



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116
2 octobre 2009

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission d'experts
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

**RAPPORT DE LA RÉUNION COMMUNE DE LA COMMISSION D'EXPERTS
DU RID ET DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS
DE MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LA SESSION¹**

tenue à Berne du 8 au 11 septembre 2009 et à Genève du 14 au 18 septembre 2009

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
I. PARTICIPATION	1	4
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour).....	2	4
III. NORMES (point 2 de l'ordre du jour)	3-16	5
A. Mandat du Groupe de travail sur les normes	3-6	5

¹ Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009-B. Sauf indication contraire, les autres documents auxquels il est fait référence dans le présent rapport et qui portent une cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/ suivie de l'année et d'un numéro de série ont été diffusés par l'OTIF sous la cote OTIF/RID/RC/ suivie de l'année et du même numéro de série.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
B. Propositions relatives aux normes	7-11	5
C. Rapport du Groupe de travail sur les normes.....	12-16	6
IV. RAPPORTS DES GROUPE DE TRAVAIL INFORMELS (point 3 de l'ordre du jour)		
A. Rapport du groupe de travail informel sur les obligations du déchargeur	17-30	7
B. Rapport du groupe de travail informel sur la périodicité des épreuves auxquelles sont soumises les bouteilles en acier soudées rechargeables destinées aux gaz de pétrole liquéfiés (GPL)	31-37	9
C. Rapport du groupe de travail informel sur la télématique ...	38-39	10
D. Rapport du groupe de travail informel sur l'inclusion de dispositions concernant la période de détention des documents, des prescriptions de contrôle supplémentaires et des procédures d'évaluation de la conformité pour les cartouches à gaz	40-42	10
V. INTERPRÉTATION DU RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)	43-44	11
VI. CITERNES (point 5 de l'ordre du jour)		
A. Propositions présentées.....	45-47	12
B. Rapport du Groupe de travail sur les citernes.....	48-57	12
VII. HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT TYPE DE L'ONU (point 6 de l'ordre du jour)		
A. Rapport du Groupe de travail spécial sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses	58-85	14
B. Transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées	86-91	18

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
C. Propositions diverses relatives à l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU	92-100	19
VIII. PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN (point 7 de l'ordre du jour)	101-107	21
IX. TRAVAUX FUTURS (point 8 de l'ordre du jour)	108-109	22
X. ELECTION DU BUREAU POUR 2010 (point 9 de l'ordre du jour)	110	22
XI. QUESTIONS DIVERSES (point 10 de l'ordre du jour).....	111-115	23
XI. ADOPTION DU RAPPORT (point 11 de l'ordre du jour)	116	24

ANNEXES²

- I. Textes adoptés par la Réunion commune (Projet d'amendements au RID, ADR et ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011)
- II. Rapport du Groupe de travail sur les citernes

² Pour des raisons pratiques, les annexes I et II sont publiées sous forme d'additifs au présent document sous les cotes respectives ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.1 et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.2.

RAPPORT

I. PARTICIPATION

1. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE/ONU s'est tenue à Berne et à Genève du 8 au 18 septembre 2009 sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France) et la vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède et Suisse. La Commission européenne était également représentée. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : le Comité de l'organisation de coopération des chemins de fer (OSJD). 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 de la parfumerie des produits cosmétiques et de toilette (COLIPA), 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 européen de normalisation (CEN), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), European Cylinder Makers Association (ECMA), European Plastic Converters (EuPC), la Fédération européenne des activités de la dépollution (FEAD), la Fédération européenne des aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Sporting Arms and Ammunition Manufacturers' Institute (SAAMI), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/115 et -/Add.1

Documents informels : INF.2 et INF.6 (Secrétariat)

2. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/115 et additif 1 (lettre A 81-02/502.2009 de l'OTIF) tels que mis à jour par le document informel INF.2.

III. NORMES (point 2 de l'ordre du jour)

A. Mandat du Groupe de travail sur les normes

Document : ECE/TRANS/WP.15/2009/2 (Suède)

Document informel : INF.17 (Suède)

3. Notant que le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) avait prié le Groupe de travail sur les normes de la Réunion commune d'examiner certaines références aux normes ne concernant que l'ADR, la Réunion commune a confirmé que le Groupe de travail sur les normes était le seul point de contact avec le CEN. Ayant accès aux projets de normes EN, ce groupe devrait traiter de toutes les références aux normes même lorsqu'elles ne concernent que le RID, l'ADR ou l'ADN.

4. Le représentant du CEN a souhaité que l'on fasse une différence entre les normes auxquelles il est fait référence pour des raisons de sécurité, et celles qui viennent à l'appui de la réglementation. Cependant, la Réunion commune a noté que le statut d'une norme n'est pas lié à son contenu mais est déterminé par la façon dont il y est fait référence. Lorsque le RID, l'ADR ou l'ADN rend l'application d'une norme obligatoire, les Parties contractantes doivent pouvoir connaître leur contenu et être tenues au courant de l'évolution de ces normes.

5. Il a été noté que les travaux actuels du groupe concernent essentiellement les normes relatives aux emballages ou aux citernes, mais qu'ils devraient couvrir tous les autres domaines où il est fait référence aux normes. L'on pourrait établir un répertoire de ces normes, et le CEN devrait informer la Réunion commune de tous les travaux concernant les normes EN référencées.

6. L'examen préliminaire des deux documents de la Suède a donc été confié au Groupe de travail sur les normes.

B. Propositions relatives aux normes

1. Propositions diverses

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16, par. 17 et 19 et -/Add.1 (Secrétariat)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/43 (CEN)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/44 (CEN)

ECE/TRANS/WP.15/2009/2 (Suède)

Documents informels : INF.17 (Suède)

INF.26 (CEN)

7. La Réunion commune a confié l'examen de ces documents au Groupe de travail sur les normes, sauf en ce qui concerne la question relative à la référence à la norme EN 15507 (compatibilité chimique des polyéthylènes) qui a été traitée en séance plénière.

8. Le Groupe de travail a également été invité à formuler un avis sur les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 (Belgique) et -/2009/34 (UIP) car ils concernent les mesures transitoires dans le contexte des agréments de type et de l'application des normes.

2. Projet de norme "EN 15507"

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/43 (CEN)

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/45 (CEN)

9. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles étaient d'accord avec le principe de référence à une norme pour évaluer la compatibilité chimique des matériaux plastiques. Toutefois la reproductibilité des résultats obtenus en appliquant la norme EN 15507:2008 a été mise en question. Il semblerait également que l'application de la norme entraînerait une baisse du niveau de sécurité, certains emballages testés positivement selon cette norme ayant été rejetés en appliquant la procédure actuelle d'évaluation de la compatibilité chimique.

10. Certaines délégations auraient également souhaité que la question soit débattue au sein du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU afin que l'on trouve une solution universelle pour tous les modes de transport. A cet égard, il a été rappelé que certains pays ont une approche différente de l'approche européenne pour l'évaluation de la compatibilité chimique, et que le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait déjà été saisi de la question mais n'avait pas jugé nécessaire, à cette époque, de travailler sur le sujet.

11. La Réunion commune est finalement convenue que les travaux devraient continuer durant la prochaine période biennale afin de permettre aux laboratoires d'améliorer le procédé et la reproductibilité des résultats. Des dispositions pour la référence à une norme EN améliorées pourraient alors être introduites. Le représentant de l'Allemagne a mentionné un projet de recherche en Allemagne et a invité les délégations à lui faire part de leurs résultats d'épreuve.

C. Rapport du Groupe de travail sur les normes

Documents informels : INF.41 (Rapport du Groupe de travail sur les normes)

INF.26 /Rev.2 (CEN)

12. La Réunion commune a noté que le Groupe de travail sur les normes, n'ayant pas à disposition les normes relatives à la détermination des points d'éclair et des points de début d'ébullition, n'a pas pu se prononcer sur les questions soulevées aux points 17 et 19 du rapport du Groupe de travail spécial de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16). Le Groupe de travail tachera d'examiner ces questions par correspondance avant la prochaine session du Groupe WP.15.

13. La Réunion commune a adopté les amendements aux tableaux du 6.2.4 et du 6.8.2.6 proposés par le Groupe de travail sur les normes (voir annexe I).

14. La Réunion commune a noté, à l'attention de la Commission d'experts du RID, que le Groupe de travail sur les normes appuie la proposition de référence aux normes EN 15551:2009

et prEN 12663-2:2009 dans la disposition spéciale TE22 de la section 6.8.4 du RID (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/43, paragraphe 3, et document informel INF.41, paragraphe 2.2.3).

15. L'avis du Groupe de travail sur les normes sur les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 et -/34 (document informel INF.41, paragraphe 2.3.1), que le représentant de la Belgique a remis en question, a été transmis au Groupe de travail sur les citernes.

16. La Réunion commune a noté que le Groupe de travail sur les normes n'avait pas été en mesure de vérifier s'il convenait de mettre à jour les références aux normes EN 3, EN 141, EN 471 et EN 13501-1 mentionnées au paragraphe 8.1.4.3 et aux sections 5.4.3, 8.1.5, 6.12.5 et 9.3.4.2 de l'ADR, mais qu'il appuie le principe de mise à jour (voir aussi ECE/TRANS/WP.15/2009/2 et document informel INF.17). Les vérifications pourraient se faire par correspondance avant la prochaine session du Groupe WP.15. Un membre du secrétariat a rappelé qu'il convenait de distinguer les normes auxquelles il est fait référence à titre d'exemple, et celles auxquelles il est fait référence pour application obligatoire et la mise à jour desquelles peut nécessiter des mesures transitoires.

IV. RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL INFORMELS (point 3 de l'ordre du jour)

A. Rapport du groupe de travail informel sur les obligations du déchargeur

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/13 (Espagne)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/15 (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/46 (IRU)

Documents informels : INF.32 (Suède)
INF.38 (Belgique et Espagne)
INF.39 (Secrétariat)

17. La Réunion commune a examiné le document du secrétariat qui reprenait les conclusions du groupe de travail informel, à la lumière des nouvelles propositions de l'Espagne, la Suède et l'IRU.

18. Pour la définition du déchargeur, la proposition de l'IRU, mise aux voix, a été rejetée. La proposition du Groupe de travail a été adoptée avec quelques ajustements (voir annexe I). Il a été relevé que quelques modifications parallèles devraient être apportées à la définition de chargeur (voir annexe I).

19. Le paragraphe 1.4.3.X.1 a) proposé par le groupe de travail a été préféré à celui proposé par l'IRU et a été adopté avec quelques modifications (voir annexe I).

20. Après un bref débat, la représentante de la Suède a retiré les propositions de modification du 1.4.3.X.1 a) contenues dans le document informel INF.32. Le terme « décharger » inclut la vidange, et la quantité de marchandises à décharger n'est pas toujours

connue en cas de transport en citernes, donc pas indiquée dans la documentation. Il a été décidé en conséquence de supprimer les références à la vidange dans cette nouvelle sous-section 1.4.3.X et d'ajouter un NOTA explicatif (voir annexe I).

21. La dernière phrase du 1.4.3.X.1 b) a été placée entre crochets pour examen séparé pour chaque mode de transport.

22. La proposition de l'IRU relative au 1.4.3.X.1 c) n'a pas été appuyée.

23. La Réunion commune a noté que la différence de libellé du paragraphe 1.4.3.X.1 d) dans le RID et l'ADR provient du fait que les véhicules sont accompagnés d'un conducteur, et que le transporteur, selon le 1.4.2.2.1 f), a l'obligation de s'assurer que les étiquettes de danger et la signalisation appropriées soient apposées sur le véhicule.

24. La Réunion commune a adopté le texte de ce paragraphe d) tel que proposé par le groupe de travail, ainsi que les paragraphes e) et f), sauf que le paragraphe d) a été placé en dernière position (voir annexe I).

25. Les propositions de l'IRU pour un paragraphe additionnel demandant de consigner par écrit les responsabilités respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire avant le début du voyage n'ont pas été adoptées.

26. Le 1.4.3.x.2 a été adopté tel que proposé par le groupe de travail informel (voir annexe I).

27. Le texte du 1.4.2.3.1 proposé pour l'ADR a été aligné sur celui proposé pour le RID, la plupart des délégations ne comprenant pas clairement pourquoi le destinataire devrait vérifier après le déchargement que le déchargeur s'est acquitté des obligations qui incombent spécifiquement au déchargeur (voir annexe I).

28. Les textes proposés par le groupe de travail pour les paragraphes 1.4.2.3.2 et 1.4.2.3.3 ont été adoptés (voir annexe I).

29. Sur la base de la proposition de l'Espagne dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/13, puis de celle conjointe de la Belgique et de l'Espagne dans le document informel INF.38, la Réunion commune a adopté un NOTA, dont chacune des phrases a été mise aux voix séparément, à introduire sous le titre de la section 1.4.2, avec quelques modifications rédactionnelles (voir annexe I).

30. Une modification de la définition de « chargeur » au 1.2.1 proposé par le CIT dans le document informel INF.40 a été adoptée (voir annexe I).

B. Rapport du groupe de travail informel sur la périodicité des épreuves auxquelles sont soumises les bouteilles en acier soudées rechargeables destinées aux gaz de pétrole liquéfiés (GPL)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/22 (Allemagne)

Documents informels : INF.4 (Allemagne)
INF.43 (Groupe de rédaction)

31. La Réunion commune a adopté le principe d'harmoniser les conditions d'octroi d'une périodicité étendue (15 ans) d'épreuves pour les bouteilles en acier soudé rechargeables destinées aux gaz de pétrole liquéfiés, qui jusqu'à présent, étaient décidées individuellement par chaque État membre de l'OTIF ou Partie contractante à l'ADR. Elle a également adopté le texte proposé par le groupe de travail informel dans l'annexe I du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/22, sous réserve d'un certain nombre de modifications éditoriales mises au point par un groupe de rédaction (voir annexe I).

32. La Réunion commune a également adopté des mesures transitoires selon lesquelles chaque Partie contractante à l'ADR ou État membre de l'OTIF pourra continuer à étendre cette périodicité, selon les modalités qu'il aura fixées, jusqu'au 31 décembre 2014. Les bouteilles à gaz concernées par ces autorisations ne devront pas porter la marque "P15Y" et ne pourront être utilisées que dans le ou les pays qui auront accordé ces autorisations selon les modalités qui leur sont propres.

33. La Réunion commune a noté que le groupe de travail informel continuera ses travaux pour résoudre les problèmes mentionnés en annexe II du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/22, par exemple la définition des gaz de pétrole liquéfiés (GPL). En outre, le groupe de travail informel étudiera s'il est opportun d'envisager une extension de périodicité pour d'autres types de bouteilles à GPL, et si des gaz de type GPL, autre que les numéros ONU 1011, 1075, 1965, 1969 et 1978 pourraient être concernés.

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/31 (EIGA)

Document informel : INF.9 (ECMA)

34. La Réunion commune a noté que l'EIGA souhaiterait prévoir des mesures similaires pour les gaz industriels qui pourraient être discutées par un groupe informel. L'ECMA y était cependant opposée car elle estimait que les contrôles périodiques, suivant la périodicité requise actuellement, révélaient souvent des traces de corrosion dans le cas des gaz industriels, et qu'une extension de la périodicité pourrait donc entraîner une baisse du niveau de sécurité.

35. Il a été relevé que la question, pour les gaz industriels, ne se posait pas dans les mêmes termes que pour les GPL, parce que les conditions de périodicité d'épreuve sont déjà harmonisées. Les délégations qui se sont exprimées n'étaient pas favorables à l'idée d'établir un groupe de travail informel tant que l'EIGA n'aurait pas fourni des justifications plus détaillées et des éléments probants, et que l'EIGA et l'ECMA n'auraient pas rapproché leurs positions respectives.

36. Il a été également relevé que, contrairement aux GPL qui sont transportés localement, les gaz industriels font l'objet de transports internationaux multimodaux sur de grandes distances, et qu'il serait donc éventuellement préférable de discuter cette question au niveau du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

37. Le représentant de l'EIGA a invité les délégations à lui faire part de leurs commentaires détaillés, et a dit qu'il réfléchirait à la meilleure façon d'aborder la question soit au niveau de la Réunion commune soit à celui du Sous-Comité d'experts de l'ONU.

C. Rapport du groupe de travail informel sur la télématique

Document : ECE/TRANS/WP 15/AC 1/2009/25 (OTIF)

Document informel : INF.8 (Allemagne)

38. La Réunion commune a pris note du rapport du groupe de travail informel sur sa quatrième session à Munich du 14 au 15 mai 2009.

39. Plusieurs délégations ont souligné la nécessité de garder à l'esprit les différents travaux qui sont menés actuellement au niveau européen dans le domaine des systèmes de transport intelligents.

D. Rapport du groupe de travail informel sur l'inclusion de dispositions concernant la période de détention des documents, des prescriptions de contrôle supplémentaires et des procédures d'évaluation de la conformité pour les cartouches à gaz

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/39 (Allemagne)

Documents informels : INF.18 (Belgique)

INF.24 (Allemagne)

INF.27 (Royaume-Uni)

INF.44 (Groupe de rédaction)

INF.45 et INF.45/Rev.1 (Finlande)

INF.46 (Groupe de rédaction)

INF.52 (Texte récapitulatif des amendements adoptés) (Secrétariat)

40. Pour la proposition de révision de la section 1.8.6 sur les contrôles administratifs, le représentant de la Suisse a dit qu'il comprenait l'intérêt pour les États membres de l'Union européenne de transférer certaines dispositions de la directive dite « TPED » dans l'ADR et le RID, mais a estimé que les paragraphes 1.8.6.2.1 ou 1.8.6.2.2 relatifs aux obligations des autorités compétentes n'étaient pas nécessaires dans le cadre du RID et de l'ADR et a demandé leur suppression. Cette proposition de suppression, mise aux voix, n'a pas été adoptée.

41. Les textes proposés en annexes I et II du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/39 pour les sections 1.8.6, 1.8.7 et 1.8.8 et autres amendements de conséquence ont été adoptés avec

quelques modifications pour tenir compte des commentaires émis dans les documents informels (voir annexe I).

42. La représentante de la Commission européenne a indiqué que la Commission européenne considérerait la Commission d'experts du RID comme l'organe compétent pour ce qui est de la sécurité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et a assuré la Réunion commune que les instances européennes chargées de la sécurité du matériel roulant ou de la sécurité ferroviaire en général coopéreraient pleinement avec elle.

V. INTERPRÉTATION DU RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)

Utilisation de bouteilles dans les cadres de bouteilles, wagons-batteries/véhicules-batteries et CGEM

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/27 (Allemagne)

43. Il est ressorti des discussions que :

- a) Seuls des récipients à pression « UN » peuvent être utilisés dans des cadres de bouteilles « UN » ou des CGEM « UN ». Le cas de figure « cadre de bouteilles » semble toutefois théorique pour l'instant car il n'y a pas de normes ISO relatives à ces cadres de bouteilles;
- b) Les cadres de bouteille « RID/ADR » et les CGEM « RID/ADR » peuvent comporter des récipients à pression « RID/ADR » ou « UN », ou à la fois des récipients « RID/ADR » et « UN », sous réserve toutefois, pour les cadres de bouteilles, que les bouteilles soient du même type et aient la même pression d'épreuve.

44. Le représentant de l'Allemagne a invité celui du Royaume-Uni à coopérer avec lui pour préparer une proposition de clarification des textes actuels reflétant cette interprétation.

VI. CITERNES (point 5 de l'ordre du jour)

A. Propositions présentées

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/10 (Allemagne)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/18 (UIP)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 (Belgique)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/34 (UIP)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/37 (France)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/38 (France)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/47 (AEGPL)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/50 (Autriche)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16 et -/Add.1 (paragraphe 20-22 et 23-24)
(Secrétariat)

Documents informels : INF.5 (Suède)
INF.22 (Belgique)
INF.29 (Allemagne)
INF.34 (UIP)
INF.35 (Portugal)
INF.41 (Rapport du Groupe de travail sur les normes)
INF.47 (Italie)

45. Après discussion préliminaire en séance plénière, l'examen de l'ensemble des documents a été confié au Groupe de travail sur les citernes qui s'est réuni du 14 au 16 septembre en parallèle sous la présidence de M. J. Ludwig (Allemagne), étant entendu que l'examen des documents officiels aurait priorité sur celui des documents informels.

46. Pour la question relative à la limitation de volume des citernes (document informel INF.5 de la Suède), plusieurs délégations ont souligné qu'une limitation de volume pourrait avoir des conséquences considérables et qu'il serait donc souhaitable que la question fasse l'objet d'un document officiel détaillé.

47. Pour la question de la comparaison des niveaux de sécurité des citernes mobiles « UN » et des conteneurs-citernes RID/ADR (document informel INF.22, Belgique), la Réunion commune a noté qu'il s'agirait d'un travail considérable et a donc prié le Groupe de travail de proposer une façon de procéder.

B. Rapport du Groupe de travail sur les citernes

Document informel : INF.55

48. La Réunion commune a approuvé le rapport du Groupe de travail et les amendements proposés (annexe II au présent rapport), avec quelques modifications éditoriales et sous réserve des observations suivantes.

1. Période de validité des agréments de type et mesures transitoires (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/33 et -/2009/34)

49. Certaines délégations estimaient qu'il y avait des contradictions entre les textes proposés pour le 1.8.7.2.4, 6.8.2.3.3 et les nouvelles mesures transitoires. De nouveaux textes de compromis ont été préparés et adoptés (voir annexe I).

50. La représentante de la Belgique a souligné qu'il faudrait également introduire quelques modifications de conséquence dans les mesures transitoires actuelles applicables à d'autres types de récipients. La Réunion commune est convenue que des propositions pourraient être soumises à la prochaine session après vérification de la nécessité de tels ajustements.

2. Dispositifs de fermeture instantanée
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/47)

51. Le représentant de l'Allemagne a indiqué qu'il était d'accord que l'AEGPL poursuive ses travaux, mais que les dispositifs devraient être à fermeture rapide et devraient pouvoir être actionnés à distance.

3. Arrête-flammes (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/10)

52. Le Président a souligné la réserve de la Suède reflétée dans le rapport.

4. Citernes mobiles ONU/conteneurs-citernes RID/ADR (document informel INF.22)

53. La Réunion commune a noté que le Groupe de travail sur les citernes n'était pas en mesure d'entreprendre de grands travaux sur le rapprochement des prescriptions relatives aux citernes mobiles ONU et les conteneurs-citernes RID/ADR.

54. En ce qui concerne les problèmes de contrôle mentionnés par la Belgique, il a été rappelé qu'à l'avenir les citernes mobiles devront porter un code T. Si une citerne porte deux codes (code T et code RID/ADR), la citerne peut transporter les matières autorisées par l'un ou l'autre des deux codes.

5. Normes EN

55. La Réunion commune a prié le secrétariat de porter à l'attention du CEN ses remarques concernant les normes EN 13094 (points 5 et 9 du rapport), EN 16 852 et EN 12874 (point 7 du rapport) et EN 14025 (point 13 du rapport) pour suite à donner par le comité technique CEN/TC 296.

6. Mesures transitoires liées au changement de codes citernes pour les matières toxiques par inhalation

56. La Réunion commune a noté que des dispositions transitoires avaient été prévues pour les changements d'affectation d'instructions de transport en citernes mobiles (voir TP37 au chapitre 4.2, document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16/Add.1). De telles dispositions transitoires devraient être également prévues en cas de changement de codes citernes RID/ADR. En outre, le représentant des Pays-Bas a indiqué qu'il y avait au moins cinq rubriques n.s.a. de matières toxiques par inhalation auxquelles le code T22 a été affecté, mais pour lesquelles le code citerne RID/ADR n'avait pas été modifié. La Réunion commune est convenue que les codes citernes RID/ADR pour ces rubriques devraient être les mêmes que ceux affectés aux rubriques auxquelles a été affecté le code TP37, soit L15CH (voir annexe I). La représentante de la France préparera une proposition de dispositions transitoires, mentionnant les numéros ONU concernés, pour les sessions du groupe WP.15 et la Commission d'experts du RID.

57. La Réunion commune a été informée que M. J. Ludwig partait à la retraite et ne pourrait donc plus présider le Groupe de travail. Elle l'a remercié chaleureusement pour sa contribution aux travaux de la Réunion commune et à la sécurité du transport des marchandises dangereuses

tout au long de sa carrière, et lui a souhaité une longue et heureuse retraite. Elle a également approuvé son remplacement par M. A. Ulrich (Allemagne) à la présidence du Groupe de travail sur les citernes.

VII. HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT TYPE DE L'ONU (point 6 de l'ordre du jour)

A. Rapport du Groupe de travail spécial sur l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16 et -/Add.1 (Rapport du Groupe de travail spécial)

Document informel : INF.7 (UIC/CIT)

58. La Réunion commune a examiné les propositions du Groupe de travail spécial et a adopté les textes proposés sous réserve de quelques modifications éditoriales ou compte tenu des commentaires spécifiques ci-dessous (voir annexe I).

1. Définition d'engin de transport (1.2.1) (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 6)

59. La définition introduite devrait entraîner une modification du RID pour indiquer que le terme « wagon » couvre les wagons-citernes et wagons-batteries, ce qui devrait être discuté par la Commission d'experts du RID.

2. Modifications au 1.3.1 (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 9-10)

60. La proposition du CIT et de l'UIC (INF.7) de ne pas ajouter la deuxième phrase, ou au moins sa deuxième partie, ou d'utiliser le mot « personnel » au lieu d'« employés » n'a pas été adoptée.

3. Responsabilité première en matière de sécurité pour les matières radioactives (1.7.1.1) (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 11)

61. La Réunion commune a estimé que la dernière phrase proposée pour le 1.7.1.1 était difficilement interprétable et n'était pas nécessaire dans le RID et l'ADR, bien que le secrétariat n'eût pas encore vérifié avec l'AIEA quel était son objectif.

4. Intitulé de la classe 9 (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 12-13)

62. La Réunion commune est convenue de ne pas inclure les mots « y compris les matières dangereuses pour l'environnement » dans le titre de la classe 9.

5. Paragraphe 2.1.2.3

63. Les crochets figurant à la deuxième phrase ont été supprimés pour des raisons de convivialité.

6. Critères pour les matières dangereuses pour l'environnement (section 2.2.9)

64. La Réunion commune a noté que, compte tenu des procédures d'amendement à la Convention MARPOL, la mise en oeuvre des nouveaux critères du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) relatifs aux matières dangereuses pour l'environnement aquatique pourrait être retardée pour le transport maritime (Code IMDG).

65. Plusieurs délégations ont estimé cependant que l'harmonisation de ces critères avec ceux qui seraient appliqués dans des secteurs autres que celui des transports en Europe, notamment ceux de l'utilisation des produits chimiques et de leur distribution, était également souhaitable.

66. La Réunion commune est convenue que, au cas où l'Organisation maritime internationale ne serait pas en mesure de refléter les critères de la troisième édition révisée du SGH dans la prochaine édition du Code IMDG, il conviendrait de prévoir des mesures transitoires pour ne pas entraver le transport multimodal.

7. Détermination du point d'éclair (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 15-17)

67. La Réunion commune a décidé d'adopter la solution proposée par le secrétariat, à savoir de reprendre les références aux normes prévues dans le SGH et le Règlement type de l'ONU pour la détermination du point d'éclair, mais de conserver le paragraphe 2.3.3.1.2 actuel pour indiquer les normes applicables pour les matières visqueuses (avec des modifications proposées par l'Allemagne) et les paragraphes 2.3.3.1.6 à 2.3.3.1.8 qui permettent de résoudre les litiges lorsque différentes normes mènent à des résultats différents.

68. Le Sous-Comité d'experts de l'ONU devrait être informé des problèmes résultant de la référence à des normes non datées, et des procédures du RID/ADR/ADN pour régler les cas litigieux.

8. Détermination du point de début d'ébullition (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 18-19)

69. La Réunion commune a noté que l'introduction de références aux normes ISO 3924, ISO 3405 et ASTM D86-07a au 2.3.3.2 pour la détermination du point de début d'ébullition des produits pétroliers pourrait entraîner une contradiction avec la disposition spéciale 649 qui prévoit uniquement l'utilisation de la norme ASTM D86-01.

70. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que les normes ISO 3405 et ASTM D86-07a étaient acceptables, mais qu'il conviendrait de vérifier la norme ISO 3924. Si les trois normes étaient acceptables, la disposition spéciale 649 pourrait être supprimée.

9. Chapitre 5.4

71. La proposition du CIT et de l'UIC (INF.7) de ne pas adopter l'amendement relatif au 5.4.1.1.6.1 n'a pas été adoptée.

10. Tétranitrométhane (No ONU 1510) (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 25-26)

72. La Réunion commune a estimé que la question d'affectation de codes-tunnel relevait exclusivement du groupe WP.15.

73. La Réunion commune est convenue que le numéro d'identification de danger 665 devrait être attribué au No ONU 1510, et le numéro X668 aux numéros ONU 1810, 1834 et 1838 avec une modification au 5.3.2.3.2 pour définir ce nouveau numéro X668.

11. Tétrachlorure de titane (No ONU 1838) et chloracétonitrile (No ONU 2668) (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 27)

74. La Réunion commune a confirmé que le transport de ces matières en GRV serait désormais interdit et qu'il n'y aurait pas de mesure transitoire autre que la mesure générale de six mois.

12. Disposition spéciale 589 (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 28)

75. La Réunion commune a décidé de supprimer la disposition spéciale 589, la description des différentes rubriques relatives à l'hypochlorite de calcium devant suffire à déterminer la classification compte tenu des règles de la Partie 2.

13. Nouveau numéro ONU 3495 pour l'iode

76. La Réunion commune a noté que l'iode avait été classé comme matière corrosive et toxique compte tenu des effets constatés sur l'homme. Cette classification n'est pas conforme à celle du Règlement européen (CE) No 1272/2008, mais plusieurs délégations ont relevé que dans les premiers temps de la mise en œuvre du SGH l'on relèverait très probablement quelques contradictions dans les diverses classifications actuelles qui devraient être résorbées progressivement. Il n'y avait pas lieu pour la Réunion commune de remettre en cause cette classification applicable au transport. Si une délégation la contestait, elle devrait demander un nouveau débat au sein du Sous-Comité d'experts de l'ONU sur la base de données appropriées.

14. Disposition spéciale 356 (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 31-32)

77. La Réunion commune est convenue que, dans le cas de la disposition spéciale 356 relative aux dispositifs de stockage d'hydrogène à hydrure métallique (No ONU 3468), la

référence à l'autorité compétente visait l'autorité compétente du pays de fabrication. Si le pays de fabrication n'est pas partie contractante à l'ADR ou un Etat membre de la COTIF, l'agrément de l'autorité compétente du pays de fabrication devrait être reconnue par celle d'un pays partie contractante à l'ADR ou Etat membre de la COTIF.

15. Instruction d'emballage P200, paragraphe 10), disposition d'emballage «k» (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 37)

78. Il a été décidé de conserver la prescription actuelle du RID/ADR exigeant que les bouchons ou les chapeaux de maintien sur les sorties de robinets soient compatibles avec le contenu.

16. Instruction d'emballage P203 (récipients cryogéniques) (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 38-39)

79. La Réunion commune a décidé, par vote, que le paragraphe 8) de la nouvelle instruction d'emballage proposée P203 pour les récipients cryogéniques fermés (paragraphe 9) de l'instruction P203 actuelle) relatif aux contrôle périodiques n'était pas nécessaire et qu'il pouvait être supprimé. En conséquence, le paragraphe 6.2.3.5.2 et la dernière phrase du 4.1.6.10 du RID/ADR ont également été supprimés.

17. Chapitre 5.4 (Echange de données informatisé) (EDI) (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 43-44)

80. La Réunion commune s'est félicitée de l'introduction de nouvelles dispositions dans le Règlement type de l'ONU facilitant l'utilisation de techniques d'échange de données informatisé. Elle a rappelé cependant que le RID, l'ADR et l'ADN contenaient déjà de telles dispositions.

81. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à l'introduction du paragraphe 5.4.1.4.3 du Règlement type de l'ONU qui exige de l'expéditeur de pouvoir produire sans délai les informations requises dans le document de transport sous forme de document sur papier, cette exigence paraissant difficilement applicable en cours de transport et contraire à l'esprit de facilitation par utilisation de l'EDI.

82. Un groupe de travail s'est réuni à une pause déjeuner pour régler la question (document informel INF.53), et il a été finalement convenu que l'expéditeur devrait seulement pouvoir fournir les informations sur papier au transporteur.

83. Suite aux travaux du groupe de travail (document informel INF.53) d'autres modifications au chapitre 5.4 et au 1.4.2.2.1 b) ont été adoptées.

84. La Réunion commune a noté que les modifications à la section 5.4.2 du Code IMDG reproduite dans la note de bas de page 4 applicable à la section 5.4.2 du RID/ADR/ADN devront être vérifiées par le secrétariat après la décision de l'OMI.

18. Colis exceptés de matières radioactives (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 42)

85. Compte tenu de la décision prise par le Sous-Comité d'experts de l'ONU à sa session de juin 2009 (ST/SG/AC.10/C.3/70, par. 65), la Réunion commune a décidé de maintenir l'obligation d'indication du nom et de l'adresse de l'expéditeur et du destinataire dans la documentation relative aux colis exceptés.

A. Transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/16, par. 33-36)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/28 (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/40 (CEFIC)

Documents informels : INF.16 (CEPE/AISE)
INF.30 (FEA)
INF.42 (FEA)
INF.48 (Secrétariat)
INF.49 (FEA)
INF.56A et INF.56B (Groupe de rédaction, secrétariat)

86. La Réunion commune a noté que la proposition du secrétariat visait à aligner les dispositions du chapitre 3.4 du RID/ADR/ADN relatives au transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sur celles du chapitre 3.4 du Règlement type de l'ONU suivant les principes suivants fixés par le Groupe de travail *ad hoc* sur l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU (voir aussi -/AC.1/2009/16, par. 33-36) :

- a) Le texte du chapitre 3.4 devrait se conformer autant que possible à celui du Règlement type lorsque les quantités par emballages intérieurs correspondent aux limites du Règlement type, et devrait devenir applicable le plus rapidement possible sans mesure transitoire autre que la mesure générale de six mois;
- b) Les dispositions actuelles du RID/ADR/ADN pourraient demeurer applicables lorsque les quantités par emballage intérieur dépassent celles prévues par le Règlement type, mais seulement pour une période limitée, par exemple jusqu'au 31 décembre 2017.

87. Dans les documents informels INF.16, INF.30 et INF.42, le CEPE, l'AISE et la FEA ont souhaité une période transitoire également pour les quantités limitées conformes à celles du Règlement type de l'ONU, jusqu'au 31 décembre 2011 pour l'AISE et le CEPE, et le 30 juin 2017 pour la FEA.

88. Après un long débat, la Réunion commune a décidé que le chapitre 3.4 du RID/ADR/ADN serait aligné sur celui du Règlement type de l'ONU, mais que le système actuel du RID/ADR/ADN pourrait continuer à être utilisé en parallèle jusqu'au 30 juin 2015 par l'intermédiaire d'une disposition transitoire au chapitre 1.6, sauf pour les chlorosilanes visés

dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/40 qui ne pourront plus être transportés sous couvert des dispositions du chapitre 3.4 (voir annexe I).

89. La Réunion commune a souhaité que les secrétariats de la CEE-ONU et de l'OTIF maintiennent, jusqu'à cette date du 30 juin 2015, les versions 2009 de l'ADR, l'ADN et le RID disponibles sur leur site internet afin que les utilisateurs puissent vérifier les dispositions applicables pendant la période transitoire.

90. La FEA a également remis en cause le principe d'alignement, dans sa forme, du texte du RID/ADR/ADN sur celui du Règlement type de l'ONU, préférant que le chapitre 3.4 précise exactement les seules dispositions qui sont applicables.

91. La Réunion commune a partagé le point de vue de la FEA qu'une énumération des seules dispositions applicables du RID/ADR/ADN pour le transport des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dans le chapitre 3.4 serait plus conviviale que l'approche du Règlement type de l'ONU (document informel INF.56B) qui cite certaines mesures applicables et d'autres non applicables. Elle a donc adopté l'option présentée dans le document informel INF.56A qui permet, sous une présentation différente, d'aligner les dispositions du chapitre 3.4 du RID/ADR/ADN sur celles du chapitre 3.4 du Règlement type.

C. Propositions diverses relatives à l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU

1. Mentions dans le document de transport pour les déchets

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/19 (Royaume-Uni)

92. La proposition d'alignement du 5.4.1.1.3 du RID/ADR sur le 5.4.1.4.3 c) du Règlement type de l'ONU a été adoptée (voir annexe I).

2. Numéros d'identification de danger pour les matières toxiques par inhalation

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/35 (Suisse)

93. Le représentant de la Suisse a retiré sa proposition.

3. Transport en vrac et en conteneurs pour vrac

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/48 (Royaume-Uni)

Document informel : INF.12 (Royaume-Uni)

94. Plusieurs délégations ont appuyé la proposition du Royaume-Uni de revoir les dispositions relatives au transport en vrac afin de ne garder qu'un système, fondé sur le système multimodal du Règlement type de l'ONU, au lieu des deux systèmes actuellement applicables,

sous réserve cependant d'un examen plus approfondi de la question pour tenir compte des conditions prévues actuellement dans le RID/ADR.

95. Il a été fait remarquer cependant que l'utilisation du système « BK1 » et « BK2 » pourrait porter à confusion dans le contexte du transport multimodal. Par ailleurs certaines délégations n'étaient pas favorables à l'idée d'ajouter des mesures administratives pour l'agrément des véhicules ou conteneurs pour vrac, qui ne sont pas nécessaires actuellement dans le système « RID/ADR ».

96. Le représentant du Royaume-Uni a dit qu'il préparerait un nouveau document indiquant plus clairement les dispositions proposées, et il a invité les délégations intéressées à lui faire parvenir leurs commentaires par écrit pour qu'il puisse préparer une nouvelle proposition officielle à la prochaine session.

4. Désignation officielle de transport pour le No ONU 2447

Document informel : INF.10 (OTIF)

97. La Réunion commune a noté que dans le Règlement type de l'ONU, la désignation « PHOSPHORE BLANC » ou « PHOSPHORE JAUNE » est acceptable lorsque cette matière est à l'état sec, en solution ou recouverte d'eau (No ONU 1381), mais que seule la désignation « PHOSPHORE BLANC » est autorisée lorsqu'elle est à l'état fondu (No ONU 2447), bien qu'il n'y ait pas de différence entre phosphore blanc et phosphore jaune. Il a été décidé d'aligner la désignation du No ONU 2447 dans le RID/ADR/ADN sur celle du Règlement type de l'ONU (voir annexe I).

5. Disposition spéciale V12/W12 au 7.2.4

Document informel : INF.11 (Royaume-Uni)

98. La Réunion commune a décidé de rétablir la disposition spéciale V12/W12 pour toutes les matières auxquelles sont affectées les instructions d'emballage IBC03 et IBC100 compte tenu du paragraphe 4.1.2.3 du Règlement type de l'ONU qui exige que les GRV du type 31HZ2 soient transportés dans des engins de transport fermés.

6. Piles au lithium

Documents informels : INF.25 (Suisse)
INF.50 (Etats-Unis d'Amérique)
INF.54 (Secrétariat)

99. La Réunion commune a noté qu'à sa session de juin 2009, le Sous-Comité d'experts de l'ONU avait adopté des amendements provisoires à la disposition spéciale 188, paragraphes b) et c), permettant de continuer à transporter, après le 31 décembre 2010, des piles ne portant pas le marquage Wattheure, et d'exempter certains dispositifs intentionnellement actifs durant le transport.

100. La Réunion commune a décidé, à titre exceptionnel, d'introduire ces modifications dans le RID/ADR/ADN bien qu'elles n'aient pas encore été validées par le Comité d'experts de l'ONU. Pour éviter des divergences de texte avec la disposition spéciale 188 figurant dans le Règlement type de la seizième édition révisée des Recommandations de l'ONU, ces modifications feront l'objet d'une disposition spéciale spécifique au RID/ADR/ADN (disposition 656).

VIII. PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN (point 7 de l'ordre du jour)

Questions en suspens

1. Piles usagées et piles au nickel-hydrure métallique

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/7 (Suède)

Documents informels : INF.33 (France)
INF.37 (Portugal)

101. La représentante de la Suède ayant retiré sa proposition, le représentant du Portugal a également retiré la sienne.

102. La Réunion commune a adopté la proposition de la France d'introduire, par anticipation, le No ONU 3496 pour les piles au nickel – hydrure métallique, en indiquant que ces piles ne sont pas soumises au RID/ADR/ADN, et une modification à la disposition spéciale 304 précisant la portée du No ONU 3028, conformément aux décisions du Sous-Comité d'experts de l'ONU à sa session de juin 2009 (voir annexe I). Ceci devrait permettre d'éviter les malentendus au cas où l'OMI déciderait d'introduire des dispositions relatives au transport de piles au nickel-hydrure métallique dans le Code IMDG.

2. Disposition du 6.4.22.6 a)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/12 (Suisse)

103. La proposition de requérir un certificat pour le modèle de colis plutôt que pour le colis au 6.4.22.6 a) a été adoptée (voir annexe I).

3. Document de transport pour les matières dangereuses pour l'environnement

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/21 (Suède)

104. La proposition d'exiger la mention « DANGEREUX POUR L'ENVIRONNEMENT », ou le cas échéant « POLLUANT MARIN » dans le document de transport pour les matières répondant aux critères du 2.2.9.1.10 a été adoptée (voir annexe I). L'utilisation du terme « polluant aquatique » a été jugée prématurée.

4. Classement des artifices de divertissement

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/23 (Allemagne et Royaume-Uni)

Document informel : INF.57 (Allemagne)

105. La proposition relative au 5.4.1.2.1 g) a été adoptée avec quelques modifications pour tenir compte des décisions prises par le Sous-Comité d'experts de l'ONU à sa session de juin 2009 (ST/SG/AC.10/C.3/70, par. 22 et annexe, modification au 5.4.1.5.10) (voir annexe I).

5. Amendements au 2.2.9.1.10.5.2

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/41 (CEFIC)

106. La proposition du CEFIC a été adoptée (voir annexe I). Il a été relevé cependant que, comme le Règlement européen 1272/2008/CE reprend les critères du SGH, donc ceux du RID/ADR/ADN pour les matières dangereuses pour l'environnement aquatique, il conviendrait d'envisager à l'avenir de supprimer le paragraphe 2.2.9.1.10.5.2, au moins lorsque les périodes transitoires pour l'application des directives 67/548/CEE et 1999/45/CE auront expiré.

6. Limites d'exemption selon le 1.1.3.1 c)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/49 (Autriche)

107. Les avis étaient partagés sur les exemples proposés par l'Autriche au 1.1.3.1 c). A la demande du représentant de l'Autriche, la proposition a été mise aux voix telle que rédigée, sauf pour le quatrième tiret, et n'a pas été adoptée.

IX. TRAVAUX FUTURS (point 8 de l'ordre du jour)

108. L'examen du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/26 (point 4 de l'ordre du jour) et de toutes les nouvelles propositions présentées sous le point 7 b) est reporté à la prochaine session, qui se tiendra à Berne du 22 au 26 mars 2010.

109. Les délégations qui souhaitent que les propositions présentées dans des documents informels à la présente session soient soumises officiellement pour la prochaine session ont été priées d'informer le secrétariat.

X. ÉLECTION DU BUREAU POUR 2010 (point 9 de l'ordre du jour)

110. La Réunion commune a réélu M. C. Pfauvadel (France) et M. H. Rein (Allemagne) respectivement Président et Vice-Président pour 2010.

XI. QUESTIONS DIVERSES (point 10 de l'ordre du jour)

Accident ferroviaire de Viareggio, Italie (29 juin 2009)

111. Un membre du secrétariat de l'OTIF a informé la Réunion commune des résultats de la Conférence sur la sécurité ferroviaire organisée par la Commission européenne à Bruxelles le 8 septembre 2009. En ce qui concerne l'accident de Viareggio, des solutions possibles d'amélioration de la sécurité avaient été évoquées, comme la réduction de la vitesse, l'évitement des zones urbaines résidentielles, des entretiens et contrôles plus fréquents du matériel roulant, des mécanismes de freinage automatique.

112. Le Président a noté que l'accident avait été imputé à une défaillance du matériel roulant, et que le RID ne contient pas de dispositions concernant ce matériel roulant. Il a estimé que, même si les conclusions ne faisaient pas apparaître un problème de conformité avec les prescriptions du RID, les pertes de vie humaine et les dégâts occasionnés étaient directement liés à la marchandise dangereuse transportée et il conviendrait donc que la Commission d'experts du RID soit également saisie de la question pour envisager des solutions pour éviter de tels accidents dramatiques.

113. Le représentant de l'Allemagne, en tant que Président de la Commission d'experts du RID, a rappelé que cette Commission avait décidé d'introduire dans le RID des dispositions exigeant l'installation de détecteurs de déraillement sur les wagons-citernes. Il a vivement regretté qu'à la quarante-quatrième session de la Commission, en novembre 2007, la Commission européenne eut exigé une suspension de cette décision, sur avis de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) qui estimait, sur la base d'une analyse coût/bénéfice en matière de sécurité, que les coûts étaient disproportionnés (OTIF/RID/CE/2007-A, par. 88-104).

114. Il a été rappelé que contrairement au RID, l'ADR contient également les dispositions relatives à la sécurité des véhicules, et que le Groupe WP.15 contrôle les prescriptions relatives à la construction et la sécurité des véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses. Il coopère cependant fructueusement avec un autre organe de la CEE-ONU responsable des questions relatives à la construction des véhicules, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29). Le WP.29 fournit son expertise en fonction des exigences de sécurité définies par le WP.15. Plusieurs délégations souhaitaient donc qu'un mécanisme semblable soit mis en place pour le RID, à savoir une meilleure coopération entre les organes techniques chargés de la sécurité du matériel roulant ferroviaire, comme l'UIC, le CIT, l'ERA, et la Commission d'experts du RID.

115. La représentante de la Commission européenne a indiqué que la Commission européenne considérait la Commission d'experts du RID comme l'organe compétent pour ce qui est de la sécurité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et a assuré la Réunion commune que les instances européennes chargées de la sécurité du matériel roulant ou de la sécurité ferroviaire en général coopéreraient pleinement avec elle.

XII. ADOPTION DU RAPPORT (point 11 de l'ordre du jour)

116. La Réunion commune a adopté le rapport sur sa session d'automne 2009 et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.
