



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/38  
17 juillet 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

**COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES  
MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU  
SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ DE  
CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE  
DES PRODUITS CHIMIQUES**

**Sous-Comité d'experts du transport  
des marchandises dangereuses**

**RAPPORT DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES  
MARCHANDISES DANGEREUSES SUR SA DIX-NEUVIÈME SESSION**

(Genève, 2-6 juillet 2001)

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b><u>Paragraphe</u></b>
<b>PARTICIPATION</b> .....	1-11
<b>ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR</b> .....	12-13
<b>DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TRANSPORT DE GAZ</b> .....	14-20
Étiquetage selon la norme ISO 7225:1994.....	17-18
Désignation officielle de transport des mélanges de butadiène et d'hydrocarbures.....	19
Description de la rubrique n° ONU 2857.....	20
<b>CITERNES</b> .....	21-34
Calcul du débit des dispositifs de décompression.....	21
Débit réel des dispositifs combinés soupape de sécurité/disque de rupture.....	22

Contrôle des citernes mobiles agréées depuis plus de 30 ans.....	23-24
Contenance minimale admissible des citernes .....	25-27
Instruction de transport en citerne mobile T99.....	28-29
Propositions diverses .....	30-34
<b>TRANSPORT DE MATIÈRES SOLIDES EN VRAC EN CONTENEURS</b> .....	35-36
<b>EMBALLAGES (y compris GRV et grands emballages)</b> .....	37-58
Épreuves pour les emballages .....	37-45
Épreuve de chute .....	46
Normes relatives aux fûts en acier.....	47-48
Instruction d'emballage P601 .....	49-51
Disposition spéciale d'emballage pour la poudre de magnésium/fer/ polyéthylène (n° ONU 2813), Instruction d'emballage P403).....	52
Définition des emballages combinés .....	53
Instructions d'emballage pour GRV .....	54
Contenance et masse nette maximales des emballages .....	55-57
Utilisation de la marque W .....	58
<b>TRANSPORT DE MATIÈRES INFECTIEUSES</b> .....	59-70
Expédition de matières infectieuses .....	59-61
Organismes pathogènes pour les végétaux.....	62-63
Révision des dispositions relatives à la Division 6.2 .....	64
Organismes génétiquement modifiés .....	65-70
<b>INSCRIPTION ET CLASSEMENT</b> .....	71-81
Attribution du n° ONU correct aux matières et aux solutions en fonction de leur état physique (liquide ou solide).....	71-75
Classification des matières dangereuses pour le milieu aquatique.....	76-78
Disposition spéciale 279 pour le n° ONU 1548 (chlorhydrate d'aniline) .....	79
Hypochlorite de calcium sous forme de comprimés .....	80
Critères de corrosivité des liquides et des solides relevant de la classe 8 groupe d'emballage III, pour l'acier et l'aluminium .....	81
<b>EXPLOSIFS, MATIÈRES AUTORÉACTIVES ET PEROXYDES ORGANIQUES</b> .....	82-89
Classement des émulsions, suspensions et gels de nitrate d'ammonium .....	82-83
N° ONU 3242 - Amendement à la disposition spéciale 215.....	84
Critères de classification des artifices de divertissement.....	85-89

<b>HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT DU TRANSPORT DES MATIÈRES RADIOACTIVES DE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA) .....</b>	<b>90</b>
<b>PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENT DU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES .....</b>	<b>91-92</b>
<b>HARMONISATION GÉNÉRALE DES SYSTÈMES DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES .....</b>	<b>93-105</b>
Dix-huitième session du Groupe de coordination du programme IOMC pour l'harmonisation des systèmes de classement des produits chimiques .....	93
Communication des risques .....	94-104
Risques physiques .....	105
<b>QUESTIONS DIVERSES .....</b>	<b>106-109</b>
<b>CONDOLÉANCES .....</b>	<b>110</b>
<b>ADOPTION DU RAPPORT .....</b>	<b>111</b>

\* \* \*

**Annexes**

Annexe 1: Projet d'amendements au Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses.....	ST/SG/AC.10/C.3/38/Add.1
Annexe 2: Projet d'amendements au Manuel d'épreuves et de critères .....	ST/SG/AC.10/C.3/38/Add.1
Annexe 3: Rapport du Groupe de travail ONU/BIT de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques .....	ST/SG/AC.10/C.3/38/Add.2

## RAPPORT

### PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa dix-neuvième session du 2 au 6 juillet 2001 sous la présidence de M. S. Benassai (Italie) et la vice-présidence de M. F. Wybenga (États-Unis d'Amérique).
2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants: Afrique du Sud, Allemagne, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Iran (République islamique d'), Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni et Suède.
3. Y ont aussi participé, en vertu de l'article 72 du Règlement intérieur du Conseil économique et social, des observateurs des pays suivants: Bahamas, Bulgarie, Portugal, Suisse et Tunisie.
4. Des représentants du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et des institutions spécialisées ci-après étaient présents: Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Bureau international du Travail (BIT), Organisation maritime internationale (OMI), Organisation mondiale de la santé (OMS) et Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient aussi représentées: Commission européenne (CE) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes ont participé aux débats sur des points intéressant leur organisation: Consumer Specialty Products Association (CSPA), Association du transport aérien international (IATA), Association européenne du gaz industriel (EIGA), European Cylinder Makers Association (ECMA), Fédération européenne des associations de fabricants d'aérosols (FEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Hazardous Materials Advisory Council (HMAC), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Confederation of Drums Manufacturers (ICDM), International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP), International Council of Chemical Associations (ICCA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Union internationale des transports routiers (IRU) et World Nuclear Transport Institute (WNTI).
7. Le Directeur de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe, M. José Capel Ferrer, a informé les participants que les ressources supplémentaires allouées en 2001 à la Division pour les activités liées à la restructuration du Comité et à la création du Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques n'avaient pas permis de pourvoir à plein temps le poste P4 et le poste G qui avaient été demandés. En conséquence, même si les ressources allouées avaient permis d'engager du personnel supplémentaire de manière temporaire, le secrétaire du Comité devait assumer personnellement en 2001 la fonction de secrétaire du Sous-Comité SGH, ce qui

perturbait et retardait quelque peu les travaux habituels dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

8. En ce qui concerne les prévisions budgétaires de la CEE pour la période biennale 2002-2003, il a indiqué que seul le poste P4 avait été prévu et pour 2002 seulement. Les ressources nécessaires aux activités liées à cette restructuration devraient donc être évaluées à nouveau par le Comité fin 2002, et le rapport du Secrétaire général sur les activités du Comité restructuré en 2001-2002 ainsi que son programme de travail pour 2003-2004 devraient, le cas échéant, être soumis au Conseil en 2003, sous réserve de l'adoption des dispositions budgétaires, avec éventuellement des conséquences immédiates en 2003 au cas où il faudrait attendre une décision du Conseil puis de l'Assemblée générale en la matière.

9. Il a précisé que la Division des transports ne ménagerait pas ses efforts pour remédier à la situation dans la limite de ses ressources disponibles, mais il a invité les délégations gouvernementales à réfléchir à la question avec les représentants de leurs missions permanentes. Il a en outre invité les représentants des organisations non gouvernementales à réfléchir aux possibilités de fournir un appui extrabudgétaire au secrétariat.

10. Le Sous-Comité a noté qu'il comptait trois nouveaux membres, dont les candidatures avaient été approuvées par le Conseil économique et social: l'Autriche, la Finlande et la République islamique d'Iran.

11. L'observateur de la Suisse a invité les délégations qui passeraient la fin de la semaine à Genève pour assister à la première session du Sous-Comité GHS prévue du 9 au 11 juillet, à participer à une excursion à Epesses (INF.8).

#### **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/37 et Add.1.

12. Le Sous-Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat, après l'avoir modifié pour y inclure des documents présentés tardivement (voir documents sans cote INF.1 et INF.2).

13. Le document ST/SG/AC.10/C.3/2000/30 (CGA) a été retiré de l'ordre du jour.

#### **DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES AU TRANSPORT DE GAZ**

14. Le Groupe de travail sur le transport des gaz qu'il était prévu de convoquer parallèlement a été annulé faute d'un nombre suffisant de propositions préparées à temps.

Documents: ST/SG/AC.10/27, par. 13 à 21 et annexe 1 Rapport du Comité sur sa vingt et unième session

ST/SG/AC.10/C.3/34, par. 13 à 17 et annexe 1 Rapport du Sous-Comité sur sa dix-septième session

ST/AC.10/C.3/34/Add.1  
ST/SG/AC.10/C.3/36, par. 10 à 17 et annexe 1

Rapport du Sous-Comité sur sa  
dix-huitième session

ST/SG/AC.10/2000/22 (EIGA)  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/31 (États-Unis d'Amérique).

15. Le Sous-Comité est convenu que le Groupe de travail sur le transport des gaz (Groupe de travail des récipients à gaz et conteneurs à gaz à éléments multiples) devrait être convoqué lors de la prochaine session pour examiner les questions citées dans l'annexe au document ST/SG/AC.10/C.3/2001/31 et les questions non résolues au cours de la période biennale précédente, sur la base des rapports du Sous-Comité et du document de l'EIGA.

Documents sans cote: INF.13 et Add. 1 à 3 (ISO)  
INF.39 (ISO).

16. Le Sous-Comité a pris note des informations fournies par le représentant de l'ISO, notamment en ce qui concerne les programmes de travail des comités techniques TC 58 (Récipients à gaz), TC 197 (Technologies de l'hydrogène) et TC 220 (Récipients cryogéniques). Les programmes de travail des différents comités de l'ISO peuvent être consultés sur le site Web <http://isotc.iso.ch/livelink/livelink/>.

#### **Étiquetage selon la norme ISO 7225:1994**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/1 (Autriche).

Document sans cote: INF.24 (EIGA).

17. Le Sous-Comité a adopté des modifications au 5.2.2.1.6 et au 5.2.2.2.1.2 sur la base de la proposition de l'Autriche et des commentaires de l'EIGA avec quelques changements (voir annexe 1).

18. Le Sous-Comité a en outre noté que la norme ISO 7225:1994 ne reflétait plus les dispositions en matière d'étiquetage du Règlement type, et qu'il ne serait possible de continuer à s'y référer que si elle était modifiée en conséquence.

#### **Désignation officielle de transport des mélanges de butadiène et d'hydrocarbures**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/32 (États-Unis d'Amérique).

19. La proposition de modification de la désignation officielle de transport du n° ONU 1010 a été adoptée (voir annexe 1).

#### **Description de la rubrique n° ONU 2857**

Document sans cote: INF.6 (États-Unis d'Amérique).

20. La proposition de modification de description a été adoptée avec des modifications de forme (voir annexe 1).

## **CITERNES**

### **Calcul du débit des dispositifs de décompression**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/3 (Espagne).

Document sans cote: INF.40 (Espagne).

21. L'expert de l'Espagne a été invité à soumettre une nouvelle proposition en tenant compte des commentaires émis par diverses délégations.

### **Débit réel des dispositifs combinés soupape de sécurité/disque de rupture**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/4.

22. À l'issue de l'examen de la proposition de modification du 6.7.2.12.2 pour tenir compte de la réduction du diamètre de passage lorsque le disque de rupture n'est pas complètement brisé, l'expert de l'Espagne a retiré sa proposition et dit qu'il en soumettrait une nouvelle à la prochaine session.

### **Contrôle des citernes mobiles agréées depuis plus de 30 ans**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/5 (Espagne).

23. Plusieurs experts ont estimé, comme l'expert de l'Espagne, qu'il faudrait définir des dispositions de sécurité pour les citernes mobiles agréées depuis plus de 30 ans. Toutefois, certains experts ont considéré que ces mesures devraient être prises mode par mode, et qu'il ne fallait pas les introduire dans le Règlement type parce que les dispositions du chapitre 6.7 étaient nouvelles et ne s'appliquaient qu'aux citernes mobiles neuves qui n'existaient pas encore sur le marché.

24. La proposition de l'Espagne, mise aux voix, n'a pas été adoptée.

### **Contenance minimale admissible des citernes**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/18 (Royaume-Uni).

Document sans cote: INF.22 (EIGA).

25. Le Sous-Comité est convenu que des dispositions devraient être prises pour permettre le transport en citernes de moins de 450 litres, par exemple de liquides du groupe d'emballage I autorisés au transport en GRV et pour lesquels la quantité maximale par emballage était de 250 litres.

26. Quelques délégations ont estimé que certains détails de cette proposition devraient être revus pour y inclure par exemple les critères de certaines épreuves de performance, comme pour les emballages, ou l'examen de la question de l'étiquetage ou du placardage.

27. Sur demande de l'expert du Royaume-Uni, la proposition telle que modifiée par l'EIGA a été mise aux voix et adoptée (voir annexe 1).

### **Instruction de transport en citerne mobile T99**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/19 (Royaume-Uni).

28. Les avis étaient partagés sur cette proposition. Certains experts ont estimé qu'il n'y avait pas lieu d'autoriser des citernes complètement différentes de celles prévues dans le Règlement type, d'autres qu'il faudrait répertorier les matières auxquelles s'appliquerait la disposition T99, et d'autres encore qu'il serait plus rationnel d'affecter des codes citerne aux matières pour combler les lacunes d'affectation actuelles.

29. Les experts de la Belgique et de la France ont demandé que les différentes parties de la proposition soient mises aux voix séparément. Le principe même de la proposition n'ayant recueilli aucun soutien, l'expert du Royaume-Uni l'a retirée.

### **Propositions diverses**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/30 (États-Unis d'Amérique).

Documents sans cote: INF.32 (États-Unis d'Amérique)  
INF.23 (EIGA).

30. Plusieurs propositions du document ST/SG/AC.10/C.3/2001/30 ont été adoptées, parfois avec quelques modifications (voir annexe 1).

31. Au sujet des propositions relatives aux instructions spéciales TP10 et TP23, l'expert des États-Unis a dit qu'il présenterait un nouveau document à la prochaine session en tenant compte des diverses remarques formulées.

32. Au sujet de la proposition relative à l'interprétation du terme «à fermeture rapide» (6.7.3.5.4), il a été précisé que ce terme avait été emprunté à une norme de l'UIC et qu'il fallait entendre par là une fermeture extrêmement rapide de l'ordre du dixième de seconde, ou au plus d'une à deux secondes.

33. Plusieurs délégations ont estimé que la proposition du document INF.32 avait été soumise trop tardivement et ne comportait pas de justification suffisante, notamment en ce qui concernait son application à certaines classes de marchandises.

34. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit qu'il soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session.



## **TRANSPORT DE MATIÈRES SOLIDES EN VRAC EN CONTENEURS**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/20 (Royaume-Uni et Allemagne).

Documents sans cote: INF.25 (Royaume-Uni)  
INF.33 (États-Unis d'Amérique).

35. Le Sous-Comité a confirmé que le document préparé conjointement par le Royaume-Uni et l'Allemagne jetait les bases de futures propositions relatives au transport multimodal de marchandises dangereuses en vrac dans des conteneurs.

36. Certains experts ayant exprimé des réserves sur certains aspects de ce document, notamment sur les matières pouvant être autorisées, sur certaines conditions de transport et sur l'application de ces dispositions au transport maritime, il a été décidé de confier l'examen des documents à un groupe de travail spécial qui communiquera ses observations aux experts du Royaume-Uni et de l'Allemagne afin qu'ils établissent une proposition révisée pour la prochaine session. Les délégués ont eux aussi été priés de faire des commentaires par écrit entre les sessions.

### **EMBALLAGES (y compris GRV et grands emballages)**

#### **Épreuves pour les emballages**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/24 (ISO).

Documents sans cote: INF.9 (Canada)  
INF.31 (États-Unis d'Amérique).

37. La première proposition, relative au paragraphe 6.1.5.2.1, a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 1).

38. Pour la deuxième proposition, consistant à prévoir un délai de 24 heures entre le remplissage et l'épreuve de chute afin de tenir compte d'un possible relâchement des joints, certains experts ont estimé qu'il conviendrait au préalable de présenter des données techniques ou des statistiques d'accident permettant de justifier cette proposition, lourde de conséquences sur les coûts des épreuves.

39. Le représentant de l'ISO a dit que, d'après les laboratoires d'épreuves, il y avait un véritable problème de sécurité et qu'il conviendrait d'harmoniser les modalités des épreuves pour tenir compte du phénomène du relâchement des joints.

40. La proposition a été mise aux voix et adoptée.

41. La troisième proposition, relative au 6.1.5.3.4, a été adoptée sur la base du texte proposé par les États-Unis d'Amérique dans le document INF.31 (voir annexe 1).

42. La quatrième proposition relative à l'épreuve de tonnellerie (6.1.5.7) a été adoptée.

43. Bien que les avis fussent partagés sur les autres points portés à l'attention du Sous-Comité par l'ISO, il a décidé ce qui suit:

- a) Le paragraphe 6.1.5.1.9 ne doit pas être supprimé;
- b) La proposition de modification du 6.1.5.3.4 a été adoptée (voir annexe 1);
- c) La question des épreuves sur des emballages partiellement remplis pourrait être discutée, mais de manière plus intensive et sur la base de propositions concrètes et d'informations plus complètes sur l'utilisation de ces emballages.

44. L'expert des États-Unis d'Amérique avait exprimé, dans le document sans cote INF.31, sa préoccupation au sujet de l'élaboration par le CEN et l'ISO d'une norme EN/ISO 16 104. Il craignait que l'ISO et le Sous-Comité ne fassent double emploi, que la norme ne soit pas alignée sur le chapitre 6.1 et que les mises à jour futures ne posent des difficultés. Des préoccupations analogues étaient exprimées dans le document sans cote INF.9 (Canada).

45. Plusieurs délégations ont indiqué que cette norme ne pourrait être utilisée que si elle répondait aux exigences du Règlement type et que si elle suivait la même évolution que ce dernier.

### **Épreuve de chute**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/27 (États-Unis d'Amérique).

46. La proposition de révision du paragraphe 6.1.5.2.5.2 a été adoptée après modification (voir annexe 1).

### **Normes relatives aux fûts en acier**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/7 (ICDM/ICCR).

47. Après avoir examiné la proposition de l'ICDM/ICCR, le Sous-Comité a accepté d'ajouter au 6.1.4.1.1 une note qui préciserait que les aciers au carbone répondant aux normes ISO 3573:1999 et 3574:1999 pouvaient être utilisés.

48. Le Sous-Comité a décidé de revenir sur la proposition du document INF.10 à sa prochaine session en se fondant sur un nouveau document que le SEFEL a été invité à préparer.

### **Instruction d'emballage P601**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/16.

49. Le Sous-Comité a adopté une nouvelle disposition spéciale autorisant, pour le brome (n° ONU 1744), l'inclusion d'emballages intérieurs en verre d'une capacité maximale de 1,3 litre dans des emballages extérieurs d'une masse brute maximale de 25 kg.

50. Une proposition orale de l'expert de l'Allemagne, appuyée par l'expert de la Belgique et visant à porter la capacité maximale des emballages intérieurs à 2,5 litres n'a pas été adoptée.

51. La proposition d'affecter l'instruction d'emballage P602 (au lieu de P601) au n° ONU 1605 (Dibromure d'éthylène) a été adoptée.

**Disposition spéciale d'emballage pour la poudre de magnésium/fer/polyéthylène (n° ONU 2813, Instruction d'emballage P403)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/17 (Royaume-Uni).

52. La proposition a été adoptée en principe, sous réserve que le texte soit révisé à la prochaine session pour une application plus générale. L'expert du Royaume-Uni préparera un nouveau texte.

**Définition des emballages combinés**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/26 (États-Unis d'Amérique).

53. Cette proposition a été retirée par l'expert des États-Unis d'Amérique.

**Instructions d'emballage pour GRV**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/28 (États-Unis d'Amérique).

54. La proposition d'autoriser les GRV en carton pour les matières solides au titre de l'instruction IBC 07 (Division 4.3, Division 6.1, groupe d'emballage I et Classe 8, groupe d'emballage I) n'a pas été adoptée.

**Contenance et masse nette maximales des emballages**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/29 (États-Unis d'Amérique).

55. Les avis étaient partagés sur la nécessité de modifier le 6.1.1.1 pour définir la contenance et la masse nette à partir desquelles les dispositions du chapitre 6.1 ne s'appliqueraient plus.

56. Certains experts ont fait remarquer que le simple fait de limiter à 450 litres la contenance des emballages simples permettrait d'utiliser des emballages d'une masse nette bien supérieure à 400 kg, suivant la densité du liquide. En revanche, le Sous-Comité a noté qu'une limitation de la masse à 400 kg risquerait d'empêcher l'utilisation de fûts de 220 litres pour des liquides ayant une densité relative supérieure à 1,8.

57. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit qu'il soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session.

**Utilisation de la marque W**

Document sans cote: INF.17 (Royaume-Uni).

58. Le Sous-Comité a accepté de modifier le paragraphe 4.1.3.5 afin qu'il indique clairement que la marque W pouvait être utilisée sur tous les emballages comme prévu au 6.1.1.2 et pas seulement sur les emballages combinés (voir annexe 1).

## **TRANSPORT DE MATIÈRES INFECTIEUSES**

### **Expédition de matières infectieuses**

Document sans cote: INF.3 (Australie).

59. L'experte de l'Australie a modifié sa proposition initiale pour demander la suppression de la section 5.5.1.2, dont les dispositions ne lui semblaient pas applicables. Cette proposition a été appuyée par les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique et par le représentant de l'OACI.

60. D'aucuns ont fait remarquer qu'il était difficile de se prononcer sur un document sans cote ayant fait l'objet d'amendements de fond soumis oralement. Par ailleurs, les dispositions du 5.5.1.2 ne visaient pas particulièrement les documents de transport, mais plutôt les arrangements conclus entre expéditeurs, transporteurs et destinataires pour suivre les envois et garantir le respect des règles en matière de contrôle et d'autorisation d'importation ou d'exportation, conformément aux exigences en matière de protection de la santé publique édictées par l'OMS.

61. L'experte de l'Australie a été priée de soumettre une proposition officielle à la prochaine session si elle souhaitait maintenir sa proposition.

### **Organismes pathogènes pour les végétaux**

Document sans cote: INF.4 (Australie).

62. Le Sous-Comité a pris note de la suggestion de l'experte de l'Australie d'inclure dans la division 6.2 les organismes pathogènes pour les végétaux et l'a invitée à soumettre une proposition à la prochaine session.

63. L'expert du Royaume-Uni a suggéré d'inclure les invertébrés, et notamment les nématodes.

### **Révision des dispositions relatives à la Division 6.2**

Document sans cote: INF.11 (Canada).

64. Le Sous-Comité a pris note du rapport de l'expert du Canada sur les problèmes mentionnés dans les discussions relatives à la Division 6.2, et a invité tous les experts à coopérer avec l'expert du Canada pour faire avancer les travaux.

### **Organismes génétiquement modifiés**

Document sans cote: INF.20 (Secrétariat).

65. Le Sous-Comité a pris note des travaux effectués par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique pour la mise en œuvre de l'article 18 du Protocole de Cartagène sur la prévention des risques biotechnologiques (art. 18: Manipulation, transport, emballage et identification).

66. À ce propos, le Sous-Comité a été informé qu'une réunion d'experts s'était tenue à Paris, du 13 au 15 juin 2001, pour étudier comment satisfaire aux prescriptions des paragraphes 18.2 b) et c) du Protocole relatives aux documents devant accompagner les envois d'organismes vivants modifiés, compte tenu des nombreux règlements ou directives régissant actuellement le transport international de ces organismes. La réunion d'experts avait recommandé notamment que le Sous-Comité soit invité à donner son avis sur son aptitude éventuelle à adapter, si besoin est, le Règlement type du transport des marchandises dangereuses (Division 6.2 et Classe 9) pour aider les Parties au Protocole à remplir les obligations découlant des paragraphes en question.

67. L'experte de l'Australie a dit qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer le Règlement type à des organismes vivants modifiés dont le transport ne présentait pas de danger. Elle a estimé que les prescriptions du Règlement type actuellement applicables au n° ONU 3245 n'étaient pas adéquates.

68. D'autres experts ont été d'avis que les dispositions actuelles du paragraphe 2.6.3.1.4 ne permettraient pas de régler de manière satisfaisante tous les cas qui se présentaient en pratique. Il serait toutefois difficile d'améliorer la situation tant que l'on ne disposerait pas de critères précis permettant de classer les microorganismes et les organismes génétiquement modifiés d'après leur nature et le danger qu'ils présentaient en cours de transport, que ce soit pour les hommes, les animaux ou l'environnement. Des conditions de transport plus adéquates pourraient être mises au point si la Conférence des Parties définissait clairement les organismes dont le transport devrait être réglementé.

69. L'expert du Royaume-Uni a souhaité que la réglementation du transport des organismes génétiquement modifiés considérés comme dangereux ne soient pas éclatée entre plusieurs règlements, car ceci nuirait à sa mise en œuvre effective.

70. Le Président a invité l'experte du Canada à continuer à jouer son rôle de chef de file à cet égard, conformément au mandat qui lui avait été confié par le Comité (ST/SG/AC.10/27, par. 149). Tous les experts ont été invités à réfléchir à ces questions et à correspondre avec l'experte du Canada. L'expert des États-Unis d'Amérique a offert de coopérer avec l'experte du Canada dans le domaine des microorganismes génétiquement modifiés.

## **INSCRIPTION ET CLASSEMENT**

### **Attribution du n° ONU correct aux matières et aux solutions en fonction de leur état physique (liquide ou solide)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/14 (Pays-Bas et Allemagne).

71. L'observateur des Bahamas, en sa qualité d'ancien Président du Comité, a constaté que les problèmes examinés dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2001/14 dureraient depuis plus de 20 ans et continueraient à se poser régulièrement tant qu'ils ne seraient pas résolus. Le document présenté faisait une description détaillée de la situation et offrait l'occasion de résoudre les problèmes posés une fois pour toutes pendant la présente période biennale.

72. Le Sous-Comité s'est prononcé unanimement pour l'adoption de l'option A1 en ce qui concerne les matières solides et les solutions, à savoir qu'un numéro ONU distinct devrait leur

être attribué, à condition cependant qu'elles soient transportées en quantités significatives. Il n'empêche que le cas de chaque matière devra être examiné séparément.

73. Le Sous-Comité a par ailleurs adopté la même option (B1), à savoir l'attribution d'un numéro distinct pour les rubriques comprenant actuellement à la fois des liquides et des solides.

74. Les experts de l'Allemagne et des Pays-Bas prépareront pour la prochaine session un nouveau document contenant des modifications de fond à la liste des marchandises dangereuses.

75. Les experts ont été invités à vérifier entre temps les rubriques pour lesquelles un numéro ONU distinct se justifierait pour les solutions, et à étudier les incohérences mentionnées à l'annexe 3 du document considéré.

### **Classification des matières dangereuses pour le milieu aquatique**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2001/15 (Belgique)  
ST/SG/AC.10/2000/4 (Allemagne)  
ST/SG/AC.10/C.3/2000/4 (Argentine).

Document sans cote: INF.7 (Royaume-Uni).

76. Après un échange de vues sur les différents documents, le Sous-Comité a estimé qu'il serait préférable de travailler sur la base d'un seul document. Comme les travaux de l'OCDE sur les mélanges étaient terminés, le Sous-Comité a invité l'expert du Royaume-Uni à présenter une nouvelle proposition inspirée du document INF.7 mais tenant compte des matières pures et des mélanges.

77. Les experts en désaccord avec la proposition du Royaume-Uni, qui reflétait les décisions prises par le Sous-Comité jusqu'alors, devraient soumettre des propositions d'amendement à la proposition de base.

78. L'expert de l'Argentine a informé le Sous-Comité qu'il soumettrait à la prochaine session une proposition révisée tenant compte des observations faites par l'expert de l'Allemagne.

### **Disposition spéciale 279 pour le n° ONU 1548 (chlorhydrate d'aniline)**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/21 (Allemagne).

79. L'expert de l'Allemagne a été prié de justifier sa proposition en communiquant les données en sa possession. En attendant, l'examen de sa proposition a été renvoyé à la session suivante.

### **Hypochlorite de calcium sous forme de comprimés**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2000/25 (Afrique du Sud).

80. L'experte de l'Afrique du Sud a indiqué qu'elle établirait, en collaboration avec l'expert de l'Allemagne, une proposition révisée pour la prochaine session.

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

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

81. Le Sous-Comité a décidé de maintenir ce document à l'ordre du jour de la prochaine session, étant entendu que l'expert de l'Allemagne communiquerait de nouvelles informations.

**EXPLOSIFS, MATIÈRES AUTORÉACTIVES ET PEROXYDES ORGANIQUES**

**Classement des émulsions, suspensions et gels de nitrate d'ammonium**

Documents: ST/SG/AC.10/C.3/2001/6 (Rapport du groupe de travail informel)  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/23 (Suède).

Documents sans cote: INF.5 (Norvège)  
INF.28 et INF.30 (États-Unis d'Amérique)  
INF.19 et INF.19/Corr.1 (Canada, France, Allemagne et Royaume-Uni)  
INF.36 et INF.37 (Suède).

82. L'ensemble de ces documents a été soumis pour examen préliminaire à un groupe de travail *ad hoc*, qui a présenté ses conclusions dans le document INF.44. Le Sous-Comité a pris les décisions suivantes:

- La disposition spéciale 306 pour le n° ONU 3375 a été supprimée et remplacée par une nouvelle disposition (disposition 309);
- L'instruction d'emballage P099 a été maintenue et l'instruction P505 n'a pas été adoptée;
- La question du transport en GRV et en citernes nécessitait un examen plus approfondi et les États-Unis allaient préparer des propositions pour juillet 2002;
- Le tableau 10.4 a été adopté, mais le texte se rapportant à la série d'épreuve 8 d) a été placé entre crochets;
- Les séries d'épreuve 8 a), 8 b) et 8 c) ont été adoptées mais la série d'épreuve 8 d) restait à examiner;
- La proposition de la Suède pour l'inclusion d'une rubrique 1.5D spéciale n'a pas été adoptée (car il existait déjà des rubriques 1.5D pouvant être utilisées pour les émulsions);
- La proposition de la Suède d'autoriser le transport d'émulsions 1.5D en citerne n'a pas été adoptée.

Les textes adoptés sont reproduits aux annexes 1 et 2.

83. Le groupe de travail a indiqué au Sous-Comité que la question de l'autorisation de transporter des explosifs 1.5D dans des citernes devrait être examinée dans le futur programme de travail puisque ce type de transport se pratiquait dans le monde entier.

#### **N° ONU 3242 - Amendement à la disposition spéciale 215**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/2 (ICCA).

Document sans cote: INF.15 (ICCA).

84. La proposition de l'ICCA a été adoptée avec des modifications (voir annexe 1).

#### **Critères de classification des artifices de divertissement**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/13 (Pays-Bas).

Documents sans cote: INF.19 (États-Unis d'Amérique)  
INF.38 (Allemagne).

85. Plusieurs experts ont rappelé que les accidents et autres problèmes causés par les artifices de divertissement ne remettaient pas en cause le système de classification actuel, qui était bien conçu. Ils étaient dus au non-respect des règles de classification, le plus souvent délibérément pour économiser les frais importants liés aux épreuves ou les surcoûts liés aux conditions de transport, ou parce que certaines compagnies maritimes n'acceptaient pas les marchandises classées dans les divisions les plus dangereuses.

86. Il a été suggéré que le moyen le plus pratique d'éviter ces accidents serait d'organiser des séminaires pendant lesquels les autorités compétentes pourraient échanger des informations sur les moyens de faire appliquer plus efficacement la réglementation et d'effectuer des contrôles.

87. L'experte de l'Australie a dit que les autorités compétentes n'avaient pas toujours les moyens de faire appliquer correctement la réglementation, et elle a suggéré que le problème soit porté à l'attention du Conseil économique et social pour qu'il recommande à tous les États de se doter de ces moyens.

88. Plusieurs experts ont appuyé la proposition des Pays-Bas d'établir une classification par défaut des artifices de divertissement. Il a été noté cependant que c'était déjà le cas dans plusieurs États, où le système de classification s'appliquait dans des domaines divers (transport, entreposage, utilisation, etc.). Il conviendrait de s'assurer que ce système de classification par défaut soit basé sur les critères de classification du Manuel des épreuves et de critères. Il serait également souhaitable de comparer les résultats des épreuves dans les pays les ayant effectuées.

89. Bien que plusieurs experts aient souhaité que ces questions soient discutées durant les sessions du Sous-Comité, ce dernier a finalement accepté l'offre des Pays-Bas de convoquer un groupe de travail informel qui se réunirait du 16 au 18 octobre 2001, à La Haye, pour préparer des propositions conformément au mandat suivant:

a) Se mettre d'accord sur l'interprétation des résultats d'épreuve des séries d'épreuve 6 a), 6 b) et 6 c);



b) Mettre au point un système de classification par défaut basé sur les systèmes existants et établir des propositions sur la façon d'introduire ce système dans les Recommandations.

### **HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT DU TRANSPORT DES MATIÈRES RADIOACTIVES DE L'AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA)**

Document sans cote: INF.14 (AIEA).

90. Le Sous-Comité a pris note du rapport présenté par l'AIEA sur l'état d'avancement de la révision du Règlement du transport des matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique. Le Sous-Comité a en outre pris note que de nouvelles modifications seraient examinées par le Groupe de révision de l'AIEA à sa prochaine session (12-16 novembre 2001). Les modifications acceptées seraient ensuite transmises au TRANSSC (8-22 mars 2002) pour approbation. Dans le cas où le Sous-Comité aurait d'autres modifications à proposer ou des observations à faire sur les modifications déjà acceptées, il serait souhaitable qu'il les transmette au Groupe de révision. Les décisions du Groupe de révision seront communiquées au Sous-Comité à sa prochaine session de décembre et au cas où ce dernier aurait des observations à formuler sur les modifications adoptées, il pourrait toujours les transmettre au TRANSSC.

### **PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENT DU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/10 (Argentine).

91. Ce document a été retiré.

Document: ST/SG/AC.10/C.3/2001/12 (États-Unis d'Amérique).

92. L'expert des États-Unis d'Amérique a indiqué qu'il avait reçu des observations concernant sa proposition et qu'il soumettrait une proposition révisée à la prochaine session.

### **HARMONISATION GÉNÉRALE DES SYSTÈMES DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES**

#### **Dix-huitième session du Groupe de coordination du programme IOMC pour l'harmonisation des systèmes de classement des produits chimiques**

Document sans cote: INF.47 (BIT).

93. Le Sous-Comité a pris note du compte rendu provisoire établi par le BIT pendant la réunion qui s'était tenue à Genève les 24 et 25 mai 2001.

### **Communication des risques**

Documents sans cote: INF.18 (BIT)  
INF.45 (BIT).

94. Le Sous-Comité a pris note du projet de compte rendu (INF.18), établi par le BIT, de la septième réunion du Groupe de travail OIT de l'harmonisation des systèmes de communication des risques chimiques (Genève, 21-24 mai 2001), et de la proposition établie par ce groupe à propos des moyens de communication des risques qui pourraient être intégrés au système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (INF.45).

Documents sans cote: INF.27 (IATA)  
INF.26 (BIT).

95. Le Sous-Comité a noté qu'il avait été prié par le Groupe de travail du BIT de donner son avis à propos d'une question soulevée par l'IATA lors de l'examen de la forme des pictogrammes devant être utilisés dans le SGH.

96. Le représentant de l'IATA a expliqué que, comme l'on apprenait aux employés des compagnies de transport aérien que les étiquettes en forme de losange étaient synonymes de risque, il craignait que l'utilisation de la même forme pour tous les pictogrammes SGH ne crée une certaine confusion et de graves perturbations du transport aérien. Il a donc proposé que les pictogrammes autres que ceux conçus pour le transport n'aient pas une forme de losange.

97. La représentante de l'OACI a indiqué qu'un groupe de travail relevant du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI avait examiné cette question en se fondant sur les documents sans cote soumis par le BIT et l'IATA et que le Groupe de travail en question partageait les préoccupations de l'IATA. Elle a cependant précisé que les membres du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses n'avaient pas eu connaissance de la totalité de la proposition présentée par le Groupe de travail du BIT et n'avaient pas eu la possibilité d'examiner la question au niveau national avant la session. Selon l'expert du Royaume-Uni, cela était dû à la soumission tardive d'un document sans cote.

98. L'expert des États-Unis d'Amérique a estimé que le document du BIT (INF.45) prêtait à confusion car il n'excluait pas la présence, sur les colis, de losanges SGH représentant des risques SGH non couverts par les prescriptions de transport, losanges qui pouvaient être aussi grands que les étiquettes de transport elles-mêmes. Il a constaté que les matières sur lesquelles seraient apposés les losanges SGH étaient bien plus nombreuses que celles sur lesquelles étaient actuellement apposées des étiquettes de transport. À l'instar du représentant de l'IATA, il a estimé que la présence d'étiquettes SGH sur les colis risquait de nuire à la sécurité à cause des marchandises dangereuses non déclarées acheminées par voie aérienne, de compliquer le respect de la réglementation en matière de chargement et de séparation des marchandises applicable à tous les modes de transport et de créer une certaine confusion chez les organismes d'intervention d'urgence en cas d'incident concernant des marchandises dangereuses. Il a noté qu'aucune décision n'était requise avant la réunion de décembre et a demandé qu'aucune décision ne soit prise avant cette date afin de mieux évaluer les incidences.

99. Le représentant du HMAC a déclaré qu'il partageait l'opinion du représentant de l'IATA et de l'expert des États-Unis.

100. La quasi-totalité des autres délégations qui ont pris la parole sur cette question ont déclaré ne pas partager ces préoccupations. En effet, la proposition faite par le Groupe de travail du BIT sur la communication des risques non seulement réalisait l'objectif du SGH, c'est-à-dire harmoniser les systèmes actuels d'étiquetage, mais surtout tenait pleinement compte des systèmes d'étiquetage en usage dans les transports. Le système d'étiquetage dans les transports ne nécessiterait que de très légères retouches alors que tous les autres systèmes d'étiquetage devraient être profondément remaniés. Concrètement, il suffirait d'ajouter deux ou trois pictogrammes représentant les risques non visés par la réglementation des transports et, au cas où ces pictogrammes auraient la forme d'un losange, les symboles de risque seraient de toute façon différents de ceux utilisés dans les transports. Elles ont estimé que le problème soulevé par l'IATA était un problème mineur, qui ne touchait qu'un petit nombre de travailleurs et qui était largement contrebalancé par les énormes avantages qu'un système harmonisé présentait pour l'industrie, la grande majorité des autres travailleurs, les consommateurs, les organismes de régulation et les organismes d'intervention d'urgence. La formation que devrait subir les employés des compagnies de transport aérien ne posait pas de grosses difficultés puisqu'ils étaient de toute façon obligés de suivre régulièrement des cours de formation.

101. Plusieurs experts ont déclaré que le SGH ne pourrait être mis en œuvre du jour au lendemain, ce qui laisserait beaucoup de temps pour définir les besoins de formation en matière de transport et organiser cette formation. Les choses devraient être plus faciles dans le transport aérien que dans les autres modes, où les besoins en formation et le coût de cette formation étaient bien supérieurs. Et pourtant, les avantages d'un étiquetage uniformisé pour la logistique devraient nettement compenser ces coûts. Les craintes quant à une diminution de la sécurité dans le transport aérien semblaient être infondées. En effet, le grand nombre d'étiquettes de livraison différentes déjà apposées sur les emballages ne posaient pas de problèmes particuliers aux manutentionnaires du transport aérien. De plus, l'harmonisation des étiquettes de livraison devrait réduire le risque de non-déclaration de marchandises dangereuses dans le transport aérien et donc, comme l'ont déclaré de nombreux participants, améliorer la distribution.

102. Les questions de la taille des étiquettes et de la langue utilisée devaient être examinées par le Sous-Comité du SGH. Cependant, il a été constaté que le Règlement type ne contenait pas de termes d'avertissement de danger et que les choses avaient peu de chance de changer à l'avenir. Le paragraphe 5.2.2.2.1.1 de l'ADR autorisait déjà l'utilisation d'étiquettes de taille variable dans les transports. Les observateurs de la Suisse et du Portugal ont déclaré que ces questions méritaient d'être examinées avec toute l'attention nécessaire et se sont déclarés préoccupés par la confusion que risquerait de créer l'utilisation d'étiquettes en forme de losange.

103. Plusieurs experts ont indiqué que les organismes d'intervention d'urgence, tels que le CTIF, étaient favorables à l'étiquetage prévu dans le SGH et ne voyaient pas comment la forme de losange risquait de créer une confusion. De fait, certaines délégations ont estimé que cette forme serait utile à ces organismes dans des secteurs autres que les transports. Ainsi que l'ont montré plusieurs études, le losange était la forme qui évoquait le plus un signal de danger.

104. Le Président a mis la question aux voix et le Sous-Comité a décidé à une large majorité d'appuyer la proposition du BIT visant à généraliser les pictogrammes en forme de losange.

### **Risques physiques**

105. Ce sous-point de l'ordre du jour a été examiné par le Groupe de travail BIT/ONU de l'harmonisation des critères de classement des risques physiques. On trouvera le rapport du Groupe de travail à l'annexe 3 du document ST/SG/AC.10/C.3/38/Add.2.

### **QUESTIONS DIVERSES**

Document: E/2001/44.

106. Le Sous-Comité a pris note du rapport sur les activités du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pendant la période biennale 1999-2000, qui avait été soumis par le Secrétaire général de l'ONU au Conseil économique et social à sa session de fond de 2001.

Document sans cote: INF.12 (Australie).

107. Comme l'avait proposé l'experte de l'Australie, le Sous-Comité a prié le secrétariat de mettre le Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses gratuitement à la disposition des gouvernements et du public sur le site Internet de la Division des transports de la CEE/ONU, si possible dans toutes les langues disponibles.

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

108. L'examen des documents dont les cotes suivent a été reporté à la prochaine session:

ST/SG/AC.10/2000/22  
ST/SG/AC.10/C.3/2000/24  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/13  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/15  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/20  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/21  
ST/SG/AC.10/C.3/2001/31  
UN/SCETDG/19/INF.7.

### **Date limite pour la soumission des documents**

109. La date limite pour la soumission des documents de la prochaine session a été fixée au 14 septembre 2001.

### **CONDOLÉANCES**

110. L'expert des Pays-Bas a informé le Sous-Comité que M. Dick Groothuizen, qui était autrefois membre de sa délégation, était décédé en janvier 2001. Le Président a présenté les condoléances du Sous-Comité à la délégation des Pays-Bas et a invité les membres du Sous-Comité à observer une minute de silence à la mémoire de leur collègue, qui avait si activement participé à l'élaboration des Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses et, notamment, du Manuel d'épreuves et de critères.

**ADOPTION DU RAPPORT**

111. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa dix-neuvième session ainsi que ses annexes en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

-----