



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/98
5 avril 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

RAPPORT DE LA SESSION*

tenue à Berne du 7 au 11 mars 2005

* Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2005-A. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OCTI sous la cote OCTI/RID/GT-III/ suivie de l'année et du même numéro de série.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
Participation.....	1	3
Élection du bureau.....	2	3
Adoption de l'ordre du jour.....	3	3
Citernes.....	4 – 19	3
Normes.....	20	6
Interprétation du RID/ADR/ADN.....	21 – 30	6
Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU.....	31 – 38	8
Nouvelles propositions d'amendements au RID/ADR/ADN.....	39 – 77	9
Questions diverses.....	78 – 90	10
Travaux futurs.....	91	17
Hommages.....	92	17
Adoption du rapport.....	93	17

Annexes

Annexe 1: Rapport du Groupe de travail sur les citernes.....	TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1)
Annexe 2: Textes adoptés par la Réunion commune.....	TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.2)
Annexe 3: Mandat du Groupe de travail pour l'examen relatif au conseiller à la sécurité, conformément au 1.8.3.....	TRANS/WP.15/AC.1/98, p. 19

PARTICIPATION

1. La Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE-ONU a tenu sa session de printemps à Berne du 7 au 11 mars 2005. Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. La Commission européenne était également représentée. Les organisations internationales non gouvernementales suivantes étaient représentées: l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association européenne des recycleurs de piles et accumulateurs (EBRA), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), l'Association européenne de la parfumerie des produits cosmétiques et de toilette (COLIPA), la Fédération européenne des aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP), l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ÉLECTION DU BUREAU

2. Sur proposition du représentant de l'Italie, M. C. Pfauvadel (France) et M. H. Rein (Allemagne) ont été réélus respectivement Président et Vice-Président pour 2005.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

3. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans le document TRANS/WP.15/AC.1/97 (A81-02/501.2005) tel que mis à jour par les documents informels INF.1 et INF.2.

NOTA: Dans le présent rapport, sauf indication contraire, la version allemande des documents de la CEE diffusés sous la cote TRANS/WP.15/AC.1/ porte la cote de l'OTIF «OCTI/RID/GT-III/» suivie du même numéro de document.

CITERNES

Documents: TRANS/WP.15/AC.1/96/Add.1 – OCTI/RID/GT-III/2004-A, additif 1
TRANS/WP.15/AC.1/2004/2 (Allemagne)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/2 (Belgique)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/5 (Royaume-Uni)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/8 (UIC)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/16 (Belgique)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/18 (UIC)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/21 (Royaume-Uni)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/22 (Royaume-Uni)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/30 (Belgique)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/34 (Allemagne).

Documents informels: INF.4 (Royaume-Uni)
INF.10 (Allemagne)
INF.18 (Royaume-Uni)
INF.19 (Belgique).

4. Après une discussion préliminaire en session plénière, l'examen des documents soumis au titre de ce point a été confié à un Groupe de travail qui s'est réuni en parallèle sous la présidence de M. A. Ulrich (Allemagne).

Rapport du Groupe de travail

Documents informels: INF.27 (Président du Groupe de travail)
INF.10 (Allemagne)
INF.18 (Royaume-Uni)
INF.19 (Belgique).

5. Le rapport est reproduit dans l'annexe 1 du présent document (TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1). Les décisions prises sur les divers points sont les suivantes:

Point 1

6. Le texte proposé pour la mesure transitoire du 1.6.4.12 a été adopté.

Point 2

7. Le texte proposé pour cette nouvelle définition de la capacité d'un réservoir ou d'un compartiment a été adopté moyennant une modification d'ordre rédactionnel (voir annexe 2).

Point 3

8. Le texte de la nouvelle mesure transitoire proposée a été adopté avec des modifications de forme (la période transitoire générale a été prise en considération) et une modification des délais proposée par les représentants de la Belgique et de l'Espagne (voir annexe 2).

Point 4

9. Les textes proposés pour les colonnes (11) et (13) ont été adoptés (voir annexe 2).

Point 5

10. Le représentant de l'UIC a déclaré que la définition de la pression de service maximale autorisée (PSMA) qui figure au chapitre 6.7 est inapplicable et, de ce fait, jamais appliquée. Il y aurait donc lieu d'élaborer une nouvelle définition fondée sur ce qui se passe dans la pratique (conformément aux instructions pour le transport en citernes). La Réunion commune a convenu que la définition actuelle posait un problème et a souhaité que ce problème soit résolu. Le représentant de l'Allemagne soumettra une nouvelle proposition pertinente qui sera soumise également au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

Point 6

11. La proposition du Royaume-Uni n'ayant pas pu être adoptée par le Groupe de travail, le Royaume-Uni se penchera à nouveau sur ce problème et soumettra une nouvelle proposition. La Réunion commune en a pris acte.

Point 7

12. Le Groupe de travail n'étant pas parvenu à prendre une décision à ce sujet, le représentant du Royaume-Uni soumettra une nouvelle proposition. La Réunion commune en a pris acte.

Point 8

13. La question sera examinée de nouveau lors de la prochaine session et soumise le cas échéant au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Le représentant de la Belgique a demandé que sa proposition, TRANS/WP.15/AC.1/2005/30, ainsi que la proposition de l'UIC (TRANS/WP.15/AC.1/2005/18) soumises au titre du point 5, restent inscrites à l'ordre du jour.

Point 9

14. En ce qui concerne le document TRANS/WP.15/AC.1/2005/34, le représentant de l'Allemagne soumettra une proposition pertinente à la prochaine session. La Réunion en a pris acte.

15. Pour ce qui est du document INF.10, le texte proposé a été adopté (voir annexe 2) et le représentant de l'Allemagne soumettra une proposition contenant les mesures transitoires appropriées. Le représentant des Pays-Bas soumettra une proposition relative à la pression manométrique extérieure.

Point 10

16. L'examen de ce problème sera poursuivi lors de la prochaine réunion, sur la base le cas échéant d'une proposition du représentant du Royaume-Uni. La Réunion commune en a pris acte.

Divers

17. S'agissant du premier problème soulevé, aucune décision n'a été prise par la Réunion commune, et le Royaume-Uni présentera un document officiel à la prochaine réunion.

18. Pour ce qui est du deuxième problème soulevé au sujet du statut des normes (contraignantes ou pas), le représentant du Royaume-Uni présentera un document officiel à la prochaine réunion, la Réunion commune ayant considéré qu'il s'agit d'un problème de fond.

Transport de gaz liquéfiés dans des citernes équipées d'un compartiment de vannes encastré

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/19 (Royaume-Uni).

19. Des avis divergents ont été émis quant à la proposition d'autoriser des vannes situées au-dessous du niveau du liquide dans des compartiments encastrés pour le transport du chlore et du dioxyde de soufre. La proposition s'appuyait sur le cas particulier des semi-remorques citernes routières où le compartiment encastré est placé derrière la cabine. Dans le cas de conteneurs-citernes, il pourrait se trouver à l'arrière, et dans le cas des wagons-citernes destinés au transport de gaz de pétrole liquéfié, au Royaume-Uni, ce compartiment se trouve sur le côté. Le représentant du Royaume-Uni a été invité à élaborer une nouvelle proposition qui tienne compte des différents modes de transport.

NORMES

Document informel: INF.3 (CEN).

20. Il a été décidé de reporter à la session d'automne 2005 la question des normes auxquelles il doit être fait référence dans le RID/ADR/ADN.

INTERPRÉTATION DU RID/ADR/ADN

Mesures transitoires du 1.6.1.2

Documents: TRANS/WP.15/AC.1/2005/1 (Belgique)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/7 (UIC).

21. La Réunion commune a confirmé l'interprétation du 1.6.1.2 donnée par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), à savoir que les mesures transitoires sont prévues uniquement pour les étiquettes de la classe 7, et que toutes les autres étiquettes doivent désormais être conformes aux prescriptions du chapitre 5.2, notamment porter un chiffre dans le coin inférieur.

22. La Réunion commune a décidé de modifier le 1.6.1.2 pour que cette interprétation paraisse plus évidente, et pour indiquer qu'elle s'applique aussi aux plaques-étiquettes de la classe 7 (modèle n° 7D) (voir annexe 2).

23. Les participants ont évoqué le problème des stocks de marchandises dangereuses étiquetées suivant les anciennes prescriptions, notamment les explosifs et munitions militaires. Il a été noté que les paragraphes 1.6.1.3 et 1.6.1.4 traitaient déjà des emballages pour ces matières et objets de la classe 1, et que, si nécessaire, il conviendrait d'élaborer une proposition de mesures transitoires pour leur étiquetage et leur marquage.

24. Le document INF.24 a été adopté après remplacement du membre de phrase «jusqu'à épuisement des stocks» par «jusqu'au 31 décembre 2010», afin d'éviter une prescription ne comportant pas de date précise et pour s'aligner sur ce qu'a décidé en décembre le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU au sujet du modèle d'étiquette n° 5.2 qui sera remplacé.

Obligations de l'emballeur en ce qui concerne les suremballages

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/14 (Autriche).

Document informel: INF.25 (Autriche/Allemagne).

25. Le texte du document INF.25, qui contenait une proposition d'adjonction au 1.4.3.2 et d'adjonction à la définition de l'emballeur au 1.2.1, a fait l'objet d'une très longue discussion. Il a été souligné que ces adjonctions découlaient de la nouvelle prescription qui est entrée en vigueur en 2005 pour le 5.1.2.2 et a créé une nouvelle obligation.

26. Les participants se sont demandé s'il convenait de modifier la définition du «suremballage», qui ne vise actuellement que l'expéditeur, et d'inclure une nouvelle définition du «suremballeur». Par ailleurs, il a été noté que la définition du suremballage ne couvre pas toutes les possibilités et n'indique pas clairement si le marquage «suremballage» doit toujours être apposé, comme il est stipulé dans le code IMDG.

27. Il a été proposé de faire figurer la clause «il peut se fier aux informations et données qui lui ont été communiquées par d'autres intervenants» dans les obligations de l'emballeur afin qu'il puisse se fier aux renseignements fournis par l'expéditeur.

28. Il a en outre été noté que si l'on modifie uniquement le 1.4.3.2 et pas la définition de l'emballeur, seules les personnes qui procèdent à la fois à l'emballage et au chargement des colis dans le suremballage seraient concernées. Il serait souhaitable de préciser le rôle des intervenants dont la tâche consiste seulement à charger les colis dans le suremballage. Dans ce contexte, on a fait remarquer que les obligations de la personne chargée du suremballage devraient être semblables à celles de la personne qui procède au chargement.

29. La Réunion a conclu qu'un groupe de travail devrait s'occuper de ces questions. La FIATA a accepté de réunir ce groupe à Göteborg dans la semaine du 13 au 17 juin 2005 avec les participants suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, France, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni. Afin d'éviter un décalage par rapport aux autres modes de transport, il a été convenu de transmettre toute modification proposée de la définition du suremballage au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU pour sa session de décembre.

Quantités limitées, quantités exemptées et biens de consommation

Document informel: INF.9 (Secrétariat OTIF).

30. La Réunion commune a convenu d'examiner ces différences d'interprétation entre le WP.15 et la Commission d'experts du RID en se fondant sur un document officiel qui expose les points de vue des deux organismes. Les délégations ont été invitées à faire part de leurs observations sur ces questions.

HARMONISATION AVEC LES RECOMMANDATIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DE L'ONU

Polluants aquatiques

Documents: TRANS/WP.15/AC.1/2003/56/Add.2 (Rapport du Groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU (2003))
TRANS/WP.15/AC.1/2005/28 (Secrétariat).

Document informel: INF.14 (Belgique).

31. Le document du Secrétariat visait à inclure dans le RID/ADR/ADN les dispositions du Règlement type de l'ONU concernant les polluants aquatiques, qui ont été adoptées par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, et du Système mondial harmonisé de l'ONU en 2002 et en 2004 notamment dans le cadre de l'harmonisation avec le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).

32. Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles n'étaient pas favorables à cette proposition car elles n'étaient pas satisfaites de la manière dont la question avait été réglée par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Elles estimaient notamment que toutes les matières remplissant les critères des polluants aquatiques, quelle que soit leur classe, devraient être soumises aux prescriptions de marquage et de documentation prévues dans le Règlement type pour les polluants aquatiques affectés aux numéros 3077 et 3082. Elles étaient également d'avis que la prescription de conditions de transport à ces deux seules rubriques ne serait pas acceptable pour l'Organisation maritime internationale (OMI), et qu'une harmonisation avec le Règlement type de l'ONU risquait de perpétuer le décalage actuel par rapport au Code IMDG, ce qui n'était pas souhaitable pour les transports multimodaux. En outre, cela maintiendrait en partie le décalage qui existe actuellement avec les Directives européennes 67/548/CEE et 1999/45/CE qui prescrivent un étiquetage de polluants aquatiques pour toutes les matières ou préparations qui satisfont aux critères.

33. Étant donné que l'on ignore encore les décisions qui seront prises par l'OMI pour le Code IMDG et par l'Union européenne pour l'alignement des directives 67/548/CEE et 1999/45/CE sur le SGH, ainsi que l'issue des débats futurs du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, ces délégations souhaitaient attendre la prochaine série d'amendements, qui entrera en vigueur en 2009, afin d'y intégrer un ensemble cohérent de dispositions.

34. D'autres délégations au contraire étaient favorables à la proposition du secrétariat, estimant que les critères de classification proposés étaient conformes au SGH et que le RID/ADR/ADN devrait être harmonisé avec le Règlement type de l'ONU. Il a été noté aussi que le RID/ADR/ADN n'exige pas actuellement la classification, l'étiquetage et le marquage de substances comme polluants aquatiques lorsque ces substances présentent d'autres dangers. Le représentant du Royaume-Uni a estimé qu'il n'y avait pas de raison de repousser l'application complète du Règlement type de l'ONU par le biais du RID/ADR/ADN.

35. Il a été proposé notamment d'adopter la proposition du secrétariat tout en gardant les dérogations actuelles du 2.2.9.1.0 faisant référence aux directives 67/548/CEE et 1999/45/CE

et, éventuellement, s'il n'y avait pas d'accord suffisant pour introduire les nouvelles conditions de transport, d'aligner au moins les critères de classification du 2.3.5 sur ceux du SGH tels que prévus dans le Règlement type de l'ONU.

36. Le représentant du CEFIC a dit que les organisations européennes de l'industrie chimique appuyaient cette dernière proposition.

37. Le Président, constatant qu'il ne se dégageait pas de consensus sur la question dans son ensemble, a demandé à la Réunion commune de se prononcer sur une seule des propositions du secrétariat, à savoir de remplacer les critères du 2.3.5 du RID/ADR/ADN par ceux du SGH, tels qu'ils figurent dans le Règlement type de l'ONU. Ce remplacement a été rejeté à une faible majorité.

38. Compte tenu de cette décision, le Président a indiqué qu'il n'était pas nécessaire que le Groupe de travail ad hoc sur l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU examine les textes relatifs aux polluants aquatiques à sa session de mai 2005.

NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Quantités limitées

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/3 (AISE).

39. Les deux propositions visant à remplacer le code LQ 19 par le code LQ 7 pour toutes les matières auxquelles il est affecté, sauf le numéro ONU 2809 (mercure), et de porter la limite LQ 19 à 5 kg à la fois pour les emballages combinés et pour les bacs à housse rétractable ont été adoptées à l'unanimité (voir annexe 2).

Transports effectués par les services d'intervention

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/6 (Autriche).

40. Les débats ont montré que les États avaient adopté des approches différentes pour la mise en œuvre de l'exemption du 1.1.3.1 d). Ils ont aussi révélé une erreur dans la version allemande de l'ADR.

41. Le représentant de l'Autriche a été invité à préparer une nouvelle proposition s'il le juge nécessaire une fois l'erreur corrigée, en tenant compte de diverses observations qui ont été formulées, notamment qu'il conviendrait de préciser ce que l'on entend par services d'intervention, le champ d'application d'une exemption révisée, et le matériel visé (matériel accidenté et/ou matériel des services d'intervention ou qui leur est destiné).

Épreuve de compatibilité chimique

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/9 (Pays-Bas).

Documents informels: INF.6 (EuPC)
INF.26 (Pays-Bas).

42. La Réunion commune a adopté les projets de modification des textes relatifs à l'épreuve de compatibilité chimique des emballages ou GRV en plastique, et l'option 2 pour les mesures transitoires qui s'appliqueront aussi aux GRV (voir annexe 2).

43. La modification du 6.1.6.1 a) a toutefois été placée entre crochets, le représentant de l'Allemagne ayant indiqué que les sulfonates d'alkylbenzène peuvent difficilement être retenus comme liquides standard car leurs propriétés varient (neutralité ou acidité).

44. Le représentant de l'Allemagne a été prié de détailler ses arguments par écrit pour la prochaine session.

5.4.1.1.1 Attestation

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/10 (Italie).

45. Il a été rappelé que le manque d'harmonisation auquel voulait remédier le représentant de l'Italie était dû au fait qu'un nouveau chapitre 1.4, spécifique au RID/ADR, a été introduit dans le RID/ADR aux fins de la restructuration. Les obligations de l'expéditeur indiquées au 1.4.2.1.1 remplacent ainsi l'attestation ou la déclaration exigée par le Règlement type, le Code IMDG et les instructions techniques de l'OACI. Le représentant de l'Italie a provisoirement retiré sa proposition, se réservant le droit d'y revenir ultérieurement.

5.4.1 Inscriptions dans la lettre de voiture/document de transport

Document informel: INF.15 (Allemagne).

46. En corrélation avec le document précédent, le représentant de l'Allemagne a attiré l'attention sur son document INF.15 relatif à l'indication de la date et à la signature du document de transport et a demandé un éclaircissement pour trouver une solution aux interprétations divergentes.

47. Il a été relevé que ni le RID ni l'ADR n'exigeaient que le document de transport/lettre de voiture soit daté et signé. Pour le RID, cette question était réglementée par le CIM. Pour l'ADR, si le transport était effectué selon la CMR, lorsque le transport routier ne faisait pas l'objet d'un contrat de transport cette convention s'appliquait et un document de transport contenant les informations exigées par l'ADR était cependant nécessaire; mais, en pareil cas, seules les dispositions de l'ADR étaient applicables. Il a également été souligné que le droit national ne peut l'emporter sur le droit international applicable au trafic international, même si ce droit stipule qu'un document non daté et non signé n'a aucune valeur juridique et que le transporteur assume la responsabilité de telles situations.

48. Il a en outre été considéré que le document de transport n'a rien à voir avec les obligations imposées aux intervenants par le RID/ADR. Les informations requises concernent uniquement la sécurité. Le Président a déclaré que, si l'on veut changer cette situation, il faut soumettre une proposition écrite pour modifier l'ADR.

5.4.1 Renseignements additionnels pour les matières transportées conformément à la disposition spéciale d'emballage PP1

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/13 (Italie).

49. Cette proposition, qui préconisait le rétablissement de la situation d'avant la restructuration, aux fins des contrôles, n'a pas été acceptée par la Réunion commune. On a rappelé les efforts qui ont été faits par le Groupe de travail sur l'harmonisation en ce qui concerne les informations à faire figurer sur le document de transport et que toutes les propositions devaient d'abord être soumises au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU afin d'éviter de nouveaux désaccords. Le représentant de l'Italie a déclaré qu'il réfléchirait à la suite à donner à cette question.

Chapitre 1.5 Dérogations

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/15 (Pologne).

50. La suppression dans le 1.5.1.1 de la limitation «afin d'adapter les dispositions de l'ADR au développement technique et industriel», qui figure également dans les directives-cadres de l'UE, a été approuvée par la Réunion commune.

51. Le représentant de la Commission européenne a déclaré que, dans le contexte de la réforme des directives-cadres, la Commission pourrait envisager de modifier les directives en conséquence si les États membres sont d'accord, sans doute en 2007.

52. Le Président a déclaré, tout en rappelant que le non-renouvellement des accords particuliers n'était toujours pas appliqué, que l'on obtiendrait ainsi un alignement du droit européen.

Chapitre 3.3 Dispositions spéciales

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/17 (UIC).

53. Le doublement de certaines rubriques du tableau A pour tenir compte des prescriptions d'étiquetage et de signalisation a été accueilli favorablement, de même que la suppression des dispositions spéciales s'y rapportant, à savoir : 162, 204, 282, 298 et 634 (voir annexe 2).

54. En ce qui concerne la disposition spéciale 634 et la seconde ligne du N° ONU 2900, les BK1 et BK2 ont été supprimées. Le Groupe de travail sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses (23-25 mai 2005) devra se prononcer sur une suppression identique de la seconde ligne du N° ONU 3291, suite à la décision prise par le Sous-Comité en décembre 2004.

55. Pour ce qui est de la disposition spéciale 271 (N° ONU 0143), la Réunion commune l'a maintenue et a donc refusé l'introduction d'une seconde ligne.

56. À propos de la remarque de la Belgique selon laquelle les substances du N° ONU 2030, groupe d'emballage II, pourraient présenter un risque subsidiaire de liquides inflammables, la Réunion commune a préconisé que la question soit d'abord soumise au Sous-Comité de l'ONU afin de ne pas s'écarter du Règlement type (disposition spéciale 298).

57. Le représentant du Royaume-Uni a relevé que, dans le cadre des amendements 2007, le Groupe de travail sur l'harmonisation devra tenir compte des nouvelles dispositions du 5.2.2.1.2 et du 5.3.1.1.3 adoptées en décembre 2004 par le Sous-Comité.

Nota du 6.2.1.7.6

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/4 (EIGA).

58. La Réunion commune est convenue que l'amendement entré en vigueur le 1^{er} janvier 2005, consistant à remplacer le texte du 6.2.1.7.6 dans la version 2003 par un nouveau texte, ne visait pas à supprimer le NOTA figurant à la fin de ce texte. Elle a donc prié le secrétariat de publier un rectificatif aux versions publiées du RID et de l'ADR 2005.

6.2.1.7.7 Marquage des récipients à pression rechargeables

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/20 (Royaume-Uni).

59. Après qu'il eut été répondu aux préoccupations de plusieurs délégations en matière de sécurité, notamment sur la perte de données antérieures, l'extension de cette disposition à des gaz autres que l'acétylène, les débats du Sous-Comité d'experts de l'ONU, et les procédures basées sur des normes (robinet difficile à démonter, autres types d'anneaux), et que le représentant du Royaume-Uni eut confirmé qu'il s'agissait de récipients RID/ADR, la Réunion commune a accepté la proposition du Royaume-Uni à une faible majorité (voir annexe 2).

Intervalle de 15 ans entre deux contrôles périodiques (P200 (10)v)

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/23 (AEGPL).

Document informel: INF.12 (Suède).

60. Cette proposition d'extension de 10 à 15 ans pour les bouteilles GPL a été refusée par la Réunion commune, en raison notamment du fait qu'elle permettait de ne pas devoir recourir à l'autorité compétente. La modification proposée oralement par le représentant de l'AEGPL, à savoir de supprimer les termes «là où le transport et l'épreuve périodique ont lieu», qui visait à éviter des problèmes purement administratifs, n'a pas été acceptée non plus. Le représentant de l'AEGPL reviendra sur ce problème avec une nouvelle proposition.

6.2.1.7.2 Marquage des récipients à pression rechargeables

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/25 (Royaume-Uni).

61. Cette proposition, qui visait à préciser que l'épaisseur minimale garantie se rapporte à la paroi latérale (section parallèle) du récipient, n'a pas été adoptée par la Réunion commune. Il a été relevé qu'aux 6.2.1.5.1 et 6.2.1.6.1, ainsi qu'au 6.1.3.2, on ne renvoie pas forcément à la section parallèle. La représentante du Royaume-Uni a retiré sa proposition.

Rectificatif au 6.2.1.7.2 f)

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/33 (AEGPL).

62. La rectification proposée dans la variante offrant plus de clarté, à savoir une formulation basée sur l'alinéa g, a été adoptée par la Réunion commune (voir annexe 2). Étant donné qu'il s'agissait d'une disposition qui est entrée en vigueur en 2003, la Réunion commune n'a pas accepté de reprendre cette rectification dans un Erratum/Corrigendum à l'édition de 2005. Il a été décidé toutefois de proposer un accord multilatéral qui sera présenté par la France jusqu'à la mise en vigueur de cette disposition en 2007.

Rapport du Groupe de travail informel sur le chapitre 6.2 (Bruxelles, 12 janvier 2005)

Documents informels: INF.5 (EIGA)
INF. 20 (EIGA)
INF. 22 (Allemagne).

63. La Réunion commune a approuvé le principe selon lequel les travaux porteraient désormais sur la nouvelle structure du chapitre 6.2 proposée dans le rapport du Groupe de travail informel, certaines questions éditoriales restant cependant à régler. L'EIGA organiserait une deuxième session du Groupe à Bruxelles le 18 avril 2005.

64. Le Groupe de travail pourrait comparer les textes et suggérer des simplifications, mais devra examiner tous les cas prévus par le RID/ADR en gardant à l'esprit que les récipients à gaz ne sont pas tous construits conformément à des normes, et que certains sont construits conformément à un code reconnu par l'autorité compétente pourvu qu'ils satisfassent aux exigences du RID/ADR. Celles-ci ne devraient donc pas être simplifiées sans justification.

65. Le Groupe de travail pourrait aussi examiner la question de la reconnaissance réciproque des certificats d'agrément, notamment en vue d'intégrer dans le RID et l'ADR les dispositions de la directive européenne dite «TPED»; cette directive qui fait en partie double emploi avec celles du RID et de l'ADR, elles-mêmes en cours de révision, pourrait ainsi être prise en considération et annulée.

66. Le représentant de l'Allemagne a annoncé qu'il présenterait à la Réunion commune une proposition destinée à tenir compte des dispositions de la directive TPED pour la reconnaissance réciproque des agréments des citernes à gaz.

Harmonisation des dispositions des instructions d'emballage P200 (3) d), P200 (9) et P203

Document informel: INF.23.

67. La Réunion commune a estimé qu'il serait souhaitable de faire référence à «l'autorité compétente qui a agréé les récipients», comme l'exige l'instruction P200 (3) d), dans les dispositions correspondantes des instructions P200 (9) et P203 (au lieu de l'autorité compétente qui a agréé le code technique).

68. Le représentant du Royaume-Uni a indiqué que cette question méritait un examen plus approfondi et qu'il pourrait présenter un document à ce sujet.

Transport de déchets dangereux

Document informel: INF.16 (FEAD).

69. La Réunion commune a décidé d'accorder un statut consultatif à la FEAD pour l'examen des questions relatives au transport de déchets dangereux.

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2004/26 (Autriche).

70. La Réunion commune a noté l'intention du représentant de l'Autriche de proposer aux États membres de la COTIF et aux Parties contractantes à l'ADR un accord multilatéral autorisant des conditions simplifiées pour le transport de déchets dangereux, dont il avait rédigé le texte après s'en être entretenu longuement avec les autorités concernées de son pays et les professionnels de la gestion des déchets.

71. Ce document a suscité de nombreux commentaires qui ont montré combien il est difficile d'établir des conditions rationnelles de transport des déchets tout en garantissant le niveau de sécurité requis. Certaines délégations auraient préféré qu'un groupe de travail soit chargé de passer en revue toutes les dispositions du RID/ADR relatives aux déchets, notamment pour ce qui est de la classification. D'autres ont fait remarquer que le RID/ADR impose déjà des conditions spécifiques au cas par cas, par exemple pour les déchets d'hôpitaux, les aérosols, les piles au lithium, les accumulateurs, etc., et qu'il n'y avait donc pas lieu d'appliquer un accord multilatéral aux cas déjà prévus par la réglementation. Enfin un accord multilatéral présentait l'inconvénient de laisser les professionnels de la gestion de déchets mettre au point des pratiques et investir dans du matériel en fonction de dispositions qui risquaient d'être changées par la suite.

72. La Réunion commune a finalement invité toutes les délégations à communiquer des observations détaillées sur ce projet d'accord au représentant de l'Autriche avant le 15 avril 2005, afin qu'il puisse décider de la suite à donner.

73. Le représentant de l'Allemagne a annoncé son intention de constituer un groupe de travail pour examiner ces questions.

Transport de piles et accumulateurs usagés

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/24 (EBRA).

Documents informels: INF.13 (EBRA)
INF.21 (Pays-Bas).

74. Après la présentation des documents par leurs auteurs, un certain nombre d'inexactitudes et d'interprétations erronées ont été relevées. Le Président et les représentants de l'Allemagne et de la Belgique ont été d'avis que la réglementation actuelle était satisfaisante et que, si les conditions de la disposition spéciale 636 n'étaient pas remplies, le transport des piles et accumulateurs usagés deviendrait très difficile. Il serait erroné de considérer que ces piles et accumulateurs, même s'ils ne contiennent que de petites quantités de piles au lithium, ne sont pas soumis à la réglementation. On pourrait examiner les exemptions ou facilités actuelles et élaborer des conditions facilitées supplémentaires.

75. La Réunion commune a estimé que les piles dont il est question dans la disposition spéciale 304 ne sont pas couvertes par le N° ONU 3028 de la classe 8. Si le texte actuel de cette disposition spéciale ne paraît pas suffisamment clair, une proposition devrait être soumise au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

76. Le représentant de l'EBRA a déclaré que son organisation poursuivra ses travaux, ayant pris note de ce qui est fait actuellement. Il en tirera les conclusions pour trouver une solution définitive et, pour l'instant, il a retiré ses documents.

5.3.2 Harmonisation des prescriptions sur la signalisation orange

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2005/27 (Allemagne).

77. Le représentant de l'Allemagne a demandé que les délégations lui fassent parvenir leurs observations sur cette proposition afin de lui permettre, le cas échéant, de la réviser pour que la Réunion commune puisse l'examiner en septembre.

QUESTIONS DIVERSES

Conseiller à la sécurité

Documents: TRANS/WP.15/AC.1/2005/12 et Add.1 (France).

78. La Réunion commune a pris note du compte rendu du Forum sur les dispositions relatives au conseiller à la sécurité et leur mise en œuvre dans les États membres de la COTIF, les Parties contractantes à l'ADR et les États appliquant l'ADN, qui s'est tenu à Paris et au Creusot du 15 au 17 juin 2004 à l'invitation du Gouvernement français.

79. Elle a examiné les conclusions figurant à l'annexe 1 et pris les décisions suivantes:

Point 1: Conditions requises pour être candidat à l'examen

80. La Réunion commune a accepté les conclusions du Forum.

Point 2: Organisation de l'examen

81. Les participants ont reconnu la nécessité d'une distinction entre la fonction enseignement et la fonction examen, qui doivent être indépendantes lorsqu'elles sont assurées par le même organisme.

Point 3: Modalités de l'examen

82. La Réunion commune a reconnu que l'autorité compétente doit prendre toutes mesures propres à assurer l'impartialité, la régularité et le bon déroulement de l'examen, mais un consensus n'a pu être trouvé sur les questions de l'anonymat des copies et de l'usage d'un ordinateur portable; ces questions devraient être étudiées de manière approfondie par un groupe de travail.

Point 4: Banque de données

83. Les pratiques diffèrent selon les États, et les banques de données en question ne sont pas nécessairement segmentées suivant les 1.8.3.11 et 1.8.3.12, puisque certaines questions peuvent couvrir plusieurs points différents.

84. La Réunion commune a approuvé le principe de l'élaboration d'une liste de questions et d'études de cas concernant tous les modes de transport, qui seraient communiquées par les États qui le souhaitent, et de son affichage sur le site Web de la CEE, avec accès sécurisé. Cela permettrait de rassembler les questions posées dans chaque État puis de les comparer pour harmoniser les niveaux d'exigence de l'examen.

85. Il a été noté toutefois que, compte tenu de la diversité des langues, il pourrait être difficile de comparer ces questions. Dans certains cas se pose également la question des droits d'auteur pour les organismes qui ont élaboré les questions.

86. Les participants ont été priés de communiquer au secrétariat de la CEE (sabrina.mansion@unece.org) leurs questions d'examen et sujets d'études de cas le plus rapidement possible pour que le travail de comparaison puisse commencer.

Points 5 et 7: Niveau d'examen et correction des examens

87. Certaines délégations se sont déclarées opposées à la constitution immédiate d'un groupe «pédagogique», estimant qu'il fallait d'abord s'assurer que les listes de questions avaient été transmises au secrétariat et qu'elles pouvaient être exploitées. Il conviendrait alors de décider si la création d'un tel groupe était souhaitable et de définir son mandat. Cela n'empêcherait pas de convoquer entre-temps une deuxième réunion du Forum pour examiner les questions restées en suspens.

88. D'autres participants ont estimé qu'un tel groupe devrait être mis en place le plus rapidement possible pour harmoniser le niveau de compétence des conseillers à la sécurité dans tous les pays qui appliquent le RID, l'ADR et l'ADN.

89. Le Président et le Vice-Président ont préparé et présenté à la Réunion commune un projet de mandat pour le groupe «pédagogique» (document informel INF.28). Après avoir examiné ce

projet, la Réunion commune a accepté l'offre du représentant de l'Espagne d'accueillir ce groupe à Madrid les 6 et 7 juin 2005, et adopté un mandat définitif pour ce groupe (voir annexe 3).

Relation entre le classement et les conditions de transport

Document: TRANS/WP.15/AC.1/2004/14 (Pays-Bas).

Document informel: INF.3 (Pays-Bas) (de la réunion de septembre 2004).

90. Les secrétariats de la CEE et de l'OTIF ont décidé de placer le tableau du INF.3 sur leur site Internet. Ce tableau devrait permettre de déceler les différences dans les principes appliqués en matière de sécurité, notamment pour le transport en vrac.

TRAVAUX FUTURS

91. En ce qui concerne les polluants aquatiques, le représentant du Royaume-Uni a demandé que le document du secrétariat de la CEE (TRANS/WP.15/AC.1/2005/28) soit inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion. De son côté, il tiendra la Réunion commune informée des décisions qui seront prises par l'OMI au sujet du code IMDG.

HOMMAGES

92. La Réunion commune, ayant appris que MM. W. Visser (UIC), M. Fokker (Pays-Bas) et K. Loacker (Liechtenstein) prendraient bientôt leur retraite, les a remerciés de leur longue contribution à ses travaux et leur a adressé tous ses vœux de santé et de bonheur.

ADOPTION DU RAPPORT

93. La Réunion commune a adopté le rapport et les annexes sur la base du projet établi par les secrétariats.

Annexe 1

Rapport du Groupe de travail sur les citernes
(voir TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.1)

Annexe 2

Textes adoptés par la Réunion commune
(voir TRANS/WP.15/AC.1/98/Add.2)

Annexe 3

Mandat du Groupe de travail pour l'examen relatif au
conseiller à la sécurité, conformément au 1.8.3

1. Échange d'informations et élaboration de propositions visant à amender la réglementation au sujet des points suivants:
 - Organisation de l'examen (indépendance de l'organisme examinateur);
 - Modalités de l'examen.
2. Étudier la possibilité de déterminer les conditions d'utilisation et d'organisation des banques de données nationales de questions et de sujets d'études de cas.
3. Organisation des travaux futurs visant à parvenir à un niveau d'exigence harmonisé pour les examens (aussi bien pour les questions que pour les études de cas). Chaque autorité compétente souhaitant participer au Groupe de travail est invitée à faire parvenir des sujets d'examen, y compris des questions et des sujets d'études de cas déjà posés (sélection de deux ou trois examens représentatifs) et une description des conditions d'examen, de préférence en anglais, à l'autorité espagnole compétente.
