

NATIONS  
UNIES



Secrétariat

Distr.  
GENERALE

ST/SG/AC.10/1998/57  
12 octobre 1998

---

COMITE D'EXPERTS EN MATIERE DE TRANSPORT : FRANCAIS ET ANGLAIS  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

(Vingtième session  
Genève, 7-16 décembre 1998,  
points 2 c) de l'ordre du jour)

TRAVAUX DU SOUS-COMITE D'EXPERTS DU TRANSPORT  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Projet d'amendements au Recommandations relatives au  
transport des marchandises dangereuses

Note du secrétariat au nom de  
la Réunion commune RID/ADR/ADN  
15 - 25 Septembre 1998)

**Introduction**

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 une session à Genève du 15 au 25 septembre 1998.
2. Lors de cette session, les questions suivantes ont été soulevées et le secrétariat a été prié d'attirer l'attention du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses sur ces questions.

### **Classement des solutions des composés solides**

3. Suivant l'approche rationalisée pour l'attribution des types de citernes du RID/ADR aux groupes de matières (voir l'annexe 2 du document TRANS/WP.15/AC.1/1998/25), les matières solides telles que le 3284 composé du tellure, n.s.a. ont été attribuées à un type de citerne particulier (L4BH). Il n'est pourtant pas évident que les solutions des composés dont il s'agit puissent être classées sous les mêmes rubriques ONU, et donc attribuées au même type de citerne. A présent, les matières dont il s'agit sont classées dans la classe 6.1, 57°(b,c), 58°(b,c), 59°(b,c), 60°(b,c), 61°(b,c), 62°(c), 64°(c) et 66°(b).

4. *La Réunion commune souhaite demander des précisions au Comité d'experts de l'ONU sur le classement des solutions des composés susmentionnés dans le cadre de l'attribution aux types de citernes.*

### **Chapitre 4.2 - Instructions d'emballage**

5. Les instructions d'emballage ont été discutées au sein d'un groupe de travail informel du Sous-Comité d'experts à Francfort du 7-11 septembre 1998. La Réunion commune a discuté des résultats du groupe de travail de Francfort au sein d'une session informelle qui s'est tenue le 14 septembre à Genève, et on a préconisé que la Réunion commune adopte les instructions d'emballage élaborées à Francfort.

6. Le groupe de travail informel de la Réunion commune a cependant considéré que certaines instructions posaient des problèmes qui n'ont pas été résolus à Francfort et ces points ont été soumis à la Réunion commune pour décision. On a relevé que des divergences existent entre le RID/ADR et le Code IMDG d'une part, mais également entre le RID/ADR/Code IMDG et les Recommandations de l'ONU d'autre part, et qu'ainsi l'on pouvait aussi obtenir des instructions multimodales si le RID/ADR et le Code IMDG étaient harmonisés. L'on a considéré que si l'on veut reprendre les instructions multimodales de l'ONU, il faudrait que ces dernières constituent un standard du plus haut niveau de sécurité.

7. *La Réunion commune a décidé de demander au Comité d'experts de l'ONU, à l'instar des citernes mobiles, d'élaborer les instructions d'emballage en se basant sur les prescriptions les plus strictes existantes - à l'exception du mode aérien. Les divers modes de transport peuvent assouplir le cas échéant ces prescriptions par la suite.*

### **Chapitre 5.2 - Marquage et étiquetage**

8. En ce qui concerne les risques principaux et subsidiaires, le secrétariat a informé la Réunion commune de l'évolution de cette question au Sous-Comité d'experts qui a pris une décision de principe de ne plus faire de distinction entre le risque principal et le risque subsidiaire. *La Réunion commune a également souhaité que cette distinction entre risque principal et risque subsidiaire disparaisse, et voudrait que le Comité d'experts prenne ce souhait en compte en arrivant à une décision finale.*

#### **Marquage des emballages avec la désignation officielle de transport (5.2.1.1)**

9. La Réunion commune a précisé que, dans le RID/ADR, le marquage de la désignation officielle de transport n'est exigé que pour les classes 1 et 7, alors que le Règlement-type l'exige pour toutes les classes, à l'instar du Code IMDG (dans une langue au choix) et des Instructions techniques de l'OACI (en anglais uniquement). Vu les nombreuses langues en Europe ce marquage n'a peu de sens pour le RID/ADR. L'on a ainsi préconisé de proposer au Comité d'experts la suppression de ce marquage. *Pour cette raison, la Réunion commune propose que le début du paragraphe 5.2.1.1 du Règlement-type se lise comme suit:*

“Sauf s'il en est disposé autrement dans le présent Règlement, la désignation officielle de transport de la marchandise dangereuse déterminée conformément au paragraphe 3.1.2 et le numéro ONU correspondant précédé des lettres 'UN', doivent figurer sur chaque colis comportant des marchandises des classes 1 ou 7. Sur les colis comportant des marchandises de toute autre classe doit figurer uniquement le numéro ONU précédé des lettres 'UN'. Dans le cas d'objets non emballés...” (Reste inchangé).

### **Chapitre 6.5 - GRV**

10. La Réunion commune a soulevé la question de ce que l'on entend exactement par 'conditions de service' au 6.5.1.1.3 et pourquoi cela ne concerne que les GRV. La Réunion a craint que chaque autorité compétente interprète ces termes à sa façon, une fois qu'ils figurent dans le RID/ADR. Ne sachant pas de quelles opérations il s'agit en l'occurrence, *le Comité d'experts de l'ONU est invité à fournir des précisions quant à l'interprétation de ce terme.*

---