume-Uni)

61. L'expert des États-Unis d'Amérique a pris note que l'acide nitrique du groupe d'emballage I répondait aux critères de la classe 8 et de la division 5.1 et nécessitait des emballages spécialisés. Le Comité a néanmoins adopté les propositions relatives à l'utilisation d'emballages en plastique pour l'acide nitrique du groupe d'emballage I et pour l'acide fluorhydrique en notant, comme l'a signalé l'ICPP, que ces emballages sont actuellement permis et utilisés sans problème de sécurité (voir annexe 2).

#### ***Emballages pour micro-organismes génétiquement modifiés (No ONU 3245)***

Document : ST/SG/AC.10/2000/39 (États-Unis d'Amérique)

62. Le Comité a accepté la proposition selon laquelle le paragraphe 1 de l'instruction d'emballage P904 devrait préciser que les emballages doivent répondre au niveau de performance du groupe d'emballage III, puisque cette instruction était précisément conçue pour que tout emballage permis selon les instructions d'emballage P001 ou P002 soit autorisé.

63. Suite à une remarque de l'expert de la Belgique, le Comité a confirmé que si les emballages répondant au niveau de performance du groupe d'emballage III étaient permis, ceux répondant au niveau de performance des groupes I et II l'étaient également, cette prescription devant s'entendre comme prescription minimale.

***Procès-verbal d'épreuve concernant les emballages conçus pour les matières infectieuses (chap. 6.3)***

Document : ST/SG/AC.10/2000/15 (Royaume-Uni)

64. La proposition du Royaume-Uni visant à ajouter une section 6.3.3 a été adoptée (voir annexe 2).

***Reconstruction, réparation et entretien régulier des GRV***

Documents : ST/SG/AC.10/2000/5 (Belgique) et  
ST/SG/AC.10/2000/37 (ICCR, ICCP, ICIBCA, ICCA)

65. Après examen des propositions de la Belgique et des commentaires y relatifs de l'ICCR, de l'ICCP, de l'ICIBCA et de l'ICCA, le Comité a adopté plusieurs modifications aux dispositions adoptées par le Sous-Comité, relatives à la reconstruction, la réparation et l'entretien régulier des GRV (voir annexe 2).

66. La proposition relative au paragraphe 4.1.2.5 n'a pas été adoptée.

***Emballages pour peintures et encres***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/2000/3 (Argentine)

67. En ce qui concerne la première remarque de l'expert de l'Argentine sur les différences entre le Règlement type et le Code IMDG, le Comité a relevé que ces différences n'existaient plus dans l'amendement 30 au Code IMDG.

68. En ce qui concerne la deuxième proposition relative aux épreuves sur les emballages 1A1 conçus pour le transport des solvants de faible viscosité, l'experte de l'Argentine a été invitée à présenter une proposition plus précise d'amendement aux textes actuels dans le courant de la prochaine période biennale.

***Utilisation de la marque W pour les grands emballages***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/2000/7 (Argentine)

69. Le Comité a relevé que le texte du paragraphe 6.6.1.3 pour les grands emballages correspondait à celui du paragraphe 6.1.1.2 pour les emballages, et que si l'on divisait ce paragraphe en deux paragraphes distincts, il faudrait appliquer la même logique au 6.1.1.2. Par ailleurs, le 6.6.1.4 proposé par l'Argentine ne reprenait pas la disposition importante selon laquelle les autres méthodes d'épreuve autorisées par ce paragraphe devaient être équivalentes à celles du chapitre 6.6.

70. L'experte de l'Argentine a dit qu'elle souhaitait étudier ces questions plus en détail et qu'elle présenterait éventuellement une proposition révisée au cours de la prochaine période biennale.

### *Émulsions à base de nitrate d'ammonium*

Documents : ST/SG/AC.10/2000/20 (Rapport du Groupe de travail de la session de juillet 2000)  
ST/SG/AC.10/2000/14 (Canada)

Documents sans cote : INF.9 (Australie)  
INF.14 (France)  
INF.18 (États-Unis d'Amérique)  
INF.37 (HMAC)  
INF.41 (Allemagne)  
INF.66 (France)

71. Un Groupe de travail s'est réuni pendant la session pour un examen préliminaire de ces documents. Le Président de ce groupe, M. A. Johansen (Norvège), a indiqué qu'il n'avait pas été possible pour le groupe, au terme de deux ans de travail, de mettre au point un régime d'épreuves satisfaisant et que les travaux devraient se poursuivre durant la prochaine période biennale.

72. Plusieurs experts ont rappelé que ces émulsions étaient transportées en quantités considérables dans le monde entier et que la France avait déjà formulé une proposition, il y a deux ans pour régler un problème pratique puisqu'il n'existait aucun accord sur la façon de classer, de définir et de transporter ces matières. Ils ont donc proposé d'adopter une solution intermédiaire sur la base des documents informels INF.9 et INF.66, qui permettrait au moins de classer et de définir les émulsions, les suspensions et les gels et de fixer des règles de base pour leur transport, tout en subordonnant le classement et le transport à l'approbation des autorités compétentes.

73. D'autres experts ont préféré que le Comité ne prenne pas de décision à la présente session et recrée un Groupe de travail informel pour la prochaine période biennale.

74. L'expert des États-Unis a dit que le Groupe de travail informel qui s'était réuni au cours de la présente période biennale avait déjà formulé de bonnes propositions à sa réunion d'Engene (Norvège) en octobre 1999, et ce n'était qu'à la dernière session du Sous-Comité que certaines délégations avaient remis en cause ces propositions, au niveau du Groupe de travail. Le Groupe de travail avait alors introduit de nouvelles épreuves, qui permettaient d'obtenir des données, étant entendu que les résultats en question seraient communiqués à la session du Comité, ce qui n'avait pas été fait. Il s'est donc déclaré opposé à une nouvelle réunion du groupe informel inter-session, parce que ce groupe n'avait pas de mandat précis et qu'il n'y avait aucune garantie que les résultats des épreuves seraient disponibles, et qu'enfin ces réunions informelles étaient très coûteuses. Il préférerait éventuellement une réunion d'un groupe de travail durant la session régulière du Sous-Comité en juillet 2001.

75. Le Comité a finalement décidé d'adopter une solution provisoire consistant à classer ces matières dans la division 5.1, groupe d'emballage II et à laisser aux autorités compétentes le soin de déterminer les conditions de transport. Une solution définitive devrait être recherchée au cours de la prochaine période biennale.

76. Un représentant de l'ICCA a proposé qu'une session d'un groupe de travail informel organisée par l'industrie se tienne en Espagne, en avril. Six experts ont indiqué qu'ils souhaitaient

y participer, tandis que deux autres préféreraient que le groupe se réunisse durant la session du Sous-Comité.

Document sans cote : INF.74 (Norvège)

77. Sur proposition du président du Groupe de travail, le Comité a décidé que ce groupe devrait examiner les documents suivants :

- ST/SG/AC.10/2000/20 et -/Corr.1;
- Documents sans cote INF.9, INF.14, INF.18, INF.37, INF.41, INF.54 et INF.72 soumis à la présente session;
- Rapport du Comité sur sa vingt et unième session;
- Nouveaux documents contenant les résultats des épreuves relatives à la nouvelle série 8 d'épreuves proposée.

Le groupe a pour mandat de

- Déterminer les critères de classification appropriés;
- Préparer de nouvelles méthodes d'épreuve et évaluer les méthodes existantes, afin de mieux évaluer les propriétés explosives des émulsions, suspensions et gels;
- Proposer des conditions de transport adaptées à chaque type, notamment en ce qui concerne les emballages, GRV et citernes.

### ***Projet de norme ISO sur les emballages pour marchandises dangereuses***

Document sans cote : INF.22 (Royaume-Uni)

78. L'expert du Royaume-Uni a rappelé qu'un projet de norme ISO/EN 16104 était en préparation avec pour but d'interpréter la section 6.1.5 et de normaliser le système d'épreuves des emballages pour marchandises dangereuses. Il a dit qu'un vote final sur le projet de norme aurait lieu au printemps 2001 et il a présenté, au nom du Groupe de travail ISO/CEN concerné, des propositions de modification du chapitre 6.1 qui pourraient être prises en compte dans la norme si le Comité les adoptait. Sur d'autres points, le Groupe de travail ISO/CEN a sollicité des avis en vue d'élaborer d'éventuelles propositions pour la prochaine période biennale.

79. Plusieurs experts ont exprimé une réserve de principe sur la procédure, car ces propositions étaient nouvelles, n'avaient pas été soumises au Sous-Comité et n'avaient même pas été présentées au Comité en tant que document officiel. Il a donc été convenu de ne se prononcer éventuellement que sur les propositions strictement de forme.

80. L'expert du Royaume-Uni a dit que ces propositions visaient à résoudre les problèmes pratiques rencontrés lors des épreuves. Il a rappelé que le Groupe de travail ISO/CEN comptait des spécialistes des épreuves accrédités par les gouvernements. Les propositions soumises n'avaient été finalisées qu'en novembre. Tout commentaire des experts du Comité sur le projet



de norme pouvait lui être communiqué par écrit d'ici la fin mars, après quoi il se chargerait de le transmettre au groupe ISO/CEN.

81. L'expert de la France a estimé que le mandat du Groupe de travail ISO était de compléter le chapitre 6.1 par un travail d'interprétation et de classification mais que, en définitive, le projet de norme reprenait la réglementation en transformant son libellé. Il a fait remarquer que cette proposition revenait à essayer de modifier la réglementation sur la base d'un projet de norme qui n'avait pas encore été adopté. Par ailleurs, remplacer des prescriptions du Règlement type par des renvois à des normes contenant des prescriptions revenait à transférer à des organes non gouvernementaux le pouvoir décisionnel sur l'évolution de la réglementation en matière de sécurité.

82. Après quelques échanges de vues sur la nature de chacune des propositions, l'expert du Royaume-Uni a retiré son document en invitant de nouveau les experts du Comité à lui transmettre des commentaires par écrit pour qu'il puisse en informer le Groupe de travail ISO/CEN et préparer une proposition officielle pour la prochaine période biennale.

### *Citernes mobiles*

Documents sans cote : INF.3 (UIC)

INF.44 (États-Unis d'Amérique)

83. Le représentant de l'UIC a dit qu'il serait difficile pour les exploitants de citernes mobiles de mettre en œuvre les dispositions du chapitre 4.2 parce que les valeurs de pression minimale d'épreuve données au 4.2.4.2.6 pour l'instruction de transport en citernes mobiles (T) applicables à une matière donnée d'après le tableau du chapitre 3.2 ne correspondaient pas nécessairement à la pression d'épreuve pour cette matière, qui devait être calculée selon le 6.7.2.1. Cette situation obligerait les expéditeurs à faire des calculs compliqués pour chaque matière transportée, et dans un souci de simplification, notamment pour les citernes à usage multiple, il a proposé de ne prendre en compte que la pression d'épreuve fixée au 4.2.4.2.6.

84. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que lorsque le Groupe de travail des citernes mobiles avait établi ces dispositions, il était bien clair que la pression d'épreuve pour une matière donnée devait aussi être calculée, et que de la valeur obtenue par calcul et de la valeur indiquée au 4.2.4.2.6 on devait retenir la plus élevée. Dans le document sans cote INF.44, il proposait de modifier les textes pour clarifier cette interprétation.

85. Les avis étaient partagés sur cette question. La proposition de l'UIC simplifierait la situation mais ne répondrait pas à l'intention première des groupes de travail qui avaient élaboré ces prescriptions. La proposition des États-Unis d'Amérique paraissait, elle, répondre à cette intention première, mais elle n'apportait pas de réponse à la question de la mise en œuvre pratique des prescriptions et contenait par ailleurs de nouvelles prescriptions en ce qui concernait la responsabilité des expéditeurs.

86. Étant donné qu'il s'agissait de documents sans cote, plusieurs délégations ont préféré ne pas prendre de décision à la présente session avant d'avoir consulté leurs experts. Le Président a dit que dans l'ensemble le Comité considérait que les améliorations étaient nécessaires et que, s'il était possible de simplifier les prescriptions, les propositions à cet effet seraient les

bienvenues. Il a recommandé toutefois que ces questions ne soient abordées à l'avenir que sur la base de propositions officielles transmises à temps.

Document sans cote : INF.67 (Suède)

87. Contrairement à la décision prise par le Sous-Comité (voir ST/SG/AC.10/2000/7, modifications au chapitre 6.7), le Comité a estimé que les termes "yield strength" et "proof strength" sont les termes corrects à utiliser dans la version anglaise, de préférence à "yield stress" et "proof stress".

***Instruction d'emballage IBC03, disposition spéciale B11***

Document sans cote : INF.60 (Royaume-Uni)

88. On a fait remarquer qu'il y avait une contradiction entre la disposition supplémentaire de l'instruction IBC03, qui prévoyait que seuls les liquides dont la pression de vapeur est égale ou inférieure à 110 kPa à 50 °C, ou à 130 kPa à 55 °C, sont autorisés, et la nouvelle disposition spéciale B11 (voir ST/SG/AC.10/2000/7), qui autorisait l'ammoniac en solution (No ONU 2672) en concentration de 25% au plus, alors que certaines de ces solutions avaient une pression de vapeur supérieure à 110 kPa à 50 °C.

89. Il a été rappelé que l'autorisation de transporter ces solutions en GRV résultait d'un compromis, et l'expert du Royaume-Uni a proposé une modification à la disposition supplémentaire de l'instruction d'emballage IBC03 pour éliminer cette contradiction. Cette modification a été adoptée (voir annexe 2).

***Transport de matières solides en conteneurs pour vrac***

Documents : ST/SG/AC.10/2000/1 (Allemagne)  
ST/SG/AC.10/2000/16 (Royaume-Uni)

Documents sans cote : INF.4 (Royaume-Uni)  
INF.35 (Allemagne)

90. Le document sans cote INF.35 fait suite à la demande du Sous-Comité faite à l'expert de l'Allemagne de préparer un nouveau texte de synthèse des prescriptions relatives au transport de matières solides en conteneurs pour vrac (ST/SG/AC.10/C.3/36, par. 21).

91. Le Comité a considéré que les textes préparés n'étaient pas suffisamment élaborés pour être adoptés à la présente session, et les experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni ont été invités à préparer une proposition commune concernant tous les aspects du transport de matières solides en vrac dans divers types d'engins de transport. Les experts ayant émis des observations à la présente session ou souhaitant en émettre ont été priés de les transmettre par écrit avant la fin mars aux experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni.

***Propositions d'amendement diverses***

Document : ST/SG/AC.10/2000/2 (OMI)

Documents sans cote : INF.68 et INF.68/Rev.1 (Vice-Président)

92. Le Comité a confié l'examen des propositions de l'OMI à un groupe de travail présidé par le Vice-Président et a adopté le rapport de ce groupe (INF.68/Rev.1 reproduit en tant qu'annexe 3) (voir aussi l'annexe 2 pour les amendements adoptés).

***Piles au lithium***

Documents : ST/SG/AC.10/2000/13 (Japon et États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/2000/25 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/2000/40 (Japon)

Documents sans cote : INF.13 (Royaume-Uni)  
INF.31 (France)  
INF.52 et INF.56 (CEI)  
INF.81 (Groupe de travail)

93. L'examen des propositions relatives aux piles au lithium a été confié à un groupe de travail présidé par le Vice-Président, et les textes mis au point par ce groupe ont été présentés dans le document sans cote INF.81.

94. L'expert du Royaume-Uni a dit qu'il considérait que la disposition spéciale 188 révisée était indûment restrictive, et que seules les épreuves 1 à 5 étaient appropriées. Il a proposé de supprimer les épreuves 6, 7 et 8, mais cette proposition n'a pas reçu de soutien et n'a pas été adoptée.

95. Le Comité a adopté les textes proposés par le Groupe de travail avec quelques corrections (voir annexe 2 pour les dispositions spéciales 188 et 230 et l'annexe 4 pour la section 38 du Manuel d'épreuves et de critères).

96. L'expert du Royaume-Uni a dit que les prototypes de piles au lithium transportés actuellement avaient déjà été approuvés suivant le régime d'épreuve actuel, et il a proposé que le Comité prévoit, contrairement à son habitude, des mesures transitoires pour l'application de ces nouvelles épreuves afin d'assurer une mise en œuvre harmonisée et simultanée pour tous les modes de transport.

97. Le Comité ne s'est pas prononcé sur cette suggestion. Il a estimé qu'il serait peut-être préférable d'envisager de manière plus globale des dispositions provisoires des futures versions révisées du Règlement type.

## **Nouvelles propositions**

### ***Classement des déchets et chutes de caoutchouc***

Document: ST/SG/AC.10/2000/8 (Australie)

98. La proposition de l'Australie d'appliquer la disposition spéciale 223 au No ONU 1345 a été adoptée (voir annexe 2).

### ***Amendement d'ordre rédactionnel au chapitre 4.1***

Document : ST/SG/AC.10/2000/33 (Royaume-Uni)

Documents sans cote : INF.73 (Secrétariat)  
INF.76 (groupe de rédaction)

99. Plusieurs experts ont estimé que les amendements rédactionnels proposés par le Royaume-Uni revenaient à faire appliquer certaines dispositions générales du chapitre 4.1 au transport de matières des classes 2 et 7 et de la division 6.2.

100. Un groupe de rédaction a été constitué pour examiner la question. On trouvera à l'annexe 2 les amendements au chapitre 4.1 adoptés par le Comité.

### ***Matières radioactives***

Documents sans cote : INF.70 (Secrétariat)  
INF.75 (Secrétariat)

101. Le Comité a adopté les corrections aux dispositions relatives à la classe 7 proposées par le secrétariat pour tenir compte des corrections apportées par l'AIEA au Règlement pour la sécurité du transport des matières radioactives (Errata à la publication ST-1), et des modifications mineures adoptées par le "Revision Panel" de l'AIEA à la session qu'il a tenue du 4 au 8 septembre 2000 (INF.70).

102. Le Comité a aussi pris note des changements de détail adoptés par le "Revision Panel" à la même session; n'ayant toutefois pas encore été formellement adoptés par l'AIEA (INF.75), ils ne pourront être pris en compte que lors de la prochaine période biennale.

### ***Transport du soufre***

Document : ST/SG/AC.10/2000/35 (Autriche)

Document sans cote : INF.19 (Autriche)

103. L'observateur de l'Autriche a proposé de supprimer la disposition spéciale 242, qui dispensait du Règlement type le soufre transporté en colis de moins de 400 kg ou présenté sous une forme particulière. Cette proposition faisait suite à un accident au cours duquel un chargement de soufre en sacs avait pris feu, et les équipes d'intervention d'urgence avaient eu des difficultés à maîtriser cet incendie parce qu'elles n'avaient pas été informées de la nature

dangereuse du chargement. Il a ajouté que même si le soufre pur et certaines formes particulières ne répondaient pas aux critères de classification, on savait par expérience que les incendies dégageaient du dioxyde de soufre qui était toxique et qui, en se combinant avec l'eau se transformait en acide sulfureux, susceptible de polluer les nappes phréatiques.

104. Plusieurs experts ont dit que la variété de soufre incriminé dans cet incendie était un soufre impur susceptible de se désagréger pour se transformer en poussière, et que l'incendie était précisément dû à ces poussières. L'expert de l'Allemagne a informé le Comité que les poussières de soufre pouvaient provoquer des explosions mais uniquement lorsqu'elles étaient contenues dans des récipients d'une capacité voisine de celle autorisée pour les emballages. Les épreuves sur la plupart des variétés de soufre, notamment sur le soufre se présentant sous une forme spécifique, montraient que le soufre ne répondait pas aux critères de la division 4.1. Il a également été rappelé que c'était sur la base des données présentées en 1992 que le Comité avait décidé de la disposition spéciale 242. Certains experts ont estimé que la cause de l'incendie en question n'avait pas été déterminée. Peut-être que la présence d'hydrocarbure dans le soufre et l'utilisation d'engins mécaniques pour le nettoyage avaient joué un rôle.

105. Les avis des experts étaient partagés : si certains étaient favorables à la réglementation du soufre sous toutes ses formes, d'autres estimaient que seul le soufre susceptible de former des poussières devait être réglementé, tandis que d'autres encore estimaient que toutes les formes devaient être exemptées. Après un premier vote où la proposition de l'Autriche de supprimer la disposition spéciale 242 a été rejetée, le Comité a voté sur une proposition orale de l'expert de la France de n'exempter que les formes spécifiques qui ne sont pas susceptibles de produire ces poussières, qui a été adoptée (voir annexe 2).

### ***Exclusion de la classe 1***

Document sans cote : INF.53 (OACI)

### ***Définition des liquides inflammables***

Document sans cote : INF.55 (OACI)

106. Les deux propositions de l'OACI, transmises tardivement sous forme de documents sans cote, ont donné lieu à des avis divergents de la part des experts. Il a donc été jugé préférable de reporter la discussion à la prochaine session, à laquelle les documents seront soumis sous une cote officielle.

## **MISE EN ŒUVRE DE LA RÉOLUTION 1999/62 DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

### **Publication de la onzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) et de la troisième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères**

Document de base : ST/SG/AC.10/2000/41 (Secrétariat) (texte de la résolution 1999/62)

Documents : ST/SG/AC.10/1/Rev.11 et Rectificatifs 1 et 2  
ST/SG/AC.10/11/Rev.3

107. Le Comité a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat dans l'ordre du jour annoté (ST/SG/AC.10/26/Add.1) et l'a instamment prié de publier la onzième édition révisée des Recommandations en langues arabe et chinoise<sup>\*</sup>, ainsi que la troisième édition révisée du Manuel d'épreuves et de critères en langues arabe, espagnole et française.

108. Le Comité a pris note que le secrétariat était en train d'étudier la possibilité de publier les Recommandations sur CD-Rom, mais que, en raison du coût de la mise au point d'un produit approprié et des investissements que cela entraînerait, aucune disposition n'avait encore été prise. Les délégations qui souhaiteraient contribuer financièrement à la mise au point d'un tel produit ont été invitées à se mettre en rapport avec le secrétariat. Ce dernier a été prié de poursuivre ses efforts à cet égard et d'envisager la possibilité de mettre le Règlement type sur Internet.

109. L'experte du Canada a déclaré que, lorsque les dossiers électroniques de la douzième édition révisée des Recommandations seraient disponibles, elle en fournirait aux experts du Comité une version sur CD-Rom, dans toutes les langues disponibles électroniquement.

### **Activités des organisations internationales chargées d'élaborer, sur le plan international, les règlements ou recommandations ayant trait au transport de marchandises dangereuses**

110. Le représentant de l'OMI a déclaré qu'une nouvelle version du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), restructurée et modifiée sur le modèle de la onzième édition révisée du Règlement type de l'ONU, était désormais disponible et entrerait en vigueur à compter du 1er janvier 2001, avec une période de transition d'un an.

111. Il a en outre précisé que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI avait décidé de modifier le chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974, amendée), afin de rendre obligatoire le Code IMDG à compter du 1er janvier 2004. Il en découlait que le prochain amendement (amendement 31) au Code IMDG, sur la base de la douzième édition révisée des Recommandations de l'ONU, ne deviendrait juridiquement applicable que le 1er janvier 2004. De la même façon, d'autres amendements pourraient être adoptés avec une périodicité de deux ans (à condition que le Comité de la sécurité maritime accepte de réviser sa politique actuelle qui consistait à modifier les instruments considérés comme obligatoires en vertu de la Convention SOLAS, uniquement

---

\* Note du secrétariat : La version chinoise a été publiée en janvier 2001 (numéro de vente : C.99.VIII.1).

tous les quatre ans), mais ils n'entreraient en vigueur que trois ans après les sessions du Comité d'experts des marchandises dangereuses, c'est-à-dire un an plus tard que les amendements aux autres instruments internationaux, tels que les Instructions techniques de l'OACI, l'ADR et le RID. Il a indiqué que le Code IMDG proprement dit pourrait être publié plus tôt et que si les pays membres de l'OMI le souhaitaient, ils pourraient recommander l'application de versions révisées du Code IMDG un an avant l'entrée en vigueur officielle des amendements, conformément à la procédure prévue par la Convention SOLAS, c'est-à-dire le 1er janvier 2003, dans le cas de la prochaine version.

112. Un membre du secrétariat a déclaré que l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) avaient aussi été amendés pour être alignés sur les nouvelles dispositions et la nouvelle structure du Règlement type de l'ONU et que lesdits amendements devaient entrer en vigueur le 1er juillet 2001, avec une période de transition de 18 mois. L'ADR comptait actuellement 36 Parties contractantes, dont 14 pays de l'Union européenne, et les dispositions de ses annexes A et B ainsi que celles du RID étaient applicables à la circulation nationale dans les pays de l'Union européenne par le biais de directives européennes. On s'attendait à ce que l'ADR et le RID soient amendés le 1er janvier 2003 pour faire entrer en vigueur la douzième édition révisée du Règlement type.

113. Le Comité a par ailleurs été informé qu'un nouvel accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) avait été adopté le 25 mai 2000, sous les auspices de la CEE-ONU et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et que le Secrétaire général de l'ONU en était le dépositaire ainsi que le dépositaire de l'ADR. Ce nouvel accord s'appliquait au transport de marchandises emballées, mais aussi aux vraquiers et aux bateaux-citernes. Il comptait déjà sept États signataires. Ses annexes allaient être restructurées, même si elles n'étaient pas encore entrées en vigueur, sur le modèle de l'ADR.

114. Le Comité a pris note que la CESAP avait publié à l'intention de ses États membres des Directives pour la création de systèmes nationaux et régionaux de transport intérieur de marchandises dangereuses, qui recommandaient l'application du Règlement type de l'ONU dans la région, ainsi que l'application du RID, de l'ADR et de l'ADN, selon le mode de transport intérieur.

115. Plusieurs experts ont estimé que le Comité devrait à l'avenir recommander les dates de mise en œuvre des amendements au Règlement type de l'ONU afin d'assurer une harmonisation au niveau mondial.

116. En réponse à une question du représentant de l'OMI, il a été confirmé que lorsqu'un nom était indiqué en majuscules entre parenthèses après la désignation officielle de transport, dans la colonne (2) de la Liste des marchandises dangereuses, ce nom pouvait être utilisé à la place de la désignation officielle de transport; par exemple, pour le numéro ONU 1170 ÉTHANOL (ALCOOL ÉTHYLIQUE), l'expéditeur pouvait déclarer les marchandises sous le nom de "ÉTHANOL" ou de "ALCOOL ÉTHYLIQUE".

117. En réponse à une autre question du représentant de l'OMI, l'expert de la Belgique a confirmé que, contrairement aux dispositions du Règlement type, le Code IMDG exigeait un document de transport des marchandises dangereuses pour les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées pour usage personnel ou domestique conformément aux dispositions du chapitre 3.4.

### **Périodicité des amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses**

118. Le Comité a noté que toutes les organisations internationales qui appliquaient les Recommandations de l'ONU appliquaient dorénavant des cycles d'amendements de deux ans et que la question serait à nouveau examinée par l'OMI à propos de l'application obligatoire du Code IMDG par le biais de la Convention SOLAS.

119. Le Comité a en outre noté que l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) avait décidé d'appliquer le même cycle d'amendements à son Règlement de transport des matières radioactives, afin de faciliter sa coopération avec le Comité et la mise en œuvre de ce règlement par le biais d'instruments juridiques internationaux.

## **ACTIVITÉS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION 21**

### **Harmonisation générale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques**

Document : ST/SG/AC.10/2000/42 (Secrétariat)

Document sans cote : INF.28 (Président)

120. Le Comité a pris note du rapport sur la seizième consultation du groupe de coordination de l'IOMC pour l'harmonisation du système de classification des produits chimiques, organisée par le BIT à Genève les 25 et 26 mai 2000, ainsi que des informations transmises par le Président sur la dix-septième consultation de ce groupe à Rome, les 2 et 3 novembre 2000.

### **Dangers pour la santé et dangers pour l'environnement**

Documents sans cote : INF.12 (OCDE)  
INF.30 (Président)  
INF.71 (OCDE)

121. Le Comité a pris note des résultats des travaux effectués par l'OCDE dans le domaine des dangers pour la santé et des dangers pour l'environnement, notamment pour la classification des mélanges, ainsi que des questions qui restent en suspens.

122. L'observateur des Bahamas a dit que le chapitre 9 du document relatif aux dangers des mélanges pour l'environnement paraissait très compliqué et a demandé s'il ne pouvait pas être simplifié pour être plus compréhensible par des non-chimistes, notamment en vue de son application dans la réglementation du transport.



123. Le représentant de l'OCDE a dit que ce chapitre serait rédigé à nouveau mais que plusieurs critères (toxicité, biodégradabilité et persistance) devaient être pris en compte et que cela ne simplifiait pas la tâche. Toutefois, l'OCDE s'efforcera de réduire le nombre d'options présentées dans ce document. Il a ajouté que son organisation pensait qu'une proposition définitive pour les mélanges serait prête en mai 2001.

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/2000/4 (Argentine)  
ST/SG/AC.10/2000/4 (Allemagne)

Document sans cote : INF.33 (Royaume-Uni)

124. L'expert du Royaume-Uni a présenté une version révisée de son projet de chapitre 2.9 du Règlement type relatif à la classification des matières dangereuses pour l'environnement en raison du risque de pollution aquatique. Toutefois, comme le Sous-Comité a décidé que ces dispositions ne devraient pas être incluses dans la prochaine édition du Règlement type (voir aussi ST/SG/AC.10/C.3/36, par. 126 à 134), il a invité tous les experts intéressés à lui soumettre leurs observations avant la fin mars 2001, afin qu'il puisse préparer une nouvelle proposition officielle.

125. Pour les mêmes raisons, les documents de l'Argentine et de l'Allemagne ont été inscrits au programme de travail de la prochaine période biennale.

### ***Risques physiques***

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.3  
ST/SG/AC.10/C.3/34, annexe 5  
ST/SG/AC.10/C.3/36, annexe 4  
ST/SG/AC.10/C.3/2000/34 (CSMA/FEA)  
ST/SG/AC.10/2000/23 (FEA)  
ST/SG/AC.10/2000/26 (États-Unis d'Amérique)

Documents sans cote : INF.69/Add.1 (Rapport du Groupe de travail des récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples)  
INF.78 (Président du Groupe de travail ONU/OIT de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques)  
INF.61 (FEA)

126. Ce sous-point a été examiné par un groupe de travail ONU/OIT, dont le rapport est reproduit à l'annexe 5.

*Systèmes d'étiquetage et de communication des risques*

Document : ST/SG/AC.10/2000/43 (Secrétariat/OIT)

Documents sans cote : INF.29 (Président)  
INF.47 (OIT)

127. Le Comité a pris note des rapports des cinquième et sixième réunions du Groupe de travail de l'OIT pour l'harmonisation de la communication des risques chimiques (Genève, 22-25 mai 2000 et Rome, 30 octobre - 2 novembre 2000), ainsi que des rapports établis par le Président au sujet de ces réunions.

128. Le Comité a également pris acte de ce qu'un groupe de rédaction de l'OIT se réunirait du 22 au 25 janvier 2001 pour établir un document de la "phase 3" et qu'il était prévu qu'une proposition finale puisse être adoptée à la prochaine réunion du Groupe de travail de l'OIT (21-25 mai 2001) pour adoption par le Conseil d'administration de l'OIT en juin 2001.

129. Plusieurs experts se sont déclarés préoccupés du fait que le signe conventionnel "bombe explosant" puisse être utilisé pour les explosifs de toutes les divisions. Ils ont émis le souhait que des experts en explosifs participent aux activités du Groupe de travail de l'OIT afin d'expliquer que pour les divisions 1.4, 1.5 et 1.6, il était important de communiquer aux services d'intervention d'urgence qu'il n'y avait pas de risque d'explosion et qu'appeler indûment l'attention sur ce risque par le signe conventionnel "bombe explosant" pourrait fausser le déroulement de l'intervention d'urgence.

130. En ce qui concerne la question de la couleur du fond des pictogrammes indiquant l'existence de risques, plusieurs experts ont jugé qu'il importait de conserver la couleur jaune pour le risque présenté par les comburants car cette couleur pourrait bien être plus importante que le symbole destiné aux équipes d'intervention d'urgence. Certains d'entre eux ne voyaient aucune objection à employer pour le fond de l'étiquette du système harmonisé la même couleur, par exemple orange ou jaune, que pour un pictogramme de risque spécifique, étant donné que cela était déjà le cas en Europe avec la couleur orange.

131. Les participants ont noté qu'il était envisagé d'utiliser les étiquettes de danger dans d'autres secteurs que les transports. Plusieurs experts ont fait valoir que, si tel était le cas, il faudrait s'assurer que les pictogrammes représentant un carré posé sur la pointe ne servent pas à symboliser des niveaux de danger supérieurs à ceux qu'ils symbolisent dans les transports, au risque de créer la confusion. Par exemple, le symbole "tête de mort sur deux tibias" qui risquait d'être utilisé pour les niveaux de toxicité supérieurs par la plupart des systèmes de réglementation, y compris des transports, ne devrait pas être utilisé pour les niveaux de toxicité inférieurs échappant à la réglementation des transports. Pour éviter toute confusion, il faudrait, le cas échéant, définir des signes conventionnels ou des pictogrammes spécifiques pour ces autres niveaux.

**Application de la résolution 1999/65 du Conseil économique et social**

Document : ST/SG/AC.10/2000/43 (Secrétariat)

Document sans cote : INF.41 (États-Unis d'Amérique et Italie)

132. Le Comité a noté que le Conseil économique et social avait décidé, qu'à compter de 2001, il serait restructuré en Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques, doublé de deux sous-comités, à savoir le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (Sous-Comité TMD) et le Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques (Sous-Comité SGH), à condition que le nombre total de jours de réunion ne soit pas supérieur à celui aujourd'hui affecté aux travaux du Comité pour une période biennale. Le Comité a également noté que les dates des diverses réunions du Comité et des sous-comités avaient déjà été prévues par le secrétariat et que l'Assemblée générale avait accepté d'accorder à la Division des transports de la CEE les ressources en personnel supplémentaires nécessaires à ces nouvelles activités en 2001.

133. Le Comité a noté qu'au moment de la réunion, seul sept États Membres de l'Organisation des Nations Unies avaient demandé à être membres du nouveau Sous-comité du système général harmonisé.

134. Le représentant de l'OIT a déclaré qu'il n'avait pas été possible, lors de la dernière session du groupe de coordination du Programme IOMC (voir INF.28), de parvenir à un consensus sur la composition du Comité restructuré.

135. Dans le document INF.43, les experts des États-Unis d'Amérique et de l'Italie ont estimé qu'un Comité élargi à participation ouverte pourrait déboucher sur un déséquilibre dans la représentation des intérêts du système général harmonisé et du secteur des transports, avec une probabilité accrue de voir le Comité outrepasser les intentions ayant présidé au mandat. Ils ont estimé qu'étant donné les limites du mandat, le plus économique serait un petit comité où les décisions seraient prises par consensus, et proposé que les membres du Comité soient constitués par le bureau (président et vice-président) de chaque sous-comité.

136. Un membre du secrétariat a rappelé que la question de la composition du Comité avait déjà été examinée par le groupe de coordination du Programme IOMC, selon lequel bien qu'il soit difficile de déterminer à l'heure actuelle sa taille et sa forme exacte, il faut, si l'on veut que le Comité soit efficace, qu'il compte le plus grand nombre de membres possible en regroupant les membres des deux Sous-Comités. Le Président du Forum intergouvernemental sur la sécurité chimique avait présenté cet avis (E/1999/90) au Conseil économique et social comme étant le fruit du consensus auquel était parvenu le groupe de coordination du Programme IOMC et le Comité en avait fait lui-même une condition à sa dernière session (ST/SG/AC.10/25, par. 114 d)), entériné en janvier 1999 par le groupe de coordination du Programme IOMC et présenté au Conseil par le Secrétaire général dans le document E/1999/43, par. 21 d), mentionné dans la résolution 1999/65. Il a fait observer que bien que la question ait été soulevée de nouveau auprès du groupe de coordination du Programme IOMC, aucun consensus différent, voire une décision nettement majoritaire, ne s'était dégagé, et il a estimé que si le Comité souhaitait proposer une solution différente pour sa composition, il faudrait,

afin d'éviter toute controverse au niveau du Conseil, qu'elle soit suffisamment étayée par des arguments convaincants appuyés par une large majorité.

137. L'expert du Canada a appuyé les points de vue des experts des États-Unis d'Amérique et de l'Italie.

138. Les experts de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Pologne, de la République tchèque, du Royaume-Uni et de la Suède, ainsi que les observateurs du Portugal et de l'Autriche ont dit ne pas appuyer la proposition contenue dans le document INF.43. Certains d'entre eux ont estimé que la composition du Comité devrait se limiter à 8 ou 12 États membres, alors que pour d'autres, il devrait être ouvert aux États membres participant aux deux sous-comités, et pour d'autres encore à tous les États membres.

## **PROGRAMME DE TRAVAIL**

### **Programme de travail pour la période biennale 2001-2002 et propositions s'y rapportant**

#### ***Programme de travail du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses***

<u>Documents</u>	ST/SG/AC.10/2000/6 (ICDM/ICCR)	(Épreuves de résistance pour les emballages)
	ST/SG/AC.10/2000/9 (Allemagne)	(Amendement au chapitre 6.7)
	ST/SG/AC.10/2000/12 (Espagne)	(Épreuves pour emballages)
	ST/SG/AC.10/2000/18 (ICPP)	(Remise en état des GRV souples)
	ST/SG/AC.10/2000/21 (Allemagne)	(Développement rationalisé du Règlement)
	ST/SG/AC.10/2000/29 (Pays-Bas)	(Affectation de numéros ONU aux matières, ainsi qu'à leurs solutions et mélanges)
	ST/SG/AC.10/2000/31 (Japon et Pays-Bas)	(Épreuve ONU de la bombe)
	ST/SG/AC.10/2000/32 (Canada)	(Division 6.2)
	ST/SG/AC.10/2000/34 (ICCA)	(Matières qui, au contact de l'eau, émettent des gaz corrosifs ou toxiques)
<u>Documents sans cote</u> :	INF.48 (Pays-Bas)	(Transport des artifices de divertissement à usage professionnel)
	INF.49 (Royaume-Uni)	(Publication de principes directeurs)
	INF.51 (OMS)	(Division 6.2)
	INF.58 (SEFEL)	(Épreuves pour emballages)
	INF.59 (Espagne)	(Épreuves pour emballages)

139. Le Comité a décidé que le programme de travail du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour la période biennale 2001-2002 devrait englober les sujets suivants :

- a) Dispositions supplémentaires pour le transport de gaz;
- b) Dispositions régissant le transport des matières solides en vrac dans des conteneurs;
- c) Révision des dispositions de la division 6.2;
- d) Critères de corrosivité des matières liquides et des matières solides relevant de la classe 8, groupe d'emballage III, pour l'acier et l'aluminium;
- e) Critères de classification des artifices de divertissement;
- f) Classification des émulsions, suspensions et gels de nitrate d'ammonium;
- g) Coopération avec l'AIEA pour les amendements des dispositions de la classe 7 et harmonisation de la terminologie;
- h) Suivi du Programme d'Action 21, chapitre 19, domaine d'activité B (Harmonisation de la classification et de l'étiquetage des produits chimiques, notamment :
  - Critères des aérosols inflammables;
  - Dispositions régissant la classification des matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz toxiques ou corrosifs;
  - Dispositions relatives à la classification des matières dangereuses pour le milieu aquatique;

en collaboration avec le BIT, l'OCDE et le Sous-Comité du SGH, selon le cas);

- i) Affectation correcte de numéros ONU, désignations officielles de transport et numéros d'instruction d'emballage en fonction de l'état physique;
- j) Mise au point d'une nouvelle épreuve harmonisée ONU de la bombe;
- k) Matières interdites au transport;
- l) Épreuve de résistance des emballages;
- m) Formule d'épaisseur équivalente des parois de réservoirs;
- n) Diverses propositions d'amendements du Règlement type.

***Remise en état des GRV souples***

140. En ce qui concerne le ST/SG/AC.10/2000/18, le Comité a pris note de la proposition de l'ICPP d'inclure la question de la remise en état des GRV souples dans le programme de travail de la prochaine période biennale. Plusieurs experts ont émis des réserves sur l'opportunité de ce travail, en partie parce qu'ils se demandaient si la remise en état des GRV souples était rentable et en partie parce que l'ICPP ne semblait pas être l'organisation appropriée pour soumettre des propositions portant sur tous les types de GRV souples.

141. Le Comité a demandé à l'ICPP de se concerter avec les autres organisations intéressées afin qu'une proposition globale concernant les GRV souples puisse être soumise dans le cas où l'industrie souhaiterait effectivement l'introduction de dispositions en ce sens.

***Classification des artifices de divertissement***

142. L'expert des Pays-Bas (voir aussi document INF.48) a informé le Comité qu'un très grave accident causé par des artifices de divertissement à usage professionnel, consécutif à une explosion massive dans un entrepôt, avait récemment plongé son pays dans la tragédie. L'enquête avait montré que dans la pratique une bonne partie de ces artifices de divertissement étaient importés aux Pays-Bas par voie maritime et déclarés en tant que matières relevant de la classe 1.4G alors qu'elles relevaient de la division 1.3, voire 1.1, et que les règles de sécurité concernant l'arrimage pendant le transport et le stockage n'étaient pas respectées. Il a donc proposé qu'un groupe de travail soit mis sur pied pour examiner les problèmes de la classification des artifices de divertissement dans le courant de la prochaine période biennale.

143. L'expert de la Chine a rappelé aux participants que son pays était le premier producteur mondial d'artifices de divertissement. Bien qu'un accident de cette ampleur ne se soit jamais produit dans son pays, que ce soit dans l'entreposage ou le transport de ce type d'artifices, il s'est déclaré favorable à la proposition des Pays-Bas parce qu'elle allait dans le sens d'une amélioration de la sécurité dans le monde entier.

144. Plusieurs experts ont fait remarquer que, quel que soit le pays producteur, les artifices de divertissement étaient souvent importés sous une classification erronée. Ils ont donc souscrit à la proposition des Pays-Bas.

145. L'expert des États-Unis d'Amérique, qui était probablement le plus gros importateur mondial d'artifices de ce type, a indiqué que dans son pays tous les artifices importés faisaient l'objet d'une classification par l'autorité nationale compétente, sur la base du Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU. Selon lui, les critères de classification n'avaient nul besoin d'être révisés et le problème venait principalement de leur mauvaise application.

146. L'expert de la Norvège a mis en cause l'actuel système d'épreuves des explosifs dans des véhicules, des conteneurs ou des récipients clos car, d'après le NOTA 2 du paragraphe 2.1.3.2.3, l'autorité compétente pouvait demander à ce que soient effectuées des épreuves spéciales pour tenir compte de l'autoconfinement, mais que ces épreuves n'étaient pas prévues dans le Manuel. Ce serait peut-être l'occasion de réfléchir sur la question.

147. L'expert des Pays-Bas a admis que le système de classification ne devrait pas être remis en question mais qu'il faudrait revoir son application pratique; il allait établir un document sur cette question pour la session de juillet 2001 du Sous-Comité. L'idée serait de mettre au point un système qui ne nécessiterait pas la mise à l'épreuve de chaque artifice de divertissement. La proposition s'appuierait sur les systèmes actuels d'autorisation en usage dans différents pays, puis sur une évaluation des résultats des épreuves.

148. Le Président a demandé aux différentes délégations de se concerter en attendant et de communiquer à l'expert des Pays-Bas toute information intéressante sur ce qui s'était passé dans leurs pays.

### ***Révision des dispositions de la division 6.2***

149. En ce qui concerne la révision des dispositions de la division 6.2, l'expert du Canada a accepté de jouer le rôle de chef de file, au nom du Comité et en liaison avec l'OMS, le secrétariat de la Convention de Bâle, le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique ainsi qu'avec d'autres organes, afin de jeter les bases d'un nouvel examen de la division 6.2.

### ***Développement rationnel du Règlement type***

150. En ce qui concerne la proposition de l'expert de l'Allemagne (ST/SG/AC.10/2000/21) relative au développement rationnel du Règlement type, plusieurs experts sont convenus qu'un programme d'enquête devrait être encouragé afin d'apporter une caution plus scientifique à la prise de décisions, alors que d'autres experts ne voyaient pas comment cette proposition pouvait être transcrite dans le programme de travail ou estimaient que le moment n'était pas opportun.

151. L'expert de l'Allemagne a été prié de fournir, au cours de la prochaine période biennale, des exemples de la façon dont l'analyse de risques pouvait servir à rationaliser le Règlement type.

152. La plupart des experts ont accepté en principe et soutenu l'idée d'établir un document définissant les principes directeurs, les méthodes rationnelles et les modalités communes utilisées dans la mise au point du Règlement type, à condition que cela ne se traduise pas par une charge de travail excessive pour le secrétariat.

153. Un membre du secrétariat a indiqué que, sous réserve de la disponibilité effective des ressources en personnel pendant la période biennale, il devrait être possible de dégager ces principes directeurs des rapports précédents et de les regrouper pour le Sous-Comité. Il a cependant précisé que dans un premier temps, ils ne devraient être rédigés qu'en une seule langue sous peine d'entraîner des incidences financières imprévues en frais de traduction. Il a en outre indiqué que certains de ces principes directeurs avaient été adoptés par des groupes de travail informels, par exemple pour la mise au point d'instructions d'emballage, mais n'étaient pas forcément fidèlement reflétés dans les rapports officiels et que l'assistance d'experts était donc nécessaire.

154. L'observateur de l'Autriche a fait remarquer que le Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA était accompagné de deux publications jumelles ("directives" et "commentaire") et il a expliqué qu'il serait bon d'en faire de même avec le Règlement type

de l'ONU pour faciliter sa mise en œuvre au niveau national. Le Comité a cependant estimé qu'une telle tâche ne saurait être confiée au secrétariat mais que si elle devait absolument être faite ce devrait être par le Sous-Comité lui-même, au risque d'accroître énormément sa charge de travail.

155. Plusieurs experts ont offert leur aide ou leurs conseils au secrétariat, selon le cas, et c'est l'expert du Royaume-Uni qui a été invité à prendre la direction des opérations.

### *Questions diverses*

156. Le représentant de l'UIC a informé le Comité que son organisation continuait à préparer un document sur les rapports entre le système ONU de classification et les systèmes d'identification des risques et des mesures d'urgence (voir ST/SG/AC.10/25, par. 144 et 145), et il a dit espérer pouvoir soumettre un document au Sous-Comité en juillet ou décembre 2001.

### *Programme de travail du Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques*

157. Le Comité a pris note que le mandat du nouveau Sous-Comité était décrit dans l'annexe de la résolution 1999/65 du Conseil économique et social. Le Comité supposait que la principale tâche de la période biennale serait que le système général harmonisé, ou celles de ses parties qui étaient achevées, puisse être appliqué à l'échelle mondiale.

### *Documents dont l'examen a été reporté*

158. L'examen des documents ci-après a été reporté à la prochaine période biennale :

ST/SG/AC.10/C.3/2000/24

ST/SG/AC.10/2000/4; -/2000/30

Documents sans cote : INF.53 (OACI)  
INF.55 (OACI)

### **Calendrier des réunions pour la période biennale 2001-2002**

159. Les dates de réunion du Comité restructuré, du Sous-Comité du système général harmonisé et du Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses ont été fixées comme suit :

2-6 juillet 2001	Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses (dix-neuvième session)
9-11 (matin) juillet 2001	Sous-Comité du système général harmonisé (première session)
3-12 (matin) décembre 2001	Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses (vingtième session)



12 (après-midi)-14 décembre 2001	Sous-Comité du système général harmonisé (deuxième session)
1er-10 (matin) juillet 2002	Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses (vingt et unième session)
10 (après-midi)-12 juillet 2002	Sous-Comité du système général harmonisé (troisième session)
2-6 décembre 2002	Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses (vingt-deuxième session)
9-11 (matin) décembre 2002	Sous-Comité du système général harmonisé (quatrième session)
11 (après-midi)-13 décembre 2002	Comité restructuré (première session)

## **PROJET DE RÉOLUTION DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

160. Le Comité a établi un projet de résolution qui sera soumis à l'examen du Conseil économique et social à sa session de fond de 2001 (voir annexe 6).

## **ÉLECTION DU BUREAU POUR LA PÉRIODE BIENNALE 2001-2002**

161. M. S. Benassai (Italie) et M. F. Wybenga (États-Unis d'Amérique) ont été respectivement élus Président et Vice-Président du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour la prochaine période biennale.

162. L'élection du bureau du Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques et du Comité restructuré devrait avoir lieu au début de leurs sessions respectives.

## **QUESTIONS DIVERSES**

### **Demande de statut consultatif formulée par le World Nuclear Transport Institute (WNTI)**

Document sans cote : INF.20

163. Le Comité a décidé d'accorder le statut consultatif au WNTI.

## **ADOPTION DU RAPPORT**

164. Le Comité a adopté le rapport de sa vingt et unième session ainsi que ses annexes en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

\* \* \*

## Annexe 1

### Rapport du Groupe de travail sur les récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)

(voir aussi le rapport du Comité, par. 13 à 21)

1. Le Groupe de travail s'est réuni sous la présidence de M. H. Puype (EIGA). Y ont participé des représentants de l'Allemagne, du Canada, de la Commission européenne, des États-Unis d'Amérique, de la France, du Royaume-Uni, de la Suisse, de l'ISO, de l'AEGPL, du CGA, de l'ECMA et de l'EIGA.
2. L'annexe\* au présent rapport reproduit le texte adopté par le Groupe de travail lors de sa session, qui s'est tenue du 4 au 7 décembre 2000.
3. Le Groupe de travail a examiné le document de synthèse d'EIGA (ST/SG/AC.10/2000/22) qui présentait les résultats des discussions précédentes ainsi que les observations supplémentaires du Canada et des États-Unis d'Amérique. Les autres propositions considérées étaient les suivantes : ST/SG/AC.10/2000/27 (États-Unis d'Amérique), ST/SG/AC.10/2000/30 (CGA) et ST/SG/AC.10/2000/38 (France), ainsi que les documents sans cote INF.10, INF.16, INF.23 (Royaume-Uni), INF.24 (EIGA), INF.38 (Canada), INF.39 (ISO) et INF.46 (États-Unis d'Amérique).
4. Dans les propositions 1 et 2, le Groupe de travail a décidé de limiter la capacité des fûts à pression à 1 000 litres. La température de référence de - 50 ° C pour les gaz comprimés a été confirmée et a fait l'objet d'éclaircissements par un rallongement de la définition. Ceci entraîne la suppression du mot "comprimé" dans la désignation officielle de transport de 11 gaz. La définition de la pression d'épreuve a été modifiée de façon à pouvoir s'appliquer à toutes les classes.
5. Dans les propositions 6 et 7, les autres modifications relatives aux CGEM, qui se rapportaient aux dispositions d'emballage et aux prescriptions de construction portaient essentiellement sur la forme par l'ajout de précisions et d'éclaircissements.
6. L'instruction d'emballage P200 comprenait désormais un tableau des matières des classes autres que la classe 2 dont elle relève aussi. Pour le No ONU 1040 (oxyde d'éthylène) la PP79 a été incluse dans les dispositions de la P200 relatives au gaz.
7. Les quelques valeurs CL<sub>50</sub> qui sont à l'examen sont suivies d'un astérisque dans le tableau. Un certain nombre de taux de remplissage préoccupants ont été proposés par le CGA. Ils ont été inclus dans le tableau en application du principe de précaution adopté lors de la précédente session. Lors de l'examen des taux de remplissage pour d'autres matières, il a semblé qu'il n'y

---

\* Reproduite pendant la session sous la cote INF.69/Add.1, complétée par le document sans cote INF.70. Elle n'est pas reproduite ici puisque les textes adoptés figurent à l'annexe 2 (ST/SG/AC.10/27/Add.1).

avait pas de raison majeure de s'inquiéter de l'adoption des valeurs proposées par l'EIGA et entérinées par le BAM (Allemagne). Les États-Unis d'Amérique utilisent une température de référence de 55 °C (130° F) alors que pour le Groupe de travail cette température est de 65° C, ce qui devrait avoir automatiquement pour effet de réduire les valeurs.

8. La proposition des États-Unis d'Amérique visant à adopter de nouveaux facteurs de limitation pour les gaz toxiques n'a pas été adoptée par le Groupe de travail compte tenu de ce qui précède et compte tenu des restrictions déjà adoptées pour ces matières dans la disposition spéciale d'emballage "k".

9. La section précédemment intitulée "Conformité de la qualité" a été rebaptisée "Évaluation de la conformité et homologation des récipients à pression". La proposition soumise par le Royaume-Uni sur la base de la classe 7 n'a pas recueilli la majorité, et le texte adopté était fondé sur le document sans cote INF.24 soumis par l'EIGA qui s'inspirait à son tour d'une adaptation par le Canada du rapport technique 14600 de l'ISO.

10. Le réexamen de la question du marquage a pris un temps considérable. Le Comité a écouté avec attention les préoccupations exprimées par les différents délégués en matière de réglementation, de fonctionnement et de sécurité. Le compromis auquel les parties sont finalement parvenues à la satisfaction générale prévoit que la marque d'homologation et la marque de fabrication doivent apparaître dans un certain ordre. L'ISO a accepté d'étudier la meilleure manière de répartir toutes les autres marques de façon logique pour permettre leur utilisation pratique.

11. Une partie de la discussion a porté sur les marques d'identification préférées des pays. Dans un souci de conformité avec les autres marquages définis dans le Règlement type, le Groupe de travail a adopté les signes distinctifs utilisés sur les véhicules automobiles en trafic international, plutôt que le code alpha-2 de l'ISO.

12. Le Groupe de travail a appuyé la recommandation du CGA visant à supprimer la proposition relative aux récipients cryogéniques (ST/SG/AC.10/2000/30). Cette question sera examinée lors de la prochaine période biennale à la lumière des débats du Comité technique TC220 de l'ISO.

13. Le Groupe de travail a accepté la recommandation contenue dans le document sans cote du Royaume-Uni INF.23 visant à conserver les taux de remplissage contenus dans la 11ème version révisée du Règlement type pour les Numéros ONU 3337 (R404A), ONU 3338 (R407A) et ONU 3339 (R407A).

14. Le Groupe de travail a proposé l'élargissement du mandat donné par le Comité pour s'occuper des questions qui devaient être poursuivies aussi bien par l'ONU que par l'ISO, notamment les récipients cryogéniques, la définition de dispositions spécifiques pour le GPL et l'acétylène, les bouteilles composites, les fûts à pression et de nouvelles prescriptions pratiques concernant le remplissage et le renouvellement d'agrément.

**Annexe 2**

**Amendements à la onzième édition révisée des**

**Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses,**  
**Règlement type**

(Voir ST/SG/AC.10/27/Add.1)

\* \* \*

### Annexe 3

#### Rapport du Groupe de travail sur le ST/SG/AC.10/2000/2

#### Chapitre 2.4

2.4.2.3.2.3 Sous le tableau, aux remarques 1), 4) et 6) remplacer le renvoi au paragraphe "7.1.4.2" par un renvoi au paragraphe "7.1.4.3".

#### PARTIE 3

3.1.2 Après le titre "Désignation officielle de transport", ajouter ce qui suit :

*"NOTA 1 : Pour la désignation officielle de transport des marchandises dangereuses transportées en quantités limitées, voir le paragraphe 3.4.7.*

*NOTA 2 : Pour la désignation officielle de transport des échantillons, voir le paragraphe 2.0.4".*

#### Liste des marchandises dangereuses

TOURTEAUX - Doit faire l'objet d'une proposition spécifique; il a été décidé de supprimer la Disposition spéciale 36 comme demandé au paragraphe 3 b) du document INF.25.

Numéro ONU 1613, etc. - Pas adopté; examen de la question de l'inclusion d'une liste des matières interdites lors de la prochaine période biennale.

Numéros ONU 1839, 1939 et 2280 - Matières solides ou matières liquides ?  
Question reportée jusqu'à la prochaine période biennale.

Numéro ONU 2455 - Pas adopté; matières interdites ? Question reportée.

Numéros ONU 2678 et 2682 - Pas adopté; matières liquides ou solides ?

Numéro ONU 2754 - Pas adopté; pas de nouvelle donnée intéressante concernant le point d'éclair; l'OMI devrait réexaminer la question.

L'examen des matières dont on se demande si elles sont des liquides ou des solides a été reporté.

#### Chapitre 3.3

La proposition concernant la SP 900 n'a pas été adoptée - La constitution d'une liste de matières interdites sera examinée pendant la prochaine période biennale.

SP 29 : aucune justification technique à l'ajout d'une phrase supplémentaire - Pas adopté.

Amendements aux SP 216 et 218 : Pas adopté - Proposition détaillée requise.

#### **PARTIE 4**

- 4.1.7.0.1 La proposition contenue dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2000/5 n'a pas été adoptée.
- 4.1.7.0.2 La proposition contenue dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2000/5 a été adoptée sous la forme du paragraphe 4.1.7.0.1, comme suit :
- "4.1.7.0.1 Pour les peroxydes organiques, tous les récipients doivent être "effectivement fermés". En cas de risque de forte augmentation de la pression interne dans un colis à cause de la transformation d'un gaz, un événement peut être prévu, à condition que le gaz émis ne présente pas de danger; dans le cas contraire, le taux de remplissage doit être limité. Tout orifice d'aération doit être aménagé de sorte que le liquide ne puisse pas s'échapper lorsque le colis est en position debout et à ne laisser entrer aucune impureté. L'emballage extérieur, s'il en existe un, doit être conçu de façon à ne pas gêner le fonctionnement de l'orifice d'aération."
- 4.1.7.2.3 La proposition contenue dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2000/5 n'a pas été adoptée.
- 4.1.7.2.4 La proposition contenue dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2000/5 a été adoptée avec les modifications suivantes :
- "4.1.7.2.3 Pour les matières autoréactives, la température doit être régulée conformément au 2.4.2.3.4. Pour les peroxydes organiques, la température doit être régulée conformément au 2.5.3.4.1. Les dispositions relatives à la régulation de la température figurent au paragraphe 7.1.4.3.1."
- 4.1.7.2.5 La proposition contenue dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2000/5 a été adoptée, telle que modifiée sous la forme du paragraphe 4.1.7.2.4 :
- "4.1.7.2.4 Sont considérées comme cas d'urgence l'autodécomposition et l'immersion dans les flammes. Afin d'éviter la rupture par explosion des GRV en métal munis d'une enveloppe métallique intégrale, les soupapes de décompression doivent être conçues pour laisser s'échapper tous les produits et les vapeurs de décomposition élaborés pendant l'autodécomposition ou pendant une période d'au moins une heure d'immersion dans les flammes, conformément aux équations formulées au paragraphe 4.2.1.13.8."

## **PARTIE 5**

### **Chapitre 5.1**

La note n'a pas été adoptée - À considérer comme document d'information comme indiqué dans le document sans cote du Royaume-Uni.

### **Chapitre 5.2**

5.2.2.1.12 Ajouter un nouveau paragraphe ainsi conçu :

"5.2.2.1.12 Dispositions spéciales pour l'étiquetage des matières autoréactives

Une étiquette de risque subsidiaire (classe 1) doit être utilisée pour les matières autoréactives de type B, sauf lorsque l'autorité compétente dispense d'étiquette un emballage dans lequel il a été montré que la matière autoréactive en question ne présente pas de risque d'explosion."

Le secrétariat devra renuméroter les paragraphes et les ranger par numéro de classe.

### **Chapitre 5.3**

Les propositions de révision (5.3.1.1.1 et 5.3.2) concernant les plaques-étiquettes et les marques n'ont pas été adoptées. L'OMI réexaminera la question.

Modification du 5.3.2.1.1 b) : La proposition concernant les 4 000 kg n'a pas été adoptée et une proposition plus globale a été demandée.

À propos des citernes à plusieurs compartiments : par. 5.3.2.1.1 a), ajouter avant le point virgule :

", y compris sur chaque compartiment d'une citerne multicompartiments";

Paragraphe 5.3.2.1.2 a) et b) : Remplacer "de la plaque-étiquette" par "de chaque plaque-étiquette" (à deux reprises).

**AUCUN AUTRE POINT N'A ÉTÉ ADOPTÉ.**

\* \* \*

**Annexe 4**

**Amendements à la troisième édition révisée des**

**Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses,**  
**Manuel d'épreuves et de critères**

**(Voir ST/SG/AC.10/27/Add.2)**

\* \* \*



## Annexe 5

### Rapport du Groupe de travail ONU/OIT de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques

1. Le Groupe de travail ONU/OIT de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques s'est réuni le 11 décembre 2000 sous la présidence de M. G. Oberreuter (Allemagne).
2. Ont participé à cette session les représentants des pays et organisations suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Bahamas, Belgique, Brésil, Canada, Chine, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, République islamique d'Iran, République tchèque, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tunisie, Commission européenne, Chemical Specialities Manufacturers Association (CSMA), Fédération européenne des associations d'aérosols (FEA), Hazardous Materials Advisory Council (HMAC), Conseil international des associations chimiques (ICCA), Organisation maritime internationale (OMI) et World Nuclear Transport Institute (WNTI).

#### **Gaz**

Documents sans cote :   INF.28 (Président du Comité)  
                                  INF.78 (Président du Groupe de travail)

3. Le Groupe de travail a noté que le groupe de coordination du programme IOMC avait confirmé qu'il devrait élaborer des critères de classement pour les gaz comprimés, qui serviraient de base à l'harmonisation de la communication des risques dans ce domaine.
4. Le Groupe de travail a noté que le Comité avait adopté de nouvelles dispositions concernant les récipients à gaz et que de nouvelles dispositions avaient été convenues à ce sujet.
5. Le Groupe de travail a jugé que, en réponse à la demande du groupe de coordination du programme IOMC, il lui appartenait de développer des critères pour la définition des risques présentés par les gaz, indépendamment des autres risques comme la toxicité ou l'inflammabilité. Le Groupe de travail a donc jugé que la définition devrait se lire comme suit :

"Les gaz contenus dans un récipient sous une pression d'au moins 280 kPa à 20 °C, ou sous forme de liquide réfrigéré, sont considérés comme dangereux, indépendamment du fait qu'ils puissent également présenter d'autres propriétés dangereuses comme la toxicité ou l'inflammabilité. Aux fins de l'emballage, les gaz sont aussi classés comme suit :

- a) **Gaz comprimé** : gaz qui, lorsqu'il est emballé sous pression, est entièrement gazeux à -50 °C; cette catégorie comprend tous les gaz dont la température critique est inférieure ou égale à -50 °C;
- b) **Gaz liquéfié** : gaz qui, lorsqu'il est emballé sous pression, est en partie liquide à des températures supérieures à -50 °C. On établit la distinction suivante :

*Gaz liquéfié à haute pression* : gaz dont la température critique est comprise entre -50 °C et +65 °C; et

*Gaz liquéfié à basse pression* : gaz dont la température critique est supérieure à +65 °C;

c) *Gaz liquéfié réfrigéré* : gaz qui, lorsqu'il est emballé, est en partie liquide en raison de sa basse température; ou

d) *Gaz dissous* : gaz qui, lorsqu'il est emballé sous pression, est dissous dans un solvant en phase liquide."

### **Inflammabilité des aérosols**

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/2000/34 (CSMA/FEA)  
ST/SG/AC.10/2000/23 (FEA)  
ST/SG/AC.10/2000/26 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/34, annexe 5  
ST/SG/AC.10/C.3/36, annexe 4

Document sans cote : INF.61 (FEA)

6. Le Groupe de travail a passé en revue les décisions déjà prises et il est parvenu aux conclusions ci-après.

7. En ce qui concerne le paragraphe 8 de l'annexe 4 du document ST/SG/AC.10/C.3/36, l'épreuve dans la deuxième position ne vaut que pour l'épreuve de la distance d'inflammation.

8. Le Groupe de travail est convenu que les aérosols dont le contenu inflammable était égal ou inférieur à 1 % devraient être classés dans la catégorie des aérosols ininflammables, ceux avec un contenu inflammable égal ou supérieur à 85 % étant classés dans la catégorie des aérosols très inflammables.

9. Le représentant de la Commission européenne, appuyé par plusieurs délégations, a dit qu'il préférerait que soient définis trois niveaux d'inflammabilité car cela encouragerait l'industrie à produire des aérosols s'inscrivant dans la catégorie moyenne. Définir deux niveaux seulement ferait que la différence entre le niveau inférieur et le niveau supérieur serait trop grande, ce qui n'inciterait pas l'industrie à accorder la préférence aux produits moyennement inflammables plutôt qu'aux produits très inflammables. Certaines délégations n'étaient pas favorables à ce que l'on encourage l'utilisation de composés peu inflammables pour mettre au point des critères.

10. Les mousses d'aérosol devraient être considérées comme inflammables s'il existe une flamme stable de 4 cm de haut pendant au moins deux secondes. L'Italie a proposé un autre critère d'inflammabilité extrême : flamme stable  $\geq 20$  cm] [et] [ou] [7] secondes [ou plus]. Ces valeurs d'inflammabilité extrême ont été placées entre crochets en attendant vérification par l'industrie.

11. Pour les aérosols pulvérisés, il a été décidé que si la chaleur de combustion était supérieure à 20 kJ/g, l'aérosol serait considéré comme inflammable. Une deuxième valeur de [30 kJ/g] a été placée entre crochets pour le niveau supérieur.

12. Si la chaleur de combustion des aérosols pulvérisés était inférieure à 20 kJ/g, il faudrait procéder à une épreuve d'inflammation à distance et considérer le résultat comme étant positif si l'inflammation intervenait à une distance comprise entre 15 cm et 90 cm.
13. Si l'inflammation se produisait à une distance de [45 cm/90 cm] (à confirmer) ou plus, l'aérosol devrait être classé comme très inflammable.
14. Si l'épreuve d'inflammation à distance ne donne pas de résultats positifs, on procède à l'essai d'inflammation dans un espace clos. Deux paramètres doivent être pris en considération : l'équivalent-temps et la densité de déflagration. La réunion de juillet 2000 était convenue d'un équivalent-temps de 150 s/m<sup>3</sup>, mais il était maintenant question de 300 s/m<sup>3</sup>. En ce qui concerne la densité de la déflagration, une valeur de 600 g/m<sup>3</sup> a été avancée mais des valeurs équivalentes à celles de l'équivalent-temps ont aussi été examinées. Toutes ces valeurs restent donc ouvertes.
15. En ce qui concerne les trois niveaux d'inflammabilité retenus dans le système existant de l'Union européenne, le représentant de la FEA a fait observer qu'ils concernaient le point d'éclair du contenu (inférieur à 0 °C, entre 0 °C et 21 °C, et entre 21 °C et 55 °C).
16. Il a été demandé à la Commission européenne d'étudier s'il serait possible de modifier ce système conformément aux nouveaux critères proposés en tenant compte du fait qu'au lieu d'un système comportant des définitions, le système proposé comprendrait un régime et une séquence d'épreuve spécifiques.
17. Le Groupe de travail est convenu que la décision finale sur les questions en suspens devrait être reportée à une autre session du Groupe de travail, à l'occasion de la prochaine session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, à condition que des données et des propositions soient soumises à temps, notamment par l'industrie (date limite : 12 avril 2001, ou sinon à la session de décembre).

\* \* \*

## Annexe 6

### Projet de résolution 2001/XXX du Conseil économique et social

#### 2001/XXX Travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses

Le Conseil économique et social,

Rappelant sa résolution 1999/62 du 30 juillet 1999,

Rappelant aussi sa résolution 1995/6 du 19 juillet 1995, et notamment la résolution 1999/65 du 26 octobre 1999 dans laquelle il a décidé de transformer, à compter de 2001, le Comité en Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système harmonisé à l'échelle mondiale de classement et d'étiquetage des produits chimiques et de le doubler de deux sous-comités,

Gardant présent à l'esprit le volume croissant de marchandises dangereuses dans le commerce international et l'essor rapide de la technologie et de l'innovation,

Gardant aussi présente à l'esprit la nécessité continue de répondre aux soucis croissants de protéger les êtres vivants, les biens et l'environnement en assurant la sécurité du transport des marchandises dangereuses, tout en facilitant les échanges,

Conscient que, en vue d'harmoniser les diverses législations à l'échelon international, la Commission économique pour l'Europe, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Organisation maritime internationale et d'autres institutions spécialisées et organisations internationales participant à des activités ayant trait au transport des marchandises dangereuses ont accueilli favorablement les diverses résolutions qu'il a adoptées depuis le 15 avril 1953 et que, s'étant engagées à formuler leurs instruments juridiques ou techniques régissant le transport international par route, chemin de fer, voie de navigation intérieure, air ou mer en se fondant sur les recommandations du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses, ces organisations se fient aux travaux du Comité,

Conscient aussi que de nombreux États membres ont répondu positivement à ces mêmes résolutions et se sont aussi engagés à formuler leur réglementation nationale en se fondant sur les recommandations du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, en harmonie avec l'environnement international,

Notant avec satisfaction que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a publié un ouvrage intitulé "Guidelines for the establishment of national and regional systems for inland transportation of dangerous goods"<sup>1</sup> qui a conduit plusieurs pays en développement de la région à se doter d'une réglementation nationale inspirée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses et à mettre en place des systèmes régionaux conformes au Règlement type annexé auxdites Recommandations,

---

<sup>1</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente E.98.II.F.49.

## A. Travaux du Comité d'experts durant la période biennale 1999-2000

1. Prend note du rapport du Secrétaire général sur les travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses au cours de la période biennale 1999-2000<sup>2</sup>, notamment en ce qui concerne l'adoption de nouvelles dispositions et de dispositions modifiées<sup>3</sup> à inclure dans les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type<sup>4</sup> et dans les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères<sup>5</sup>;

2. Félicite le Secrétaire général de la publication de la onzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type<sup>4</sup>, en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe et de la publication de la troisième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères, en langues anglaise, chinoise et russe<sup>5</sup>;

3. Prie instamment le Secrétaire général de publier la onzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type en arabe, ainsi que la troisième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères en langues arabe, espagnole et française sans retard;

4. Prie le Secrétaire général :

a) De faire distribuer le texte des nouvelles recommandations et des recommandations modifiées aux gouvernements des États membres, aux institutions spécialisées, à l'Agence internationale de l'énergie atomique et aux autres organisations internationales intéressées;

b) De publier la douzième édition révisée<sup>6</sup> des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type et des amendements à la troisième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Manuel d'épreuves et de critères<sup>7</sup> dans toutes les langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, de la manière la plus économique possible, d'ici à la fin de 2001;

---

<sup>2</sup> E/2001/...

<sup>3</sup> ST/SG/AC.10/27/Add.1 et -/Add.2.

<sup>4</sup> ST/SG/AC.10/1/Rev.11 (publication des Nations Unies, numéros de vente C.99.VIII.1, E.99.VIII.1, F.99.VII.1, S.99.VII.1 et R.99.VII.1).

<sup>5</sup> ST/SG/AC.10/11/Rev.3 (publication des Nations Unies, numéros de vente E.99.VIII.2, C.99.VIII.2 et R.99.VIII.2).

<sup>6</sup> ST/SG/AC.10/1/Rev.12.

<sup>7</sup> ST/SG/AC.10/11/Rev.3, amend.1.

c) D'envisager à nouveau la possibilité de publier les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses sur un CD-ROM, éventuellement doublé d'un logiciel d'exploitation propre, par exemple par le biais d'accords commerciaux avec des entreprises extérieures;

5. Invite tous les gouvernements, les institutions spécialisées, l'Agence internationale de l'énergie atomique et les autres organisations internationales concernées à faire part au secrétariat du Comité<sup>8</sup> de leurs observations sur les travaux du Comité, en les accompagnant éventuellement de commentaires sur les recommandations modifiées;

6. Invite tous les gouvernements intéressés, les commissions régionales, les institutions spécialisées et les organisations internationales concernées à tenir pleinement compte, dans l'élaboration ou la mise à jour des codes et règlements appropriés, des recommandations du Comité;

7. Encourage les commissions régionales qui ne l'ont pas encore fait à favoriser la création de systèmes nationaux et régionaux de réglementation du transport intérieur de marchandises dangereuses en s'appuyant sur les Recommandations de l'ONU concernant le transport des marchandises dangereuses, Règlement type, et sur les instruments connexes;

## **B. Programme de travail pour la période biennale 2001-2002**

8. Approuve le programme de travail<sup>9</sup> du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques et de ses sous-comités, pour la période biennale 2001-2002, qui se présente comme suit :

- a) Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses :
- Dispositions supplémentaires pour le transport de gaz;
  - Dispositions régissant le transport des matières solides en vrac dans des conteneurs;
  - Révision des dispositions de la division 6.2;
  - Critères de corrosivité des matières liquides et des matières solides relevant de la classe 8, groupe d'emballage III, pour l'acier et l'aluminium;
  - Critères de classification des artifices de divertissement;
  - Classification des émulsions, suspensions et gels de nitrate d'ammonium;

---

<sup>8</sup> Division des transports de la Commission économique pour l'Europe.

<sup>9</sup> ST/SG/AC.10/27, par. 139 à 156.

- Coopération avec l'AIEA pour les amendements des dispositions de la classe 7 et harmonisation de la terminologie;
- Suivi du Programme d'Action 21, chapitre 19, domaine d'activité B (Harmonisation de la classification et de l'étiquetage des produits chimiques), notamment :
  - Critères des aérosols inflammables;
  - Dispositions régissant la classification des matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz toxiques ou corrosifs;
  - Dispositions relatives à la classification des matières dangereuses pour le milieu aquatique;

en collaboration avec le BIT, l'OCDE et le Sous-Comité du SGH, selon le cas;

- Affectation correcte de numéros ONU, désignations officielles de transport et numéros d'instruction d'emballage en fonction de l'état physique;
  - Mise au point d'une nouvelle épreuve harmonisée ONU de la bombe;
  - Matières interdites au transport;
  - Épreuve de résistance des emballages;
  - Formule d'épaisseur équivalente des parois de réservoirs;
  - Diverses propositions d'amendements du Règlement type.
- b) Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques :
- Établissement d'un document décrivant le système général harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et des recommandations relatives à son application;
  - Mise en place d'accords de coopération avec les organisations internationales engagées dans le développement du SGH et d'accords de travail avec le Sous-Comité du transport des marchandises dangereuses.

### **C. Rapport au Conseil**

9. Prie le Secrétaire général de lui présenter, en 2003, un rapport sur l'application de la présente résolution.

-----