



Secrétariat

Distr.  
GENERALE

ST/SG/AC.10/C.3/28  
6 janvier 1998

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS

COMITE D'EXPERTS EN MATIERE DE TRANSPORT  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sous-Comité d'experts du transport  
des marchandises dangereuses

RAPPORT DU SOUS-COMITE D'EXPERTS SUR SA QUATORZIEME SESSION

(Genève, 8-18 décembre 1997)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION . . . . .	1 - 6
OUVERTURE DE LA SESSION . . . . .	7 - 16
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR . . . . .	17 - 18
PROJETS D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT TYPE POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES . . . . .	19 - 127
Citernes (Partie 3, chap. 4.2 et 6.6) . . . . .	19 - 28
Utilisation des emballages et des GRV (Parties 1 et 3 et chap. 4.1) . . . . .	29 - 76
Autres questions relatives aux emballages et aux GRV . . . . .	77 - 88
Autres projets d'amendements . . . . .	89 - 127

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragaphes</u>
INCORPORATION DE DISPOSITIONS CONCERNANT LES MATIERES RADIOACTIVES DANS LE REGLEMENT TYPE . . . . .	128 - 142
HARMONISATION MONDIALE DES SYSTEMES DE CLASSEMENT ET D'ETIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES . . . . .	143 - 170
a) Généralités . . . . .	143 - 158
b) Risques physiques . . . . .	159
c) Risques pour la santé et	
d) Risques pour l'environnement . . . . .	160 - 170
RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS . . . . .	171
QUESTIONS DIVERSES . . . . .	172 - 178
ADOPTION DU RAPPORT . . . . .	179

\* \* \*

Page

Annexe 1 : Projets d'amendements aux dispositions sur les citernes mobiles dans la perspective de la méthode rationalisée . . . . . (voir par. 22 et 23 du présent rapport)	29
--	----

\* \* \*

Annexe 2 : Projet d'amendements au Règlement type annexé à la dixième édition révisée des Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses et au Manuel d'épreuves et de critères	ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.1
Annexe 3 : Rapport du Groupe de travail des citernes pour gaz non réfrigérés dont la température critique est inférieure à 65 °C	ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.2
Annexe 4 : Rapport du Groupe de travail ONU/OIT de l'harmonisation des critères de classement relatifs aux risques physiques	ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.3

## RAPPORT

### PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa quatorzième session du 8 au 18 décembre 1997 sous la présidence de M. S. Benassai (Italie) et la vice-présidence de M. F. Wybenga (Etats-Unis d'Amérique).
2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Japon, Maroc, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Suède.
3. Ont également participé, en vertu de l'article 72 du règlement intérieur du Conseil économique et social, des observateurs des pays suivants : Autriche, Bulgarie, Finlande, Nouvelle-Zélande, Nigéria, Portugal, République démocratique du Congo, République tchèque et Suisse.
4. Des représentants des institutions spécialisées suivantes y ont aussi assisté : Organisation internationale du Travail (OIT), Organisation maritime internationale (OMI) et Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient également représentées : Commission européenne (CE), Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Comité de l'organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD), Commission préparatoire de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques (OIAC).
6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes : Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Confédération européenne des associations de fabricants de peintures, d'encre d'imprimerie et de couleurs d'art (CEPE), Association européenne du gaz industriel (EIGA), Fédération européenne des associations aérosols (FEA), Hazardous Materials Advisory Council (HMAC), Association du transport aérien international (IATA), Conseil international des associations de fabricants de grands récipients pour vrac (ICIBCA), Confédération internationale des fabricants d'emballage en plastique (ICPP), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Union internationale des transports routiers (IRU) ont participé aux débats sur les points intéressant leurs organisations.

### OUVERTURE DE LA SESSION

7. M. J. Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe, a souhaité la bienvenue aux participants.
8. Il les a informés des conclusions de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement organisée par la CEE-ONU à Vienne du 12 au 14 novembre 1997. La Conférence a adopté une Déclaration et un Programme commun d'action qui prévoient, entre autres, de promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Dans la Déclaration,

les gouvernements des Etats membres de la CEE-ONU se sont en particulier engagés à tenir dûment compte des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

9. Il a également informé le Sous-Comité qu'il n'avait pas encore été possible, en suivant les procédures administratives officielles pour le recrutement au niveau P2, de retenir un candidat approprié pour ce poste P2 de l'Unité du transport des marchandises dangereuses de la Division, qui sera vacant à compter du 1er janvier 1998.

10. Il a enfin rappelé que des propositions avaient été faites au niveau du Groupe de coordination pour l'harmonisation des systèmes de classification des produits chimiques afin que le suivi et la mise à jour du système harmonisé se fassent sous l'égide du Conseil économique et social, éventuellement par le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses dont le mandat et la désignation pourraient être revus en conséquence. Il a invité les experts du Sous-Comité à bien évaluer les répercussions possibles de cette réorganisation sur leurs travaux.

#### **Distribution de la documentation**

11. Les experts de l'Afrique du Sud, de l'Allemagne, de l'Australie, de la Belgique, du Canada, des Etats-Unis, de l'Italie et du Royaume-Uni ont signalé que la documentation officielle pour la session leur était parvenue à une date extrêmement tardive, certains n'ayant même reçu aucun document.

12. L'ensemble du Sous-Comité a déploré cette situation qui a empêché les délégations de se préparer correctement pour la session. Aussi le secrétariat a-t-il été prié de demander à la Division des services de conférence d'assurer que la documentation soumise dans des délais réglementaires, soit 10 semaines avant la session, soit également distribuée conformément aux règles, soit au plus tard six semaines avant la session.

13. Plusieurs délégations ont mentionné qu'elles n'avaient pu se préparer pour la session que grâce aux documents mis sur le réseau Internet par la Division des transports<sup>\*</sup>; elles ont demandé au secrétariat de continuer à fournir ce service et, si possible, de l'améliorer en utilisant une langue de traitement accessible au plus grand nombre de pays possible.

14. D'autres délégations ont rappelé cependant qu'elles ne disposaient pas encore de l'accès au réseau Internet, et qu'il était indispensable pour elles que la documentation officielle soit transmise dans les délais. L'expert de la France a mentionné que, malgré l'attachement de son pays à la diffusion multilingue des documents, il préférerait recevoir une documentation en anglais, dans les temps, plutôt que des documents tardifs, ou même ne recevoir aucun document en français.

---

<sup>\*</sup><http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>

15. Le Sous-Comité dans son ensemble a donc estimé que la documentation devait être diffusée par la Division des services de conférence dès qu'elle serait disponible dans la langue originale. Il a été informé qu'un membre de la Division des services de conférence interviendrait en cours de session pour donner des explications.

16. Les experts des Etats-Unis d'Amérique et du Canada ont souligné l'utilité d'avoir des documents sur Internet puisque cela permettait de prendre connaissance des observations faites concernant les propositions émanant de l'industrie et d'autres parties intéressées.

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

17. Le Sous-Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ST/SG/AC.10/C.3/27 et Add.1) après l'avoir modifié pour y inclure des documents présentés tardivement (documents informels INF.1 et INF.2).

18. L'expert du Japon a demandé que son document ST/SG/AC.10/C.3/1997/53 ne soit discuté qu'à la quinzième session, dans sa version corrigée par le document informel INF.5 (qui sera publié sous la cote ST/SG/AC.10/C.3/1997/53/Corr.1).

#### **PROJETS D'AMENDEMENTS AU REGLEMENT TYPE POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

##### **Citernes (Partie 3, chap. 4.2 et 6.6)**

##### Codage des citernes

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1997/7 (EPTA/TCA)  
ST/SG/AC.10/C.3/1997/10 (Allemagne)  
ST/SG/AC.10/C.3/1997/60 (Allemagne)

19. Les propositions de l'Allemagne visaient à établir un système de marquage des citernes complémentaire au système des codes T. Ces marques devraient servir à la fois aux utilisateurs et aux autorités de contrôle.

20. L'on a fait remarquer qu'une proposition similaire de l'Allemagne avait été soumise à la Réunion commune RID/ADR et adoptée en principe, mais que le système en question avait été retenu pour les citernes spécifiques du RID/ADR et non pour les citernes mobiles qui seraient construites selon le Règlement type pour le transport multimodal.

21. En l'absence d'appui suffisant pour sa proposition, l'expert de l'Allemagne l'a retirée.

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1997/88 et -/Add.1 (Etats-Unis d'Amérique)

22. La proposition de révision du système de codage présentée en application de la méthode rationalisée (voir ST/SG/AC.10/C.3/26/Add.1) a été adoptée en principe. La proposition de révision de l'affectation de ces codes T

aux différentes matières a été confiée en conséquence à un groupe de rédaction, dont le rapport (INF.31) a servi de base pour l'adoption par le Sous-Comité des amendements figurant à l'annexe 1.

23. Le document ST/SG/AC.10/C.3/1997/88/Add.1, dans sa version modifiée, devait rester à l'ordre du jour de la quinzième session.

Rapport du Groupe de travail de l'OMI sur les citernes mobiles

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/92 (OMI)

24. Les propositions figurant sous les paragraphes 5.1, 5.2, 5.5, 5.6, 5.9, 5.10 et 5.11 du rapport ont été adoptées (voir annexe 2). Le secrétariat a été prié d'examiner les paragraphes 5.4 et 5.12 et de modifier les textes actuels s'il le juge nécessaire. Les paragraphes 5.7 et 5.8 ont été confiés à un groupe de rédaction.

25. Le Sous-Comité a adopté les conclusions du groupe de rédaction en ce qui concerne les sections 5, 7 et 12 du document de l'OMI (voir annexe 2).

Dispositions relatives aux gaz dont la température critique est inférieure à 65 °C

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/50 (EIGA)

26. L'examen de cette question a été confié à un groupe de travail qui s'est réuni du 8 au 11 décembre 1997.

27. Le représentant de l'EIGA a présenté le rapport du Groupe de travail sur les dispositions relatives aux gaz non réfrigérés à température critique inférieure à 65 °C, auquel est annexé un premier projet de chapitre 6.7 pour les prescriptions relatives à la conception et à la construction des conteneurs pour gaz à éléments multiples et aux visites et épreuves qu'ils doivent subir, ainsi qu'un projet de chapitre 4.3 (renuméroté section 4.2.4) concernant l'utilisation de ces conteneurs. Ce rapport et ses annexes sont reproduits en tant qu'additif 2 au présent rapport.

28. Le Sous-Comité est convenu que le Groupe de travail devrait se réunir à nouveau au cours de la quinzième session pour examiner ces textes en deuxième lecture et régler les questions en suspens.

**Utilisation des emballages et des GRV (Parties 1 et 3 et chap. 4.1)**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/52 (Etats-Unis d'Amérique et Royaume-Uni)

Documents informels : INF.10 (Pays-Bas)  
INF.14 (Allemagne)

29. Le Sous-Comité s'est félicité du travail considérable effectué par les experts des Etats-Unis et du Royaume-Uni. Leur document commun contient une proposition pour la présentation des instructions d'emballage ainsi que des propositions de fond concernant l'utilisation de certains emballages.

30. Il a été rappelé que l'objectif essentiel de ces travaux était de prévoir des instructions d'emballage qui seraient acceptables pour les transports terrestre et maritime.

31. Le Sous-Comité a estimé qu'il conviendrait en premier lieu de résoudre les questions de fond posées dans le document ST/SG/AC.10/C.3/1997/52. Les questions de forme (présentation des instructions d'emballage et relation avec la liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2) seraient réglées par la suite.

32. Les experts du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique ont fait savoir que leur document constituait un premier élément de réflexion et de discussion et qu'ils s'engageaient à en préparer une nouvelle version pour la quinzième session à la lumière des débats de la présente session.

Utilisation des fûts à dessus amovible pour les liquides du groupe d'emballage I (par. 7)

33. Certaines délégations ont fait remarquer que ces fûts n'étaient pas autorisés actuellement par le Code IMDG, le RID et l'ADR pour les liquides du groupe d'emballage I et qu'il était d'ailleurs difficile de fabriquer des fûts satisfaisant aux exigences des épreuves pour les liquides du groupe d'emballage I. Il a été souligné aussi que les épreuves ne tenaient pas nécessairement compte de toutes les conditions de transport et qu'il faudrait éventuellement prévoir une épreuve de vibration. L'observateur de la Suisse a également estimé que ces fûts posaient des risques au cours de la manipulation et de l'utilisation des produits à cause d'une surface d'évaporation plus importante.

34. D'autres délégations ont fait valoir que l'industrie fabrique des fûts à dessus amovible qui satisfont aux exigences d'épreuve pour les liquides du groupe d'emballage I. Ces fûts sont en outre soumis à une épreuve de pression interne hydraulique de 250 kPa qui est considérée comme très sévère et qui garantit la qualité des fermetures. Le terme "dessus amovible" signifie une ouverture de plus de 7 cm de diamètre et pas nécessairement un dessus complètement amovible. Enfin ces fûts accumulent moins de résidus, notamment dans le cas des matières visqueuses, que les fûts à dessus non amovibles et présentent donc des avantages du point de vue de la protection de l'environnement.

35. Le Sous-Comité a finalement accepté le principe d'utilisation des fûts à dessus amovible pour les liquides du groupe d'emballage I à condition que soient prévues des conditions quant à cette utilisation (description précise du genre de dessus amovible admissible, dimension des fûts et des ouvertures, limitations relatives aux types de matières transportables dans ces fûts eu égard par exemple à la viscosité). Les experts du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique ont été priés de présenter une proposition à cet effet.

Emballages hermétiquement scellés, étanches aux pulvérulents ou résistant à l'eau (par. 8 et 9)

36. Le Sous-Comité est convenu que le règlement type devrait indiquer les cas où une matière devait être emballée dans un emballage hermétiquement

scellé, et que ce terme "hermétiquement scellé" devrait être défini. De même, il conviendrait d'indiquer les cas où des emballages étanches aux pulvérulents ou résistant à l'eau devaient être utilisés.

Utilisation de sacs 5M1, 5H1 et 5L1 (par. 10)

37. Le Sous-Comité est convenu que les sacs 5M1, 5H1 et 5L1 ne pouvaient être utilisés que dans des cas particuliers et ne devraient donc pas être compris dans les instructions générales d'emballage.

Limitation de pression pour les GRV (par. 11 à 13)

38. Le Sous-Comité a noté que la limitation de l'utilisation des GRV en plastique aux liquides dont la pression de vapeur maximum était de 110 kP à 50 °C était présente non seulement dans le Code IMDG mais également dans le RID et l'ADR.

39. Certaines délégations étaient d'avis que ces restrictions ne devraient pas être fixées arbitrairement et que la pression d'épreuve hydraulique à laquelle a été soumis le GRV devrait déterminer quelles matières peuvent être transportées en fonction de leur pression de vapeur.

40. Les experts ont été invités à réfléchir à la question pour la prochaine session.

Indication du groupe d'emballage pour les objets (par. 14)

41. Le Sous-Comité a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'indiquer le groupe d'emballage pour les objets dans la liste des marchandises dangereuses, car le groupe d'emballage représentait un groupe de matières correspondant à certains critères de classification qui n'étaient pas applicables aux objets. Cette décision impliquait des modifications éditoriales, par exemple au paragraphe 2.0.1.3 et au NOTA 1 du chapitre 4.1. Toutefois, les instructions d'emballage devraient indiquer le cas échéant à quel niveau d'épreuve devaient répondre les emballages pour les objets.

Utilisation de tonneaux en bois (par. 16)

42. Le Sous-Comité est convenu qu'il n'y avait lieu de prévoir des tonneaux en bois que pour les boissons alcooliques et l'alcool éthylique.

Emballages du type N (par. 17)

43. L'expert des Etats-Unis d'Amérique présentera une proposition relative à l'utilisation des emballages en métal autre que l'acier ou l'aluminium pour la prochaine session.

Bouteilles à gaz comprimé (par. 18)

44. Le Sous-Comité a noté que les bouteilles à gaz étaient désignées dans divers règlements comme emballages pour des matières autres que les gaz, car, du fait de leur résistance à la pression interne, elles fournissaient des garanties suffisantes de sécurité.



45. L'on a fait observer qu'il ne s'agissait pas seulement de bouteilles à gaz d'une capacité maximale de 150 litres, mais aussi de récipients à pression d'une capacité supérieure à 150 litres.

46. Certaines délégations ont estimé qu'il ne convenait pas d'introduire des références à ces récipients à pression puisqu'il n'existait aucune disposition dans le règlement type relative à leur construction. Elles pourraient accepter à titre de compromis les bouteilles à gaz d'une capacité maximale de 150 litres, mais s'opposaient à l'extension de la disposition à tous les types de récipient à pression d'une capacité supérieure.

47. Le Sous-Comité a décidé de demander aux experts du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique de préparer une proposition prévoyant la possibilité d'utiliser les récipients à pression d'une capacité maximale de 450 litres et des dispositions générales relatives à la conception et la construction de ces récipients à inclure dans le chapitre 6.2.

#### Grands emballages (par. 19)

48. Le Sous-Comité a estimé que le libellé des dispositions relatives aux grands emballages dans ce document devait être revu. Les experts de l'Allemagne et des Pays-Bas étaient d'avis qu'il convenait d'envisager des restrictions aux catégories de substances devant être transportées dans de grands emballages. Le Sous-Comité n'a pas pris de décision à ce sujet.

#### Instructions d'emballage (annexe 1)

49. Le Sous-Comité a discuté longuement la question de savoir quelle instruction d'emballage utiliser pour les matières considérées comme solides selon la définition du chapitre 1.2 mais pouvant se liquéfier à des températures de transport supérieures à 20 °C.

50. Il a été souligné que le paragraphe 4.1.1.13 du Règlement type, ainsi que les dispositions correspondantes du Code IMDG, du RID et de l'ADR prévoient que les emballages utilisés pour ces matières doivent aussi pouvoir contenir la matière à l'état liquide. A cet effet, le Code IMDG renvoie, pour les matières considérées comme solides (dont le point de fusion est supérieur à 20 °C) à des tableaux qui précisent que certains emballages (par exemple fûts en carton, sacs en papier) ne peuvent pas être utilisés pour les matières susceptibles de se liquéfier en cours de transport. Le RID et l'ADR précisent que certains emballages ne peuvent être utilisés que pour les matières dont le point de fusion est supérieur à 45 °C.

51. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à une limite de 45 °C puisque celle-ci serait trop contraignante dans les pays froids et éventuellement trop élevée dans les pays chauds. D'autres considéraient qu'il était nécessaire de fixer une limite précise pour assurer le respect des prescriptions par les expéditeurs et une interprétation harmonisée, notamment pour le transport international.

52. L'expert du Royaume-Uni a proposé d'introduire un NOTA au début du tableau P002 pour les solides stipulant que le tableau P001 pour les liquides s'applique aux matières solides susceptibles de se liquéfier dans les conditions de transports.

53. Le représentant de HMAC a dit que cette proposition reviendrait à prescrire, pour ces matières solides, des emballages éprouvés pour les liquides, ce qui lui paraissait excessivement restrictif par rapport au paragraphe 4.1.1.13. Par exemple, un emballage pour une matière solide de la classe 6.1, groupe d'emballage I, devrait alors subir une épreuve de pression interne de 250 kPa alors que la pression de vapeur de la matière solide liquéfiée ne justifierait pas un tel niveau de performance.

54. Selon l'avis de l'expert de l'Allemagne les règlements actuels pour les transports terrestres européens (ADR, RID) exigeaient que les emballages destinés aux matières solides à point de fusion inférieur à 45 °C soient éprouvés comme pour le transport de liquides.

55. Cette interprétation n'a pas été partagée par toutes les délégations et la proposition du Royaume-Uni, mise aux voix, n'a pas été adoptée.

56. Le Sous-Comité a demandé aux experts des Etats-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni de suivre le modèle du Code IMDG, à savoir prévoir un tableau pour les matières répondant à la définition de matières solides qui précise que certains emballages ne doivent pas être utilisés pour les matières susceptibles de se liquéfier en cours de transport.

#### Limitation des quantités par emballage

57. Le Sous-Comité a noté que le RID, l'ADR et le Code IMDG prévoient des limitations de quantités par emballage intérieur et par colis qui sont plus restrictives que celles prévues au chapitre 6.1 du Règlement type, et qui ne sont pas harmonisées entre elles. Ces restrictions supplémentaires ne sont pas prévues dans tous les règlements nationaux.

58. Le représentant de l'OCTI a dit que ces restrictions supplémentaires provenaient d'un souci de protection contre les risques en cours de transport. Les prescriptions d'épreuve sur les emballages correspondaient à un souci de sécurité dans des conditions normales de transport. Pour certains règlements modaux, il a été jugé nécessaire d'ajouter un facteur de sécurité supplémentaire pour tenir compte du risque d'accident. D'autres experts ont exprimé le point de vue que la protection contre les risques supposait un équilibre entre les coûts et les avantages de la sécurité, mais que le coût des limites appliquées aux emballages dépassait les avantages mineurs ainsi obtenus.

59. Les avis sur la question étaient partagés. Certains experts estimaient que les rapports d'accident dans leurs pays permettaient de conclure que les limites actuellement fixées dans le Règlement type étaient satisfaisantes. D'autres pensaient que celles fixées dans les règlements modaux ne devaient pas être modifiées de crainte d'altérer le niveau de sécurité actuel, ou que ces limites devaient être alignées sur les plus sévères.

60. Plusieurs experts ont estimé que, quelle que soit la solution retenue, il conviendrait d'assurer une harmonisation entre les différents règlements modaux. D'autres ont pensé que l'on pouvait tolérer des écarts.

61. Le Sous-Comité est convenu d'examiner les limitations cas par cas.

#### Emballages combinés

62. Aucune majorité ne s'est dégagée sur la question de savoir s'il conviendrait ou non de prévoir des limites de contenu pour les emballages intérieurs d'emballages combinés. Cette question serait réexaminée à la quinzième session, à laquelle les organisations modales intéressées pourraient soumettre leur point de vue.

63. Il a été proposé que la question des limites de contenu dans P001 et P002 soit discutée par un groupe de travail informel composé d'experts des organisations modales. L'expert de l'Australie a regretté que le Sous-Comité fasse de plus en plus appel à des groupes de travail informels pour régler certains problèmes, car toutes les délégations n'avaient pas la possibilité de participer aux travaux de ces groupes informels intersessions. Si cette suggestion devait avoir une suite, il a proposé que le groupe se réunisse en Australie.

64. Comme de nombreux experts estimaient qu'il leur serait difficile d'assister à une session du groupe de travail en Australie, l'expert du Canada a proposé d'accueillir ce groupe sur les instructions d'emballage à Ottawa du 2 au 4 mars 1998, avec la possibilité d'une visioconférence pour les délégations ne pouvant se rendre au Canada. L'expert de l'Australie a fait savoir que dans ce cas il pouvait retirer sa proposition initiale; l'invitation de l'expert canadien a été acceptée. Le groupe de travail informel aurait pour tâche d'examiner P001, P002 et, en fonction du temps disponible, d'autres questions liées à la mise au point des instructions d'emballage.

65. Plusieurs délégations ont estimé que la décision relative à une limite inférieure à celle prévue au chapitre 6.1 pour les emballages extérieurs d'emballages combinés dépendrait de celle relative aux emballages intérieurs. Cette question devrait donc être revue à la quinzième session.

#### Emballages uniques

66. Par un vote d'orientation, le Sous-Comité a fait savoir qu'il n'y avait pas lieu de prévoir des limites de quantités autres que celles prévues au chapitre 6.1 pour les emballages uniques destinés aux matières des groupes d'emballage II et III. Il conviendrait de réexaminer séparément la question pour les matières du groupe d'emballages I.

67. L'expert de l'Allemagne a proposé qu'aucune décision ne soit prise sans l'accord de principe de l'OMI. L'expert des Etats-Unis et celui du Royaume-Uni ont fait savoir que les experts devraient représenter tous les modes de transport.

#### Fûts en carton (1G) pour matières liquides

68. L'on a fait remarquer que ces fûts 1G n'étaient pas autorisés pour les liquides d'après le Code IMDG, le RID et l'ADR. Ils étaient cependant autorisés et utilisés dans certains pays à condition de satisfaire aux épreuves pour les emballages destinés aux matières liquides.

69. Le Sous-Comité a demandé aux experts des Etats-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni de ne pas introduire ces fûts 1G dans leur proposition pour l'instruction P001 relative aux emballages pour liquides.

70. Certains experts ont dit qu'ils étaient prêts à étudier la possibilité d'introduire des fûts en carton pour liquides si des propositions concrètes contenant des informations détaillées sur ces fûts étaient présentées.

#### Emballages composites

71. Cette question devrait être réexaminée à la quinzième session.

#### Utilisation de caisses pour les matières solides

72. La question de limites de quantités pour les caisses devrait être réexaminée à la quinzième session (voir aussi INF.10 et INF.14).

#### GRV et Instructions d'emballage autres que P001 et P002

73. Les experts du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique ont invité toutes les délégations à leur soumettre des observations par écrit avant le 6 mars 1998 sur les instructions d'emballage et les GRV autres que P001 et P002 et sur les annexes 2, 3, 4 et 5 du document, afin qu'ils puissent préparer un document révisé avant le 17 avril 1998, date limite de soumission des documents pour la quinzième session.

#### Utilisation d'emballages marqués "X" pour les explosifs, matières autoréactives et peroxydes organiques

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/56 (Allemagne)

74. L'expert de l'Allemagne a estimé que le degré de confinement n'était pas nécessairement lié au niveau d'épreuve de performance, et qu'il n'y avait donc pas nécessairement lieu d'interdire les emballages codés "X" pour les explosifs, matières autoréactives et peroxydes organiques car, sauf pour les emballages métalliques, ces emballages n'entraînaient pas nécessairement un degré de confinement inacceptable.

75. Quelques délégations ont appuyé la proposition de l'Allemagne sous réserve d'une révision du libellé et d'un examen des modifications de fond dans tous les chapitres concernés. A la demande du Sous-Comité, l'expert de l'Allemagne a révisé les amendements proposés; sa proposition ainsi modifiée a été acceptée (voir annexe 2).

#### Modification de forme du chapitre 4.1

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/62 (Royaume-Uni)

76. Compte tenu du nombre de commentaires formulés oralement, l'expert du Royaume-Uni a retiré sa proposition. Les experts du Sous-Comité ont été invités à présenter leurs commentaires par écrit à l'expert du Royaume-Uni pour qu'il puisse présenter une nouvelle proposition.

**Autres questions relatives aux emballages et aux GRV**

Inclusion de la température d'épreuve dans le code de désignation des emballages

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/78 (Nouvelle-Zélande)

77. L'observateur de la Nouvelle-Zélande a proposé de modifier les critères de température d'épreuve pour l'épreuve de chute, car la température de - 18 °C ne lui paraissait pas appropriée pour les pays à climat chaud et ceux à climat très froid. L'observateur de la Finlande a partagé cet avis.

78. Il a été rappelé que cette température de - 18 °C pour l'épreuve de chute résultait d'un compromis lié non seulement aux températures susceptibles d'être rencontrées en cours de transport, mais aussi au fait que certaines matières plastiques étaient sujettes à des modifications de propriétés physiques importantes à cette température.

79. L'observateur de la Nouvelle-Zélande a retiré sa proposition et présentera éventuellement une nouvelle proposition après consultation avec les experts du Sous-Comité.

Modification des dimensions d'un emballage par rapport au modèle type éprouvé

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/82 (Canada)

80. L'expert du Canada a retiré son document.

Prescriptions d'épreuve concernant les emballages pour matières infectieuses

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/84 (Etats-Unis d'Amérique)

81. La proposition d'amendement à l'alinéa b) du paragraphe 6.3.2.6 du Règlement type a été adoptée (voir annexe 2)

Grands emballages (Doublures pour grands emballages en carton ou en bois)

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/85 (France)

82. Le Sous-Comité a considéré qu'il n'y avait pas lieu de prévoir des prescriptions relatives aux doublures pour les grands emballages en matériaux souples, en carton ou en bois, car imposer des prescriptions relatives à l'utilisation des doublures (qui ne sont pas obligatoires mais qui apportent un facteur de sécurité supplémentaire) aurait un effet négatif sur l'utilisation des doublures. En conséquence, le paragraphe 6.6.4.2.8 adopté à la session précédente (voir ST/SG/AC.10/C.3/26/Add.2) a été supprimé.

Emballages pour les matières toxiques par inhalation

Document informel : INF.18 (Etats-Unis d'Amérique)

83. L'expert des Etats-Unis d'Amérique a informé le Sous-Comité des travaux en cours dans son pays concernant l'utilisation d'emballages pour matières toxiques par inhalation. D'autres experts ont demandé à voir en temps voulu les données résultant de l'épreuve.

Transport de GRV après expiration du délai de validité de l'inspection

Document informel : INF.22 (Inde)

84. L'expert de l'Inde a été invité à revoir sa proposition sur la base du texte du paragraphe 4.1.2.10 du Règlement type.

Projets de normes CEN et ISO concernant les épreuves d'emballages destinés au transport de marchandises dangereuses

Documents informels : INF.24 (Royaume-Uni)  
INF.32 (Secrétariat)

85. Le Sous-Comité a pris note des travaux du Comité européen de normalisation à ce sujet. Le Comité a également noté qu'il avait été proposé à l'ISO de préparer des normes relatives à l'épreuve des emballages, et que l'ISO établirait dans ce cas une liaison de catégorie A avec le Comité. Une liste de projets de normes, transmises par le secrétariat du Comité technique ISO/TC.122 (SC.3), a été distribuée (INF.32).

Epreuve d'étanchéité pour les aérosols

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/79 (Allemagne)

86. Certains participants se sont déclarés favorables à la mise au point d'une nouvelle épreuve destinée à remplacer l'épreuve d'étanchéité de la section 6.2.2.1 en tenant compte des techniques modernes de production industrielle. Toutefois, plusieurs experts n'étaient pas certains qu'une méthode fondée sur des mesures statistiques constituerait une solution de remplacement appropriée. Pour le représentant de la FEA, on ne peut assurer convenablement la sécurité des consommateurs qu'en soumettant chaque bombe aérosol à une épreuve d'étanchéité.

87. Il a été généralement admis qu'une nouvelle épreuve d'étanchéité devrait être au moins aussi efficace que l'épreuve actuelle et qu'elle devrait être décrite de façon suffisamment précise pour constituer une norme universelle non soumise à l'approbation ou à l'interprétation de l'autorité compétente.

88. L'expert de l'Allemagne a invité les experts du Sous-Comité à lui communiquer par écrit leurs observations et il a demandé que sa proposition reste inscrite à l'ordre du jour de la prochaine session. Il rédigera une proposition révisée en temps voulu.

**Autres projets d'amendements**

Reclassification de la morpholine (UN 2054)

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/23 et Corr.1 (Etats-Unis d'Amérique)

89. La proposition de reclassement dans la classe 8, groupe d'emballage I, risque subsidiaire 3, a été adoptée (voir annexe 2).

Matières apparentées aux encres d'imprimerie

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/48 (CEPE)

90. La proposition de révision de la rubrique UN 1210 pour inclure les matières apparentées aux encres d'imprimerie a été adoptée (voir annexe 2).

**Modifications au chapitre 3.4**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/57 (CEPE)

91. La CEPE a proposé d'étendre les exemptions permises par le chapitre 3.4 aux marchandises dangereuses emballées dans des emballages uniques répondant aux critères d'épreuve du chapitre 6.1 en quantités fixées par la colonne 7 du tableau du chapitre 3.2.

92. Après un débat sur la question, le représentant de la CEPE a retiré sa proposition et a dit qu'il en soumettrait une nouvelle à une session prochaine.

Documentation et échange de données informatisé (EDI)

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/58 (CEPE)

Document informel : INF.25 (Suède)

93. Le document de la CEPE visait à résoudre les problèmes actuellement dus, en transport multimodal, à la différence entre les prescriptions des différents règlements modaux et à officialiser l'utilisation de l'EDI.

94. Plusieurs délégations ont estimé que le temps était effectivement venu de reconsidérer les prescriptions en matière de documentation. Il a été suggéré toutefois que la question de l'EDI soit à l'avenir étudiée séparément.

95. L'on a fait remarquer que les problèmes en transport multimodal n'étaient pas seulement liés aux différences entre les éléments d'information prescrits par les divers règlements (qui pourraient être éliminés si les règlements en question étaient alignés sur le Règlement type) mais également au fait que les diverses conventions de droit privé régissant les rapports entre expéditeurs, transporteurs et destinataires, contenaient des dispositions différentes en matière de documents de transport suivant les modes, et que ces documents étaient utilisés pour transmettre l'information relative aux marchandises dangereuses.

96. Il a aussi été souligné que l'information prescrite dans les règlements de transport de marchandises dangereuses et contenue dans les documents de transport n'avait pas pour but de régir les relations de droit privé entre expéditeurs, transporteurs, intermédiaires et destinataires, ni seulement d'informer les transporteurs de la nature dangereuse du chargement, mais aussi de permettre les contrôles en cours de route et les interventions d'urgence en cas d'accident. Plusieurs experts considéraient donc que la présence physique de ces informations à bord des moyens de transport était indispensable.

97. En ce qui concerne le formulaire pour les marchandises dangereuses, le représentant de l'IATA a dit que son association utilisait un formulaire fondé sur la Recommandation No 11 du Groupe de travail CEE/ONU de la facilitation

des procédures de commerce international, qui était également reproduit dans les Recommandations de l'ONU, et que ce formulaire ne posait pas de problèmes.

98. Le document de la CEPE et le document INF.25 ont été confiés à un groupe de travail pour examen préliminaire afin de permettre à la CEPE de préparer une nouvelle proposition pour la prochaine session.

99. A la suite de la discussion qui a eu lieu au sein du Groupe de travail, la CEPE devrait commencer les travaux consistant à déterminer séparément pour chaque mode de transport :

a) Qui utilise pendant une opération de transport un document relatif au transport des marchandises dangereuses;

b) A quelle fin il est utilisé;

c) L'information dont l'utilisateur a effectivement besoin pour cette opération.

La CEPE se servira de ces renseignements pour déterminer le contenu de l'information d'un formulaire pour le transport multimodal de marchandises dangereuses, à partir de laquelle une proposition sera établie pour le libellé du chapitre 5.4. Les parties intéressées ont été invitées à soumettre des renseignements à la CEPE. Aux sessions à venir, celle-ci informera le Sous-Comité des progrès accomplis.

#### Emballages endommagés

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/61 (Royaume-Uni)

Document informel : INF.8 (IATA)

100. Ces documents ont été préparés suite à des problèmes de fuite constatés sur certains emballages répondant aux critères d'épreuve du chapitre 6.1, notamment à bord d'aéronefs à carlingue étroite où les compartiments cargo au pont inférieur ont une hauteur limitée et où il est donc nécessaire de traîner les emballages sur le plancher pour les charger et les arrimer.

101. Le représentant de l'IATA a estimé que ces manipulations de chargement faisaient partie des conditions normales de transport; aussi a-t-il proposé que l'on réunisse un groupe de travail pour examiner si les conditions actuelles d'épreuve des emballages étaient représentatives des contraintes que subissaient les emballages dans les conditions normales de transport, et s'il y avait lieu de prévoir des épreuves supplémentaires pour tenir compte de contraintes qui n'auraient pas été envisagées auparavant.

102. Plusieurs délégations ont estimé qu'il serait effectivement opportun de revoir les prescriptions d'épreuve s'il s'avérait que les emballages certifiés sur la base de ces épreuves ne résistaient pas aux conditions normales de transport.

103. Plusieurs délégations ont dit que des investigations étaient en cours pour déterminer si les manutentions en question relevaient bien des conditions normales de transport, et que des études avaient été engagées pour préciser ce que l'on devait entendre par conditions normales de transport.



104. L'expert de la Belgique a dit que la proposition du Royaume-Uni revenait à transférer à l'expéditeur une responsabilité sur des opérations qu'il n'était pas en mesure de contrôler, et qu'un expéditeur qui utilisait un emballage certifié "UN" était en droit de s'attendre à ce que cet emballage soit approprié aux conditions de transport. Il estimait que l'expéditeur ne pouvait être tenu responsable d'une manutention défectueuse.

105. La majorité a cependant considéré que dans l'attente des résultats des investigations et études en cours la proposition du Royaume-Uni présentait la meilleure solution possible, puisqu'elle exigeait que les expéditeurs, en choisissant les emballages appropriés, tiennent compte des conditions pouvant être rencontrées en cours de transport, et que des précautions particulières soient prises pour l'arrimage et la manutention. Le Sous-Comité a adopté cette proposition.

106. La majorité du Sous-Comité était d'avis qu'il n'y avait pas pour l'instant suffisamment d'éléments et de statistiques d'accidents ou d'incidents pour mettre en cause les prescriptions d'épreuve actuelles. Il convenait donc d'attendre les résultats des investigations et études en cours avant de décider la création d'un groupe de travail. Toutes les délégations ont été invitées à fournir, le cas échéant, des informations sur les statistiques d'accidents.

107. Il a également été rappelé que les épreuves des Recommandations de l'ONU avaient été délibérément prévues de façon à pouvoir être exécutées simplement et au moindre coût dans n'importe quel pays du monde.

#### Membranes filtrantes en nitrocellulose (UN 3270)

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/51 (Etat-Unis d'Amérique)

108. Le Sous-Comité a adopté en principe la proposition de modification à la rubrique UN 3270. La référence aux épreuves de la série 1, type a, dans la disposition spéciale 237 a cependant été placée entre crochets, ainsi que la nouvelle disposition spéciale 28X, en attendant une confirmation par la quinzième session (voir annexe 2).

#### Epreuves supplémentaires de présélection

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/63 (CEFIC)

109. La proposition du CEFIC a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 2).

#### Matières explosives flegmatisées

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/72 (Nouvelle-Zélande)

110. Plusieurs experts ont appuyé la proposition de l'observateur de la Nouvelle-Zélande de créer une nouvelle division 4.4 pour les matières explosives flegmatisées, du fait que leur classement actuel en classe 3 ou en division 4.1 et l'étiquette correspondante ne reflétaient pas correctement leur potentiel de danger d'explosibilité, notamment en cas de fuite où le contenu d'un emballage risquait de se concentrer et de se transformer en matière explosive.

111. D'autres experts ont rappelé que cette question a été débattue durant de nombreuses années. Ils estimaient que ces matières flegmatisées étaient effectivement un cas particulier mais qu'elles ne présentaient pas de danger d'explosibilité. Ils considéraient qu'il fallait éviter de multiplier les divisions et les étiquettes pour des cas particuliers et que, dans ce cas précis, la création d'une nouvelle division n'apporterait rien du point de vue de la sécurité.

112. La proposition de création d'une division 4.4 a été rejetée.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/47 (Belgique)

113. L'expert de la Belgique a proposé dans ce document des modifications de forme pour tenir compte de l'attribution de matières explosives flegmatisées à la classe 3 dans la dixième édition révisée des Recommandations. Le Sous-Comité n'a pas accepté de modifier le titre de la classe 3, mais la plupart des autres amendements proposés ont été adoptés, parfois avec quelques modifications (voir annexe 2).

#### Matières toxiques à l'inhalation

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/81 (Etats-Unis d'Amérique)

Documents informels : INF.6 (CEFIC)  
INF.16 (EIGA)

114. Bien que le Sous-Comité dans son ensemble ait reconnu la nécessité de prévoir des prescriptions particulières relatives à l'emballage et au transport en citernes de certaines matières présentant une toxicité à l'inhalation relevant du groupe d'emballage I, les avis étaient partagés sur la question de dispositions particulières en ce qui concerne la communication du risque.

115. Certaines délégations étaient opposées à l'idée de prévoir des rubriques N.S.A. pour ces matières, une mention spéciale dans le document de transport et une étiquette particulière qui, telle que proposée, ne différerait pas essentiellement de l'étiquette actuelle de la division 6.1 du point de vue du pictogramme, pourrait être confondue avec celle de la division 6.2 et leur paraissait indiquer un risque moins sérieux que celle de la division 6.1. Elles craignaient également que la création de ce groupe spécial de matières fasse oublier les dangers inhérents aux matières toxiques à l'inhalation relevant des groupes d'emballage II et III.

116. D'autres experts ont appuyé au contraire l'avis de l'expert des Etats-Unis d'Amérique, à savoir que le danger extrême que ces matières présentent pour la population justifiait des mesures spéciales.

117. Certains experts étaient d'avis qu'il était prématuré de prévoir des dispositions pour ces matières à un moment où les travaux sur l'harmonisation globale des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques étaient toujours en cours, notamment dans le domaine de la toxicité.

118. A la demande de l'expert des Etats-Unis d'Amérique, le Président a demandé au Sous-Comité de se prononcer sur le principe de chacun des éléments contenus dans la proposition.

Principe de communication du risque

119. Le Sous-Comité a adopté le principe que des dispositions supplémentaires relatives à la communication du risque soient prévues pour les matières très toxiques à l'inhalation. Toutefois, le Sous-Comité n'a pas pu se mettre d'accord sur la définition de ce groupe de matières et les critères relatifs à leur classification. Le Sous-Comité notamment n'a pas accepté que ce groupe comprenne toutes les matières de la division 2.3 et celles répondant aux critères relatifs à la toxicité à l'inhalation du groupe d'emballage I. Une motion visant à rouvrir les débats sur la question après le vote a été rejetée.

Principe de l'introduction de rubriques N.S.A. pour les matières toxiques à l'inhalation

120. Ce principe a été adopté. Pour les rubriques proposées par l'expert des Etats-Unis d'Amérique, une différenciation entre matières organiques et inorganiques ne paraissait pas nécessaire, mais une rubrique supplémentaire devrait être prévue pour les matières à la fois toxiques, inflammables et corrosives.

Principe des mentions spéciales dans le document de transport

121. Le principe consistant à indiquer dans le document de transport la toxicité de ces matières à l'inhalation a été adopté.

Principe d'étiquetage spécifique

122. Le principe consistant à prévoir une étiquette différente de celle actuellement prévue pour la division 6.1 n'a pas été adopté.

Batteries au lithium

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/83 (Etats-Unis d'Amérique)

Document informel : INF.15 (Allemagne)

123. L'examen de ces documents a été renvoyé à la prochaine session.

Séparation des marchandises dangereuses

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/89 (Etats-Unis d'Amérique)

Document informel : INF.3 (Australie)

124. A propos de cette proposition visant à adopter des dispositions relatives à la séparation des marchandises dangereuses, certains experts ont estimé qu'il s'agissait d'une bonne initiative. Toutefois, l'on a souligné que de telles dispositions dépendaient du mode de transport et qu'il n'était pas forcément justifié de chercher à harmoniser ce genre de dispositions entre les divers modes. Cela pourrait être intéressant pour tel ou tel mode de transport ou pour la séparation à l'intérieur d'unités de transport telles que des conteneurs dans le transport multimodal; dans ce dernier cas, toutefois, l'examen des dispositions les plus rigoureuses du code IMDG appliqué matière par matière pourrait être un exercice difficile.

125. L'expert des Etats-Unis a fait savoir que, puisque les Recommandations de l'ONU avaient été transformées en Règlement type, il importait que celui-ci énonce des principes directeurs sur la séparation, de telle sorte que les dispositions y afférentes puissent servir aux pays en développement pour leurs propres règlements.

Sulfate de cuivre et solution de sulfate de cuivre

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/90 (Allemagne)

126. Ce document ayant été distribué trop tard par le secrétariat, son examen a été renvoyé à la prochaine session.

Quantités limitées

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/93 (FEA/CEPE)

127. La FEA a demandé que l'examen de ce document soit renvoyé à la prochaine session.

**INCORPORATION DE DISPOSITIONS CONCERNANT LES MATIERES RADIOACTIVES DANS LE REGLEMENT TYPE**

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1997/33 (AIEA)  
ST/SG/AC.10/C.3/1997/66 (Etats-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/1997/94 (OMI)

Documents informels : INF.7 (OMI)  
INF.30 (Italie)

128. Outre les documents ci-dessus, l'expert de l'Allemagne et le représentant de l'AIEA ont présenté par écrit des observations sur le document ST/SG/AC.10/C.3/1997/66.

129. Le Sous-Comité s'est félicité du travail considérable effectué par l'expert des Etats-Unis d'Amérique pour adapter les dispositions contenues dans le Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA (édition de 1996, ST.1) au format du Règlement type annexé aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

130. Le représentant de l'AIEA a déclaré qu'en effectuant ce travail, il conviendrait de poursuivre trois objectifs :

a) admettre que le champ d'application du Règlement de l'AIEA était plus étendu que le champ actuel des Recommandations de l'ONU, mais qu'il faudrait néanmoins refléter en totalité le Règlement de l'AIEA dans le Règlement type;

b) déterminer au mieux où faire figurer les prescriptions de l'AIEA dans le Règlement type;

c) justifier toute proposition de suppression ou modification des textes repris du Règlement de l'AIEA.

131. Le Sous-Comité a adopté le principe de réarrangement des prescriptions exprimé au paragraphe 3 a) de la proposition des Etats-Unis d'Amérique (ST/SG/AC.10/C.3/1997/66). Il a aussi estimé qu'il n'était pas nécessaire

d'introduire les fiches de l'AIEA dans le Règlement type car ces fiches avaient un caractère informatif et répétaient des prescriptions figurant ailleurs.

132. Le Sous-Comité a estimé que les passages utiles des paragraphes 101, 103, 104, 105 et 106 du Règlement de l'AIEA devraient figurer dans la partie 1 et ces paragraphes être reformulés pour s'appliquer, si nécessaire, au transport de toutes marchandises dangereuses.

133. De même, certaines autres dispositions du Règlement de l'AIEA qui ne figuraient pas actuellement dans le Règlement type pourraient être rendues applicables aux autres marchandises dangereuses, à condition que la vérification se fasse cas par cas.

134. Le Sous-Comité a admis le principe que toutes les définitions devraient être concentrées dans la partie 1 (1.2.1). Dans un premier temps, cependant, l'on y introduirait en priorité les définitions des termes pouvant avoir un sens différent selon qu'il s'agissait de transport de matières radioactives ou de transport d'autres marchandises dangereuses.

135. L'expert de la Chine a considéré qu'il n'était pas nécessaire de définir les termes "expéditeur" et "transporteur". Si le Sous-Comité décidait d'ajouter certaines définitions pour ces termes généraux concernant les transports, il devrait suivre rigoureusement les définitions des conventions internationales de droit privé (par exemple, les Règles de Hambourg) qui sont applicables en transport international. Il a dit que la définition du terme "bateau" (*vessel*) ne correspondait pas à celle d'autres conventions.

136. Plusieurs délégations ont souhaité que l'on utilise le terme anglais "consignor" (comme dans le Règlement de l'AIEA) plutôt que le terme "shipper" qui figure actuellement dans le Règlement de l'ONU.

137. Le Sous-Comité a décidé de ne pas exclure les transports par la poste du champ d'application du Règlement type. Il a été rappelé que la Convention de l'Union postale universelle exclut des transports postaux toutes les marchandises dangereuses sauf les matières de la division 6.2 et certaines matières radioactives, et qu'il convenait donc que le Règlement type soit respecté lorsque ces matières étaient transportées par la poste. Une disposition générale concernant les transports postaux devrait être incluse dans la partie 1.

#### Mesures transitoires

138. Le Sous-Comité a considéré que les mesures transitoires relatives aux emballages devraient figurer dans le chapitre 6.4 et non dans la partie 1.

#### Dispositions générales

139. L'expert de la Belgique a proposé de transférer à la partie 7 les dispositions générales relatives à la classe 7. Cette proposition n'a pas été acceptée car ces dispositions concernent la chaîne complète de transport et devraient figurer dans la partie 1 plutôt que dans une partie concernant essentiellement le transporteur.

Prescriptions relatives à l'expédition, les autorisations d'envois et les notifications

140. L'expert de la Belgique a estimé que ces dispositions ne devraient pas figurer dans la partie 5 parce que cette partie concernait uniquement le marquage, l'étiquetage et la documentation. L'on a fait observer que la partie 5 s'intitulait "Procédures d'expédition" et que cette partie était donc appropriée aux dispositions concernant essentiellement l'expéditeur. Le paragraphe 5.1.1.1 devrait être révisé pour tenir compte de ces nouvelles dispositions.

Procédures administratives relatives aux agréments (etc.)

141. Le Sous-Comité est convenu que les dispositions figurant aux paragraphes 21 à 36 devraient être intégrées dans le Règlement type.

Suite des travaux

142. L'AIEA réunira un groupe d'experts pour préparer, sur la base des conclusions de la présente session, une nouvelle proposition pour la quinzième session.

**HARMONISATION MONDIALE DES SYSTEMES DE CLASSEMENT ET D'ETIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES**

**a) Généralités**

Onzième consultation du Groupe de coordination de l'IOMC pour l'harmonisation des systèmes de classement des produits chimiques (Ottawa, 24-26 novembre 1997)

Documents informels : INF.37 (OIT), INF.9 (projet de résumé des décisions et conclusions), INF.26 (Royaume-Uni) (mécanisme de mise en oeuvre), INF.28 (secrétariat) (position et mandat du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses et mise en oeuvre de ses recommandations), INF.29 (secrétariat) (observations concernant les propositions sur le mécanisme de mise en oeuvre)

143. Le représentant de l'OIT a fait rapport sur les résultats de la onzième consultation du Groupe de coordination de l'IOMC. Il a dit que des propositions avaient été faites par les Etats-Unis d'Amérique et le Royaume-Uni concernant diverses solutions pour l'élaboration d'un mécanisme en vue de la mise en oeuvre et de l'actualisation ultérieure du Système mondial harmonisé (voir le document INF.26). Parmi les solutions proposées, le Groupe s'était exprimé en faveur de deux d'entre elles (6 d) et 6 e) dans INF.26), qui impliqueraient l'une et l'autre l'établissement d'un mécanisme sous les auspices du Conseil économique et social des Nations Unies. Un groupe de travail, qui serait accueilli et présidé par le Royaume-Uni, établirait un mandat pratique pour l'une de ces solutions, sans oublier d'autres options possibles dans le cadre des Nations Unies.

144. La première solution proposée à l'ECOSOC consistait à restructurer le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses existant en un nouveau comité chargé du Système mondial harmonisé et des questions de politique des transports, et coiffant deux sous-comités : un sous-comité de l'harmonisation du classement et de l'étiquetage (examinant les questions n'ayant pas trait au transport) et un sous-comité du transport des marchandises dangereuses (qui garderait le mandat de l'actuel sous-comité, sauf modifications nécessaires pour éviter tout double emploi dans leurs activités).

145. La seconde solution proposée à l'ECOSOC consistait à établir un groupe de travail parallèle au Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses, chargé d'élaborer des recommandations et de gérer le Système mondial, qui ferait rapport à l'ECOSOC et se réunirait éventuellement dans le cadre des sessions du Comité existant.

146. Les propositions du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique présentaient des considérations détaillées sur les avantages et les inconvénients de chaque solution. Elles partaient du principe que, pour l'une et l'autre solution, le temps total de réunion imparti serait le même que celui actuellement attribué au Comité d'experts et au Sous-Comité.

147. Le Sous-Comité a noté qu'après consultation du Président et du Vice-Président du Comité sur les solutions proposées, le secrétariat avait donné aux participants de la onzième consultation des informations sur les activités du Comité (INF.28) et formulé des observations sur les solutions proposées à l'ECOSOC (INF.29). Il avait fait observer qu'avant de choisir une solution, il faudrait définir avec précision le mandat de ce nouvel organe, et qu'il était peut-être prématuré d'envisager à ce stade de restructurer le Comité d'experts. Une solution possible serait de procéder de la même manière que lors de la création en 1959 du Groupe d'experts des matières et objets explosifs (résolution ECOSOC 724 (XXVIII)). Ce groupe était resté jusqu'en 1970 indépendant du Comité d'experts, mais se réunissait lors des sessions de celui-ci, de façon que ses membres puissent aussi siéger au Comité en tant qu'experts ou conseillers. Sur le même modèle, on pourrait créer un groupe d'experts de l'harmonisation des systèmes de classement et d'étiquetage des matières chimiques, indépendant du Comité, mais se réunissant lors des sessions de celui-ci ou lors de sessions enchaînées du Comité/Sous-Comité de manière à établir des liaisons étroites entre les deux organismes. Ce groupe pourrait être invité à entretenir une coopération avec le Comité, mais pourrait faire rapport directement au Conseil.

148. L'expert de l'Allemagne a dit que son Gouvernement préférerait la solution d'un comité restructuré à cause de l'importance politique attachée à l'harmonisation des systèmes de classement et d'étiquetage des substances chimiques. La création d'un groupe d'experts ne répondrait pas de manière adéquate à la demande politique dans ce domaine. Pour lui, le nouveau Sous-Comité devrait gérer le Système mondial harmonisé, examiner sa mise en oeuvre au moyen des divers systèmes en place et continuer à en surveiller l'application. Le nouveau comité aurait à s'occuper des questions stratégiques et administratives, telles que l'élaboration des programmes de travail et l'affectation d'un temps de réunion équitable aux deux sous-comités compte tenu de leurs besoins respectifs. A son avis, la charge de travail du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses tendrait à

diminuer à l'avenir et l'on pourrait alors consacrer plus de temps aux questions d'harmonisation. Il a demandé au secrétariat d'indiquer pourquoi la solution d'un groupe de travail parallèle lui semblait préférable à ce stade.

149. L'expert du Royaume-Uni a déclaré que la solution consistant à restructurer le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses était jugée préférable par son Gouvernement pour les raisons exposées par l'expert de l'Allemagne. Il a rappelé que ces options devaient être réexaminées par un groupe de travail dans le contexte de la mise au point d'un mandat approprié et que le secrétariat serait invité à participer à ces travaux pour mettre en lumière les implications des diverses propositions ou options.

150. Un membre du secrétariat a fait observer que le secrétariat n'avait pas en fait de préférence pour l'une ou l'autre solution, mais qu'il ne fallait pas perdre de vue les incidences financières. Les auteurs des propositions avaient expressément souligné que les activités futures dans ce domaine devraient être menées dans le cadre des ressources existantes et qu'ils tenaient à limiter au strict minimum les incidences financières. Il a fait valoir que les ressources dont le secrétariat avait besoin ne pouvaient pas seulement s'exprimer en nombre de jours de réunion. Pour un même nombre de jours, les besoins en ressources risquaient d'augmenter très sensiblement s'il y avait un nombre accru de sessions, si les questions examinées changeaient notablement et si le nombre d'experts participants augmentait globalement. Il a reconnu que les deux solutions jugées préférables pour le moment étaient sans doute les plus économiques, mais a estimé qu'elles ne pourraient probablement pas être mises en oeuvre avec les ressources actuellement affectées au service du Comité.

151. Il a rappelé que la participation du Comité aux travaux d'harmonisation dans le domaine des risques physiques avait entraîné un surcroît de travail pour le secrétariat et que jusqu'ici ce travail avait été partagé avec le secrétariat de l'OIT. Selon les propositions, cet effort devrait être poursuivi à l'avenir dans le domaine des risques physiques sans l'aide du secrétariat de l'OIT, et étendu aux risques sanitaires et risques environnementaux qui actuellement relevaient de l'OCDE, ainsi qu'à la communication sur les risques qui était pour le moment de la responsabilité de l'OIT. Certes, les travaux de mise à jour exigeraient un effort moindre que les travaux d'élaboration, mais la responsabilité de la coordination d'ensemble serait transférée de l'OIT au Secrétariat de l'ONU. Par conséquent, quelle que soit la solution retenue, elle entraînerait inmanquablement un surcroît de travail pour le secrétariat. Ce fait était admis dans les propositions du Royaume-Uni et des Etats-Unis d'Amérique, mais il faudrait encore évaluer avec précision l'importance de ce surcroît de travail aussi bien pour le court terme que pour le long terme, lorsqu'on connaîtrait les mandats précis et programmes de travail proposés pour chacun des organes.

152. Jugeant sur la base des propositions telles qu'elles étaient présentées, le secrétariat estimait que la solution d'un comité restructuré comme proposé, avec trois organes distincts ayant chacun leur mandat et leurs représentants, risquait d'entraîner une prolifération des réunions (pour un même temps global de réunion par période biennale) et un accroissement des coûts par rapport à la solution d'un groupe de travail indépendant qui se réunirait comme le faisait le Groupe de travail ONU/OIT pendant les sessions du Sous-Comité,



solution qui permettrait sans doute plus facilement aux gouvernements d'apporter des contributions volontaires comme cela était proposé. Cette position devrait bien entendu être réexaminée lorsque les mandats et modalités d'organisation auront été définis avec plus de précision.

153. L'expert des Etats-Unis d'Amérique a indiqué qu'il partageait pleinement le point de vue exprimé par le secrétariat. Pour lui, les questions relatives au Système mondial harmonisé (SMH) et celles touchant au transport des marchandises dangereuses étaient différentes et concernaient des experts de différents secteurs. Il se demandait si un comité remanié, composé d'experts venant de si nombreux secteurs, serait l'organe approprié pour approuver le travail du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

154. L'expert de l'Italie a indiqué qu'à son avis la solution proposée par le secrétariat assurait l'autonomie de l'actuel Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses et garantissait une étroite coopération entre le Groupe du SMH et le Sous-Comité.

155. Le représentant de l'OCDE a dit que son organisation recommanderait à ses Etats membres d'appuyer les solutions préconisées par l'ECOSOC, mais qu'elle serait déçue au cas où elle ne conserverait pas certaines responsabilités dans le domaine des risques pour la santé et pour l'environnement.

156. Le Président, après avoir souligné que ces nouvelles perspectives étaient de nature à modifier le rôle, les fonctions et les méthodes de travail actuelles du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses et de son Sous-Comité, s'est demandé si le Sous-Comité devait se prononcer sur ces questions à ce stade.

157. Plusieurs experts ont fait savoir qu'ils venaient tout juste de prendre connaissance de ces perspectives dans des documents informels et qu'ils souhaitaient examiner ces questions sur un plan interne national. Il a donc été décidé de ne pas solliciter l'avis du Sous-Comité pour le moment.

158. Le Sous-Comité a noté que l'OIT créerait un groupe de travail de l'harmonisation des systèmes d'étiquetage et d'indication du danger.

**b) Risques physiques**

159. Cette subdivision a été examinée au niveau du Groupe de travail commun ONU/OIT sur les systèmes de classification harmonisée (voir annexe 4, reproduite comme additif 3 au présent rapport).

**c) Risques pour la santé et d) risques pour l'environnement**

Documents informels : INF.48 (OCDE), INF.9 (Pays-Bas), INF.35 (CEFIC)

160. Le représentant de l'OCDE a informé le Sous-Comité de l'avancement des travaux de son organisation sur les critères de classement relatifs aux risques pour la santé et aux risques pour l'environnement, et sur le plan de travail du programme se rapportant à ces critères.

161. Le Sous-Comité a noté en particulier que l'OCDE avait examiné, pour les critères de toxicité, des propositions introduisant un nouveau concept de proportionnalité fondé sur l'idée que la concentration/dose interne entraînant un effet systémique est liée à la concentration/dose externe pour une voie d'exposition donnée. Cette solution différerait radicalement du consensus obtenu jusqu'à présent.

162. Le représentant du CEFIC a estimé que ce nouveau concept, qui établit une corrélation entre les seuils fixés pour les trois voies d'exposition, renforcerait le fondement scientifique du système.

163. L'expert du Royaume-Uni, tout en reconnaissant que ce nouveau concept pourrait être une solution valable du point de vue scientifique, a rappelé que l'harmonisation devait s'appuyer sur les systèmes existants et souligné que ce nouveau concept aurait d'importantes répercussions en aval sur les réglementations en vigueur.

164. Pour l'expert des Etats-Unis d'Amérique, la notion de proportionnalité n'était pas idéale parce que les critères actuels tenaient compte du risque lié aux voies d'exposition et que les valeurs fixées pour chaque voie ne devaient donc pas nécessairement être proportionnelles.

165. Le Sous-Comité, dans son ensemble, a été d'avis que l'OCDE ne devrait pas introduire de nouveaux concepts surtout lorsqu'ils entraînent une transformation importante des systèmes de réglementation existants, et qu'elle devrait adhérer au consensus réalisé précédemment et tenter de résoudre les quatre problèmes encore en suspens.

166. Le représentant de l'OCDE a précisé que plusieurs délégations de son organisation n'étaient pas favorables à la notion de proportionnalité et que cette question devrait sans doute être réexaminée. La prochaine discussion sur ce sujet aurait lieu à Paris du 2 au 6 février 1998 lors de la sixième session du Groupe consultatif de l'OCDE sur l'harmonisation des systèmes de classification et d'étiquetage; il a souhaité que le Sous-Comité soit représenté à cette réunion par plusieurs experts.

167. S'agissant des risques pour l'environnement, plusieurs experts ont regretté que l'OCDE ait modifié sa première approche (qui tenait raisonnablement compte des besoins des règlements de transport), pour prendre en considération la toxicité chronique dans la définition des degrés élevés de risque. Les participants ont jugé que la toxicité chronique pourrait être un critère approprié dans le cas des transports en vrac ou de la livraison de grandes quantités de produits mais qu'elle ne pouvait être appliquée au transport de petites quantités jusqu'à et y compris la dimension des conteneurs-citernes. Le système de classement serait notablement différent des systèmes actuels et deviendrait beaucoup plus complexe et difficile à mettre en oeuvre dans le cadre des règlements de transport, qui doivent continuer d'autoriser le classement automatique pour des raisons de commodité.

#### Critères de classement pour les mélanges

Document informel : INF.47 (OCDE)

168. Le représentant de l'OCDE a informé le Sous-Comité des plans de son organisation concernant l'harmonisation des critères de classement pour

les mélanges. Il a fait savoir en particulier que l'OCDE avait noté que le Groupe de travail OIT/ONU avait traité la question du risque physique présenté par les mélanges et que l'OCDE éviterait tout chevauchement d'activités et consulterait le responsable au cas où des travaux supplémentaires seraient jugés nécessaires.

169. A propos d'une question posée par le représentant de l'OCDE, le Sous-Comité a confirmé que les critères de classement établis pour les risques physiques concernaient non seulement les liquides, les solides, les mélanges et les solutions, mais également les déchets dangereux.

170. Le Sous-Comité a également rappelé que le règlement concernant les transports contenait des dispositions spéciales pour le classement des mélanges, des solutions et des déchets dangereux pour tous les types de risques, et que l'OCDE devait tenir compte de ces dispositions comme faisant partie des actuels systèmes internationaux. Il a également rappelé que, dans le cas des déchets, l'annexe III de la Convention de Bâle mentionnait explicitement le système de classement des risques appliqué dans les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses.

#### **RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS**

##### Relations avec l'ISO

Document informel : INF.12 (ISO)

171. Le Sous-Comité a été informé des progrès réalisés par le Comité technique ISO/TC 58 - Bouteilles à gaz.

#### **QUESTIONS DIVERSES**

Document informel : INF.45 (Japon)

172. L'expert du Japon a indiqué au Sous-Comité que le Ministère japonais des transports avait commencé, en septembre 1997, à délivrer des certificats de classement pour les explosifs transportés par mer. Ces certificats sont délivrés à des fabricants ou à des expéditeurs sur la base de demandes appuyées par un procès-verbal d'épreuve présenté par l'association compétente (Nippon Kaiji Kentei Kyokai).

##### Treizième Colloque international sur le transport de marchandises dangereuses par mer et par voies de navigation intérieures (ISTDG 13)

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1997/46 (secrétariat)

173. Le Sous-Comité a été informé que le Colloque ISTDG 13 aurait lieu à Séoul, République de Corée, en automne 1998.

174. Le Sous-Comité a pris note des documents d'information 4 (Division 6.2 - Echantillons de diagnostic, produits sanguins et déchets chimiques, biomédicaux et médicaux réglementés) (HMAC), 27 (projet commun ERS 2 OCDE/PIARC sur le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers - groupement des chargements de marchandises dangereuses aux fins

des règlements harmonisés sur les tunnels) (Royaume-Uni) et 40 (Epreuves 1 b), 2 b), E.1 - étalonnage de la vitesse de chauffage) (CEFIC); les experts ont été invités à faire parvenir leurs observations aux auteurs.

#### Distribution des documents

175. A propos du paragraphe 15 du présent rapport, l'expert du Royaume-Uni a demandé à la fin de la session si un membre de la Division des services de conférence pouvait donner aux participants à la session des explications au sujet de l'arrivée tardive des documents. Un membre du secrétariat a signalé qu'il avait été informé qu'il s'agissait là d'un problème ne concernant pas uniquement ce sous-comité, que la question était encore à l'étude et que la Division des services de conférence préférait attendre qu'une analyse globale du problème soit effectuée avant de fournir des explications.

176. Le Sous-Comité, estimant qu'il s'agissait là d'une situation regrettable, a demandé au secrétariat de faire part de ses préoccupations à la Division des services de conférence.

#### Arrangements pour la prochaine session

177. Le Sous-Comité a décidé que le programme de travail de sa prochaine session serait le suivant :

Première semaine (29 juin - 4 juillet 1998) :	Citernes (avec le groupe de travail) Projet d'amendement au Règlement type Disposition concernant la classe 7 Instructions d'emballage
Deuxième semaine (6-10 juillet 1998) :	Questions concernant la classe 1 Questions relatives à l'harmonisation mondiale

La durée de la session au cours de la deuxième semaine sera déterminée par le secrétariat en fonction des propositions reçues.

178. L'examen des documents suivants a été reporté à la prochaine session : ST/SG/AC.10/C.3/1997/27, -/C.3/1997/37, -/C.3/1997/43, -/C.3/1997/53 et -/Corr.1, -/C.3/1997/80, -/C.3/1997/83, -/C.3/1997/89, -/C.3/1997/90, -/C.3/1997/91, -/C.3/1997/93; ST/SG/AC.10/C.3/R.635, -/C.3/R.661, -/C.3/R.664, -/C.3/R.707, -/C.3/R.708, -/C.3/R.764; ST/SG/AC.10/R.473, -/R.509 INF.15, INF.19, INF.20, INF.21, INF.33

#### **ADOPTION DU RAPPORT**

179. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa quatorzième session, ainsi que ses annexes.

\* \* \*

Annexe 1

Projets d'amendements aux dispositions sur les citernes mobiles  
dans la perspective de l'approche méthodique rationalisée  
(Voir paragraphes 22 et 23 du présent rapport)

1. Projets d'amendements au chapitre 4.2

**Chapitre 4.2**

**Paragraphes**

- 4.2.1.1 Remplacer "(T1-T34)" par "(T1-T20)" à la cinquième ligne.
- 4.2.13.15 Remplacer "T34" par "T20".
- 4.2.4.2.2 Remplacer "(T1-T34)" par "(T1-T20)" à la première ligne et "T34" par "T20" à la troisième ligne.
- 4.2.4.2.5 Remplacer le tableau existant par le suivant :

"

Instruction de transport en citernes mobiles spécifiée	Autres instructions de transport en citernes mobiles qui peuvent être appliquées
T1	T2, T3, T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T15, T16
T2	T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T15, T16
T3	T4, T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T15, T16
T4	T5, T6, T7, T8, T9, T10, T11, T15, T16
T5	T8, T11, T16
T6	T7, T8, T9, T10, T11, T15, T16
T7	T8, T11, T15, T16
T8	T11, T15, T16
T9	T10, T11, T15, T16
T10	T11, T16
T11	T16
T15	T16
T16	Aucune
T20	Aucune

"

4.2.4.2.6 Remplacer le tableau pour T1 à T33 par le suivant :

" INSTRUCTIONS CITERNES MOBILES T1 à T16 "

Ces instructions s'appliquent au transport en citernes mobiles de matières liquides et solides des classes 3 à 9.  
 Les dispositions générales de la section 4.2.1 et les prescriptions de la section 6.6.2 doivent être respectées.

Instruction de transport en citernes mobiles	Pression minimale d'épreuve (bar)	Epaisseur minimale du réservoir (en mm d'acier de référence) (voir 6.2.4)	Orifices en partie basse (voir 6.6.2.6)	Dispositifs de décompression (voir 6.6.2.8)
T1	1,5	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.2	Normaux
T2	1,5	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.3	Normaux
T3	2,65	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.2	Normaux
T4	2,65	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.3	Normaux
T5	2,65	Voir 6.6.2.4.2	Non autorisés	Voir 6.6.2.8.3
T6	4	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.3	Normaux
T7	4	6 mm	Non autorisés	Normaux
T8	4	6 mm	Non autorisés	Voir 6.6.2.8.3
T9	6	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.3	Normaux
T10	6	Voir 6.6.2.4.2	Voir 6.6.2.6.3	Voir 6.6.2.8.3
T11	6	6 mm	Non autorisés	Voir 6.6.2.8.3
T15	10	10 mm	Non autorisés	Normaux
T16	10	10 mm	Non autorisés	Voir 6.6.2.8.3

"

Dans le tableau pour T34, remplacer "T34" par "T20".

4.2.4.3 Supprimer les dispositions spéciales suivantes concernant le transport en citernes mobiles : TP11, TP14 et TP15.

2. Projets d'amendements au chapitre 3.2

Le document ST/SG/AC.10/C.3/1997/88/Add.1 devrait être examiné à la quinzième session du Sous-Comité, sous réserve des modifications suivantes :

- a) Remplacer "T9" par "T11" dans la colonne "RAT.APP.CODE" pour les rubriques UN 2749, UN 1093, UN 1921, UN 1991, UN 1992, UN 2733, UN 2924, UN 2983, UN 3273 et UN 3286 (Groupe d'emballage I seulement).
- b) Remplacer "T2 [T1?]" par "T1" dans la colonne "RAT.APP.CODE" pour la rubrique UN 1325 (deux fois).
- c) Remplacer "T4 [T3?]" par "T3" dans la colonne "RAT.APP.CODE" pour les rubriques UN 2304, UN 2448, UN 3176.
- d) Remplacer "[T15?]" par "T15" dans la colonne "RAT.APP.CODE" pour la rubrique UN 3207 (deux fois).

\* \* \*

**Annexe 2**

Projet d'amendements au Règlement type annexé à la dixième édition révisée  
des Recommandations des Nations Unies relatives  
au transport des marchandises dangereuses et  
au Manuel d'épreuves et de critères  
(voir ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.1)

**Annexe 3**

Rapport du Groupe de travail des citernes pour gaz non réfrigérés  
dont la température critique est inférieure à 65 °C  
(voir ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.2)

**Annexe 4**

Rapport du Groupe de travail O NU/OIT de l'harmonisation des critères  
de classement relatifs aux risques physiques  
(voir ST/SG/AC.10/C.3/28/Add.3)

-----