



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/32  
26 juillet 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sous-Comité d'experts du transport  
des marchandises dangereuses

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ D'EXPERTS SUR SA SEIZIÈME SESSION

(Genève, 5-14 juillet 1999)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION . . . . .	1 - 6
QUESTIONS ADMINISTRATIVES . . . . .	7 - 9
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR . . . . .	10 - 11
ÉLABORATION DES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE GAZ . . .	12 - 27
TRANSPORT EN VRAC DANS DES CITERNES MOBILES ET DES CONTENEURS . .	28 - 29
DOCUMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES .	30 - 37
PROJETS D'AMENDEMENTS DIVERS AU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES . . . . .	38 - 115
Inscription et classement . . . . .	38 - 58
Quantités limitées . . . . .	59 - 67
Emballages . . . . .	68 - 84

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphe</u> s
Matières infectieuses . . . . .	85 - 88
Matières toxiques par inhalation . . . . .	89 - 95
Séparation des marchandises dangereuses . . . . .	96 - 99
Propositions diverses . . . . .	100 - 101
Peroxydes organiques et matières autoréactives . . . . .	102 - 104
Matières et objets explosifs . . . . .	105 - 115
PROJETS D'AMENDEMENTS AU MANUEL D'ÉPREUVES ET DE CRITÈRES . . . . .	116 - 120
HARMONISATION MONDIALE DES SYSTÈMES DE CLASSEMENT ET D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES . . . . .	121 - 141
QUESTIONS DIVERSES . . . . .	142 - 145
ADOPTION DU RAPPORT . . . . .	146

## RAPPORT

### PARTICIPATION

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa seizième session du 5 au 14 juillet 1999, 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, Australie, Belgique, Brésil, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, 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, Bahamas, Bulgarie, Finlande, Nigéria, Suisse et Tunisie.
4. Des représentants des institutions spécialisées ci-après étaient présents : Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation mondiale de la santé (OMS).
5. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes : Association du transport aérien international (IATA), Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association européenne du gaz industriel (EIGA), Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Commission électrotechnique internationale (CEI), Compressed Gas Association (CGA), Confédération européenne des associations de fabricants de peintures, d'encre d'imprimerie et de couleurs d'art (CEPE), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Conseil international des associations de fabricants de grands récipients pour vrac (ICIBCA), European Cylinder Makers Association (ECMA), Fédération européenne des associations aérosols (FEA), 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 Fibre Drum Institute (IFDI), Organisation internationale de conteneurs-citernes/Tank Container Association (ITCO/TCA), Organisation internationale de normalisation (ISO), Secrétariat européen de fabricants d'emballages métalliques légers (SEFEL), Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont participé aux débats sur les points intéressant leurs organisations.

## **QUESTIONS ADMINISTRATIVES**

### **Composition**

7. Le Sous-Comité a noté que, par la décision 1999/217 du Conseil en date du 6 mai 1999, la République tchèque était devenue le vingt-troisième pays membre du Comité.

### **Publication de la 11ème version révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses**

8. Le Sous-Comité a noté avec satisfaction que la 11ème édition révisée du livre orange était déjà disponible en anglais.

### **Rapport du Secrétaire général sur les travaux du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses (document E/1999/43)**

9. Le Sous-Comité a noté que ce rapport, y compris les deux projets de résolution mis au point par le Comité à sa dernière session (voir ST/SG/AC.10/25), serait discuté par le Conseil le 23 juillet 1999.

### **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (ST/SG/AC.10/C.3/31 et Add.1 et 2)**

10. 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 informels INF.1 et INF.2).

11. L'expert de l'Afrique du Sud a retiré son document ST/SG/AC.10/1998/27 (point 5 d)), et l'expert de l'Argentine qui s'est excusé de ne pouvoir participer à la session a demandé que les documents qu'il avait préparés soient inscrits à l'ordre du jour de la prochaine session (ST/SG/AC.10/1998/3, ST/SG/AC.10/C.3/1999/3 et, le cas échéant, ST/SG/AC.10/C.3/R.661 et R.707).

### **ÉLABORATION DES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE GAZ**

Document informel : INF.22 (Secrétariat)

12. Le Sous-Comité a accepté la demande de statut consultatif de la Compressed Gas Association et de l'European Cylinder Makers Association.

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/30/Add.1 (Secrétariat)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/24 (EIGA)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/35 (Canada)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/50 (ISO)

Documents informels : INF.11 (États-Unis d'Amérique)  
INF.25 (Allemagne)

13. Le représentant de l'EIGA a présenté une proposition complète comprenant un texte révisé pour les conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) et de nouvelles dispositions dans la Partie 4 et au chapitre 6.2 pour les récipients à gaz. Pour l'EIGA, les règlements devraient s'en tenir à énoncer des exigences essentielles en matière de sécurité, et les normes et les codes

de pratique sont des instruments permettant de satisfaire aux règlements en reprenant ces exigences essentielles et en les complétant par des informations détaillées.

14. L'expert de l'Allemagne (INF.25) a informé le Sous-Comité des principes adoptés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en ce qui concerne les références aux normes, à savoir que les règlements doivent contenir les prescriptions essentielles et qu'il n'est fait référence à des normes datées - comme moyen possible de satisfaire au règlement - que s'il a été vérifié que ces normes satisfont aux exigences essentielles.

15. L'expert des États-Unis d'Amérique a estimé que pour parvenir à l'harmonisation des transports internationaux, il serait préférable de faire référence aux normes ISO acceptables et de les rendre obligatoires. À son avis, les prescriptions essentielles prévues par l'EIGA ne sont pas techniquement suffisamment détaillées et il ne pourrait pas accepter que des récipients à gaz construits selon ces prescriptions et des normes non approuvées par le Comité d'experts soient utilisés en transport international. Des dispositions d'"arrangements alternatifs" pour tenir compte de l'évolution rapide de la technique comme celles prévues dans le cas des citernes mobiles seraient cependant acceptables. Il a aussi estimé que les travaux sur les récipients à gaz demanderaient plusieurs années, et qu'il conviendrait de donner priorité aux travaux sur les récipients pour lesquels des normes ISO sont déjà disponibles, notamment les bouteilles en acier.

16. La plupart des experts étaient d'avis que le Règlement type de l'ONU devait fixer les exigences en matière de sécurité et que les normes ne devraient pouvoir être utilisées que si le Règlement type les rend obligatoires ou y fait référence comme normes acceptables. Les avis étaient partagés entre l'approche préconisée par l'EIGA (exigences essentielles et référence à des normes acceptables) et celle préconisée par les États-Unis d'Amérique (application obligatoire d'une norme ISO ou de prescriptions techniques plus détaillées).

17. Le Sous-Comité a confié ces questions à un groupe de travail qui s'est réuni du 5 au 8 juillet sous la présidence de M. H. Puype (EIGA), avec pour mandat d'examiner les documents ST/SG/AC.10/C.3/1999/24 et 50, et INF.11.

#### **Rapport du Groupe de travail sur les récipients à gaz et les conteneurs de gaz à éléments multiples (CGEM)**

Document informel : INF.38

18. Le Sous-Comité a examiné le rapport du groupe de travail reproduit en annexe 1 (ST/SG/AC.10/C.3/32/Add.1) et s'est félicité des progrès accomplis qui permettent d'envisager la conclusion des travaux à la fin de la présente période biennale.

19. Au paragraphe 6, plusieurs experts se sont opposés à la proposition d'introduire une définition de "gaz hautement toxique" car cette définition n'est pas nécessairement compatible avec les travaux d'harmonisation globale

et risque d'introduire un nouveau critère de toxicité à l'inhalation, ce qui n'avait pas été accepté pour les matières liquides. Cette proposition devrait donc faire l'objet d'une proposition écrite spécifique.

20. Au paragraphe 10, plusieurs experts ont déclaré que des dispositifs de décompression étaient permis dans le Code IMDG et le RID/ADR pour les récipients à pression contenant des gaz très toxiques, et ont donc exprimé une réserve sur la proposition du groupe.

21. L'expert de la Belgique s'est étonné de la proposition des États-Unis d'Amérique (par. 17) d'allonger la période entre inspections de 3 à 5 ans pour les gaz toxiques corrosifs, car il s'agit de gaz particulièrement dangereux. L'expert des États-Unis d'Amérique a précisé que cette fréquence avait cours, en toute sécurité, depuis de nombreuses années et qu'il apporterait à la prochaine session de nouvelles données à l'appui de sa proposition.

22. Les experts de l'Allemagne et de la Belgique n'ont pas été favorables au paragraphe 23, estimant que diverses normes devraient pouvoir être utilisées pour autant que les exigences essentielles soient respectées. Plusieurs experts ont estimé au contraire que les paragraphes 22 et 23 reflétaient l'objectif primordial de ces travaux qui était de permettre la reconnaissance réciproque des récipients à gaz en transport multimodal international, et cette reconnaissance ne serait possible que si les normes étaient approuvées par le Comité d'experts.

23. Au paragraphe 38, certains experts ont estimé que l'introduction d'un essai d'impact dans la norme ISO 1496-3 ne devrait pas remettre en cause le matériel ayant subi des essais d'impact suivant les normes déjà reconnues et citées au chapitre 6.7 (voir par exemple le paragraphe 6.7.2.19.1). L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que les travaux sur la norme ISO 1496-3 tenaient compte des conditions d'essai des normes actuellement citées, et qu'il soumettrait en temps opportun une proposition de modification au chapitre 6.7.

24. Le Sous-Comité a décidé que le Groupe de travail se réunirait à nouveau lors de la dix-septième session pour examiner les propositions contenues dans son rapport (voir le ST/SG/AC.10/C.3/32/Add.1) et tout nouveau document y relatif.

#### **Essais de détection de fuite pour les aérosols et petits récipients à gaz**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/23 (FEA)

25. En général, le Sous-Comité n'était pas opposé à ce que le Règlement type prévoie une méthode de rechange pour l'épreuve au bain d'eau pour les aérosols mais la plupart des experts ont estimé qu'il n'était pas approprié, dans le contexte du transport international, de faire référence à l'autorité compétente pour approbation des épreuves. La FEA a donc été invitée à présenter une proposition d'épreuve qui pourrait être reconnue internationalement.

### **Amendements à la disposition spéciale 63**

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/26 (Royaume-Uni)  
ST/SG/AC.10/C.3/R.590 (États-Unis d'Amérique)

26. Plusieurs experts ont appuyé la proposition du Royaume-Uni, mais il a été signalé que les incidences sur le transport aérien n'étaient pas pleinement prises en considération et que, selon le RID/ADR, il existait de nombreux exemples de classement des aérosols qui n'étaient pas non plus pris en compte dans le Règlement type de l'ONU.

27. Compte tenu des remarques formulées par différents experts, et comme la question devait être étudiée par l'OACI à sa prochaine session du Dangerous Goods Panel, l'expert du Royaume-Uni a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition pour la prochaine session.

### **TRANSPORT EN VRAC DANS DES CITERNES MOBILES ET DES CONTENEURS**

Document informel : INF.10 (États-Unis d'Amérique)

28. Les propositions relatives aux dispositions pour le transport en citernes des matières relevant des Nos ONU 2740, 1556 et 2994, ainsi que l'ajout des dispositions spéciales TP 30 aux Nos ONU 2531 et 2579 et TP 31 aux Nos ONU 1381, 1422, 1428 et 2257 ont été adoptés (voir annexe 2) conformément aux décisions de l'OMI.

### **Transport de matières solides en citernes et en conteneurs**

29. Le Sous-Comité a noté que l'expert de l'Allemagne préparait des propositions à ce sujet pour la session de décembre 1999.

### **DOCUMENTATION RELATIVE AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1997/58 (CEPE)  
ST/SG/AC.10/C.3/1998/54 (CEPE)  
ST/SG/AC.10/C.3/1998/20 (Royaume-Uni)  
ST/SG/AC.10/C.3/1998/36 (FIATA)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/37 (CEPE)

Document informel : INF.26 (Pays-Bas)

30. Le Sous-Comité a noté que la CEPE travaillait sur ce sujet et a l'intention de préparer une proposition pour la prochaine session.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/14 (OACI)

31. La proposition d'amendement au paragraphe 5.4.1.1.3 concernant la documentation relative au transport de déchets a été adoptée (voir annexe 2).

Documents : ST/SG/AC.10/1998/33 (Canada)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/39 (Canada)

32. La proposition de refléter les risques subsidiaires dans le document de transport a été adoptée en principe. La CEPE devrait en tenir compte dans la proposition de synthèse qu'elle comptait soumettre à la prochaine session.

33. Plusieurs délégations ont souhaité qu'à l'avenir le numéro ONU figure en premier lieu dans la séquence d'information fournie dans le document de transport, car en transport international entre pays où différentes langues sont utilisées, ce numéro avait davantage d'importance, en premier abord, que la désignation officielle de transport.

34. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit que cette question devrait faire l'objet d'une proposition écrite car elle aurait des répercussions importantes pour l'industrie.

35. Les représentants de l'IATA et du HMAC ont dit que la modification des programmes informatiques aurait effectivement des répercussions non négligeables sur les coûts.

Document : ST/SG/AC.10/1998/42 (Autriche)

Document informel : INF.13 (États-Unis d'Amérique)

36. La proposition de l'Autriche telle que modifiée par les États-Unis d'Amérique a été adoptée (voir annexe 2).

Document informel : INF.26 (Pays-Bas)

37. Dans ce document informel, l'expert des Pays-Bas soulevait le problème de la disponibilité des renseignements sur les matières transportées en cas d'accident aérien. Ce problème sera examiné par le Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI, dont le rapport sera transmis au Sous-Comité à sa prochaine session.

#### **PROJETS D'AMENDEMENTS DIVERS AU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

##### **Inscription et classement**

##### ***Solutions d'hydrazine (No ONU 2030)***

Documents : ST/SG/AC.10/1998/8 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/6 (Allemagne)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/7 (États-Unis d'Amérique)

38. La proposition des États-Unis d'Amérique de prévoir la possibilité de trois groupes d'emballage pour les solutions aqueuses ainsi qu'une étiquette de liquide inflammable pour celles du groupe d'emballage I dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 60,5 °C a été adoptée. Il a été précisé qu'il existait dans le commerce des solutions à 80 % qui relevaient du groupe d'emballage I. Comme les solutions de concentration inférieure

à 37 % ne relevaient pas de la classe 8, il était probable que certaines solutions en concentration supérieure à 37 % relevaient du groupe d'emballage III.

***Nouvelles rubriques pour le transport maritime***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/1 (OMI)

Document informel : INF.16 (OMI)

39. La proposition de l'OMI de rétablir des rubriques pour le transport maritime de fibres animales ou végétales, de déchets de coton et de textiles humides et de chiffons huileux a été adoptée (voir annexe 2).

40. Le Sous-Comité a également adopté la proposition d'ajouter une rubrique pour les engins de transport sous fumigation (cargo transport units under fumigation); cette rubrique concernera tous les modes de transport (voir annexe 2).

41. La désignation officielle de transport en anglais (cargo transport unit) a toutefois fait l'objet de polémiques, car ce terme n'était utilisé que dans le Code IMDG. Dans le Règlement type de l'ONU, le terme anglais utilisé était "transport unit", mais le terme "transport unit" avait une signification différente dans l'ADR puisqu'il ne visait que les véhicules à moteur sans remorque ou un ensemble véhicule à moteur et sa remorque. Ce problème ne se posait pas en français.

42. Il a été décidé de s'en tenir pour l'instant à la dénomination du Code IMDG et il sera possible de revenir plus tard sur la question. Les dispositions spéciales à appliquer devront également faire l'objet de propositions écrites.

***No ONU 3166, Moteurs à combustion interne***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/10 (OACI)

43. La proposition de modifier le nom de cette rubrique a été adoptée (voir annexe 2).

***No ONU 2680, Hydroxyde de lithium monohydraté***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/11 (OACI)

44. La proposition de supprimer le mot "monohydraté" du nom de cette rubrique et d'ajouter sous 3.1.2 une disposition spécifiant que les formes hydratées peuvent être transportées sous la désignation officielle de transport applicable à la matière solide a été adoptée (voir annexe 2).

***Dispositions spéciales 119 et 291***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/18 (États-Unis d'Amérique)

45. La proposition de modifier les dispositions spéciales 119 et 291 a été adoptée (voir annexe 2).

***Acétylène sans solvant***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/30 (Allemagne)

46. Plusieurs experts ont exprimé leur soutien à cette proposition de nouvelle rubrique. Le Sous-Comité est convenu de transmettre cette proposition au groupe de travail sur les gaz pour déterminer l'instruction d'emballage appropriée. L'expert de l'Allemagne devrait également soumettre une fiche de renseignements détaillée pour la prochaine session où la proposition sera examinée à nouveau.

***Tétrachlorure de silicium, propyltrichlorosilane et rubriques génériques relatives aux chlorosilanes***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/44 (États-Unis d'Amérique)

47. L'expert des États-Unis d'Amérique a proposé de reclasser le tétrachlorure de silicium (No ONU 1818) et le propyltrichlorosilane (No ONU 1816) dans la division 6.1 plutôt que dans la classe 8, et de créer deux rubriques N.S.A. pour les chlorosilanes toxiques corrosifs ou toxiques, corrosifs et inflammables, dans la division 6.1.

48. Certains experts ont considéré que le danger principal de ces matières était la corrosivité, et que la létalité due à l'exposition à ces matières résultait principalement des effets corrosifs sur les tissus pulmonaires plutôt que de la toxicité des produits. Par ailleurs, des propositions de reclassement des Nos ONU 1816 et 1818 avaient déjà été formulées par le passé par l'expert des États-Unis d'Amérique et avaient été rejetées.

49. D'autres experts ont considéré au contraire que puisque la destruction des tissus pulmonaires entraînait la mort chez les animaux testés, ces matières répondaient aux critères de la division 6.1, et que l'application des critères impliquait logiquement un classement en division 6.1 avec risque subsidiaire 8.

50. Chaque proposition ayant été soumise au vote, le Sous-Comité a décidé de ne pas reclasser les Nos ONU 1816 et 1818 mais a accepté de créer deux rubriques N.S.A. dans la division 6.1 (voir annexe 2).

51. L'observateur de la Suisse a déploré que ce manque de logique fasse que la plupart des chlorosilanes nommément cités dans la liste soient classés comme corrosifs alors que ceux qui n'étaient pas nommément cités se trouvaient classés en division 6.1.

**No ONU 1062, Bromure de méthyle**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/48 (États-Unis d'Amérique)

52. La proposition visant à préciser que le bromure de méthyle classé sous le No ONU 1062 peut contenir jusqu'à 2 % de chloropicrine a été adoptée. Il a été précisé en conséquence que les mélanges de bromure de méthyle et de chloropicrine classés sous le No ONU 1581 contiennent plus de 2 % de chloropicrine (voir annexe 2).

**Marchandises dangereuses dans des machines ou appareils**

Document : ST/SG/AC.10/1998/7 (États-Unis d'Amérique)

53. La proposition a été soumise à un groupe de rédaction, et le Sous-Comité a adopté de nouvelles dispositions pour les marchandises dangereuses dans des machines ou appareils (voir annexe 2).

**Émulsion à base de nitrate d'ammonium**

Documents : ST/SG/AC.10/1998/45 (France)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/34 (Canada)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/47 (Norvège)

Document informel : INF.9 (OCDE)

54. Plusieurs experts se sont déclarés favorables à l'idée de définir les conditions de transport de ces émulsions, mais d'autres ont fait remarquer que ces émulsions ont des compositions très variées et qu'il s'agirait donc de prévoir tous les cas de classement possibles.

55. Le Sous-Comité a accepté l'offre de la FEEM de réunir en Norvège un groupe de travail informel du 4 au 8 octobre 1999 qui préparera un document qui pourra être examiné à la prochaine session. Le mandat du groupe est :

- a) de définir des critères de classement appropriés;
- b) d'analyser les propriétés de ces émulsions de façon à mettre au point des méthodes d'épreuve permettant de les classer;
- c) d'analyser la nécessité d'une nouvelle méthode d'essai permettant de mieux évaluer les propriétés explosives de ces émulsions;
- d) de proposer des conditions de transport, notamment emballages, citernes ou GRV comme il convient pour chaque type.

**Engrais à base de nitrate d'ammonium**

Documents : ST/SG/AC.10/1998/32 (Canada)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/40 (EFMA)

Documents informels : INF.15 (États-Unis d'Amérique)  
INF.20 (Canada)

56. Après un échange de vues général sur les documents présentés, où plusieurs experts ont appuyé l'idée de diminuer le nombre de rubriques pour les engrais au nitrate d'ammonium, le Sous-Comité a noté que l'EFMA avait l'intention de préparer une nouvelle proposition détaillée pour la prochaine session, et que les experts du Canada et des États-Unis avaient l'intention de préparer également une proposition commune.

**Piles au lithium**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/8 (Afrique du Sud)

57. Le Sous-Comité a été d'avis que le problème évoqué par l'Afrique du Sud pouvait être réglé simplement par une note de bas de page appropriée dans l'index alphabétique (voir annexe 2).

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/29 (Japon)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/36 (Canada)

Document informel : INF.21 (Canada)

58. Après une discussion générale sur les documents présentés, le Sous-Comité est convenu qu'une nouvelle proposition devrait être élaborée par un groupe de correspondance et soumise conjointement par le Canada et le Japon à la prochaine session. Ce groupe devrait

a) faire le point sur les risques liés au transport des piles au lithium;

b) étudier la pertinence des dispositions actuelles suivant les différentes tailles de piles au lithium;

c) vérifier si la procédure d'épreuves actuelle est claire et compréhensible; et

d) vérifier si les critères d'épreuves actuels sont clairs et compréhensibles.

**Quantités limitées**

Document : ST/SG/AC.10/1998/12 (CEFIC)

59. Les experts n'étaient pas favorables à la proposition d'exclure spécifiquement, au paragraphe 1.1.1.2 du champ d'application du Règlement type, les produits pharmaceutiques ou vétérinaires emballés sous une forme destinée ou appropriée aux soins personnels ou à l'usage ménager,

car cette question est déjà réglée de manière générale pour toutes les marchandises dangereuses au chapitre 3.4. La proposition d'ajout au paragraphe 3.4.8 a été cependant appuyée par l'expert des États-Unis.

60. Compte tenu des commentaires émis, le représentant du CEFIC a retiré sa proposition mais a estimé que le problème de distribution des produits pharmaceutiques et vétérinaires n'était pas réglé de façon adéquate par les dispositions actuelles.

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1999/16 (AISE)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/41 (Royaume-Uni)

Documents informels : INF.5 (Royaume-Uni)  
INF.8 (États-Unis d'Amérique)

61. Le Sous-Comité a reconnu que la situation actuelle en ce qui concernait la réglementation du transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées n'était pas satisfaisante, puisque les Recommandations de l'ONU n'étaient pas reprises en pratique dans les règlements modaux. Ce manque d'harmonie en ce qui concernait l'étiquetage, le marquage, les quantités permises et la documentation était préjudiciable à l'industrie et la facilitation du commerce.

62. Les avis étaient très partagés en ce qui concernait la prescription de documentation, certains experts estimant que cette documentation était indispensable car c'était le seul moyen pour le transporteur et les services de contrôle ou d'intervention d'urgence de savoir que des marchandises dangereuses étaient transportées, d'autres estimant que cette prescription de documentation n'était pas nécessaire notamment pour les transports de distribution.

63. En ce qui concernait le marquage, certains experts ont appuyé la proposition du Royaume-Uni de marquer le numéro ONU; d'autres ont estimé que cette solution ne serait pas satisfaisante dans de nombreux cas où plusieurs marchandises étaient groupées dans le même colis. D'autres enfin préféreraient l'utilisation d'un pictogramme ou d'une marque en forme de losange.

64. Après de longs débats, l'expert du Royaume-Uni a accepté de soumettre une nouvelle proposition pour la prochaine session. Le Président a indiqué qu'il ne serait pas souhaitable de rouvrir le débat général à la prochaine session et il a invité les délégations qui avaient des propositions concrètes à les formuler par écrit.

65. Le Sous-Comité est convenu que les quantités par emballage devraient être harmonisées et l'expert des États-Unis présentera une proposition sur la base du document informel INF.8.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/17 (États-Unis d'Amérique)

66. La proposition relative au transport de membranes filtrantes en nitrocellulose (No ONU 3270) en quantités limitées a été adoptée (voir annexe 2).

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/38 (Japon)

67. La proposition d'alignement des dispositions relatives aux matières autoréactives sur celles relatives aux peroxydes organiques a été adoptée (voir annexe 2).

#### **Emballages**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/9 (Afrique du Sud)

68. L'expert de l'Afrique du Sud a dit qu'elle soumettrait une proposition révisée à la prochaine session.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/12 (OACI)

69. Le Sous-Comité a noté que l'OACI a introduit des restrictions à l'utilisation des emballages de secours dans ses instructions techniques. Le Sous-Comité a estimé qu'il n'était pas nécessaire de modifier le Règlement type car il n'y avait pas lieu d'envisager de telles restrictions pour les autres modes de transport.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/13 (OACI)

Document informel : INF.35 (Secrétariat)

70. Compte tenu de la proposition de l'OACI, le Sous-Comité a décidé d'indiquer que les divers éléments du marquage des emballages doivent être clairement séparés afin qu'ils soient facilement identifiables (voir annexe 2).

#### **Marque "W" pour les grands emballages**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/20 (Royaume-Uni)

71. La proposition d'utiliser la marque "W" pour les grands emballages "équivalents" par analogie avec la pratique permise pour les emballages et les GRV a été adoptée (voir annexe 2).

#### **Épaisseur minimale des fûts**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/22 (Espagne)

Documents informels : INF.17 (SEFEL)  
INF.34 (ICDM)

72. Suite aux accidents relatés par l'OACI et l'IATA impliquant des fûts en acier à paroi mince satisfaisant aux prescriptions d'épreuve du Règlement type, et constatant que la concurrence commerciale incitait l'industrie de l'emballage à fabriquer des fûts à paroi de plus en plus mince dont la résistance à la perforation et aux conditions de transport en général, en particulier en cas de réutilisation, ne paraissait pas satisfaisante, l'expert de l'Espagne a proposé de prescrire une épaisseur de paroi minimale pour les fûts en acier.

73. Plusieurs délégations ont confirmé les problèmes que posaient ces fûts à paroi mince et exprimé leur préoccupation vis-à-vis des problèmes de sécurité qui se poseraient si la tendance à diminuer l'épaisseur de paroi se confirmait. D'autres délégations n'étaient pas convaincues du problème, en tous les cas en ce qui concerne les fûts certifiés répondant aux critères d'épreuve.

74. Quoi qu'il en soit, les avis étaient partagés sur la solution à apporter. La prescription d'une épaisseur de paroi minimale irait à l'encontre du développement technologique, puisqu'il était possible de fabriquer des fûts à paroi mince résistant à des conditions défavorables de transport. Certains experts préféreraient donc conserver le système d'épreuves de performance, quitte à y ajouter des épreuves supplémentaires. D'autres experts ont demandé que la proposition de l'Espagne relative à l'épaisseur minimum soit améliorée pour viser principalement les fûts réutilisables.

75. L'expert des États-Unis a rappelé qu'il avait proposé par le passé des épreuves supplémentaires (épreuve de pénétration et épreuve de vibration) qui n'avaient pas été adoptées. Il a souligné également la responsabilité des autorités compétentes qui se devaient d'assurer par des contrôles et éventuellement des sanctions que les emballages certifiés au nom de leur État répondent effectivement aux prescriptions du chapitre 6.1.

76. Il a été suggéré que des informations sur les incidents ou accidents effectifs soient collectées et que les experts des pays qui n'étaient pas satisfaits de la qualité du système d'épreuves fassent des propositions concrètes d'amélioration de ce système, sachant qu'une version révisée de la proposition de l'Espagne serait soumise à la prochaine session.

***Suppression des prescriptions spécifiques applicables aux dispositifs de décompression pour les GRV en plastique rigide et les GRV composites avec récipient intérieur en plastique***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/28 (ICPP)

77. Plusieurs experts n'ont pas été convaincus du bien-fondé de cette proposition. D'autres ont estimé que ces dispositifs de décompression étaient inutiles car les GRV en question étaient déformables, qu'il n'y avait donc pas de risque d'éclatement, et que les dispositifs de décompression causeraient plutôt des problèmes de sécurité en pratique. La proposition a été adoptée (voir annexe 2).

***Limites de pression de vapeur pour les liquides transportés en GRV***

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/32 (ICIBCA)

78. La proposition de ne pas imposer de limites de pression de vapeur pour l'utilisation des GRV pour le transport de liquides n'a pas été adoptée. La majorité des experts ont estimé que les GRV n'étaient pas construits selon un code pour récipients à pression et qu'ils ne constituaient donc pas un matériel de transport approprié pour des matières à pression de vapeur élevée.

### **Modifications de forme au chapitre 6.5**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/33 (ICIBCA)

79. Les modifications ont été proposées pour tenir compte des travaux de normalisation actuellement effectués par le Comité européen de normalisation (CEN) concernant les emballages et GRV. Toutefois, certaines modifications de fond ayant été involontairement introduites dans la proposition, le représentant de l'ICIBCA a dit qu'il présenterait une proposition révisée.

### **Emballages reconditionnés**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/42 (Italie)

Documents informels : INF.6 (ICCR)  
INF.29 (Italie)  
INF.36 (Italie)

80. Le Sous-Comité, après discussion de ces propositions, a accepté quelques modifications aux paragraphes 6.1.1.4, 6.1.3.2 et 6.1.3.4 i) (voir annexe 2).

### **Objets non emballés**

Document informel : INF.7 (Royaume-Uni)

81. L'expert du Royaume-Uni a proposé que les autorités compétentes puissent approuver le transport de certains grands objets robustes, vides, non nettoyés et non emballés. Il s'agit entre autres de réservoirs à combustible souples, utilisés pour le stockage de combustible sur des chantiers ou pour des opérations militaires.

82. Plusieurs experts ont accueilli favorablement cette proposition. Certains souhaiteraient toutefois que le texte proposé soit plus explicite. Quelques experts ont estimé que la proposition devait viser uniquement la classe 3. L'expert du Royaume-Uni présentera une proposition officielle à la prochaine session.

### **GRV combinés**

Document informel : INF.33 (Chine)

83. L'expert de la Chine a demandé comment devraient être traités les GRV "combinés", à savoir les GRV souples utilisés comme emballages extérieurs de plusieurs emballages intérieurs, et il a présenté un projet de proposition d'amendement aux prescriptions d'épreuve de ces GRV.

84. Le Sous-Comité a précisé que normalement les GRV n'étaient pas prévus pour être utilisés comme des emballages combinés. Si ces GRV contenaient des emballages intérieurs répondant aux prescriptions du chapitre 6.1, ils devraient être considérés comme des suremballages. Si les emballages intérieurs ne répondaient pas au chapitre 6.1, c'étaient les dispositions du chapitre 6.6 pour les grands emballages qui devraient s'appliquer.

## **Matières infectieuses**

### ***Échantillons de diagnostic***

Documents : ST/SG/AC.10/1998/47 (Allemagne)  
ST/SG/AC.10/1998/48 (Allemagne)

Documents informels : INF.24 (Royaume-Uni)  
INF.28 (Allemagne)

85. Le Sous-Comité est convenu que les prescriptions actuelles étaient difficilement applicables en pratique dans le cas des d'échantillons de diagnostic expédiés par des médecins par voie postale, et qu'il conviendrait de les simplifier pour que les médecins et laboratoires d'analyse puissent s'y conformer.

86. Plusieurs experts se sont déclarés favorables en principe à l'approche suggérée par le Royaume-Uni, mais la plupart des délégations n'ayant pas eu le temps d'étudier dans le détail les documents informels, les experts de l'Allemagne et du Royaume-Uni ont été priés de coopérer pour présenter une nouvelle proposition, éventuellement en consultant également les experts de l'OMS.

### ***Déchets d'hôpitaux***

Document informel : INF.19 (OMS)

87. La représentante de l'OMS a souligné les difficultés d'appliquer les prescriptions relatives à la division 6.2 dans le cas des déchets d'hôpitaux et a présenté le projet de proposition que préparait l'OMS pour une approche plus pragmatique.

88. Les experts ont été invités à lui transmettre leurs commentaires sur ce projet \*/ afin qu'une proposition officielle puisse être soumise à la prochaine session.

## **Matières toxiques par inhalation**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/49 (États-Unis d'Amérique)

Documents informels : INF.3 (EIGA)  
INF.18 (CEFIC)

89. L'expert des États-Unis d'Amérique, rappelant que le Comité a décidé de prescrire les instructions d'emballage P601 ou P602 pour certaines matières très toxiques à l'inhalation, a proposé que ces instructions soient applicables à toutes les matières toxiques à l'inhalation présentant le même degré de risque et qu'un critère rapport volatilité/CL<sub>50</sub> soit établi pour affecter les matières aux instructions P601 et P602.

---

\*/ Mme A. Pruess, E-mail : pruess@who.ch.

90. Cette proposition a été appuyée par plusieurs experts qui considèrent que la toxicité à l'inhalation (groupe d'emballage I) est l'un des risques les plus importants pour le transport et que ce risque justifie des mesures d'emballage spéciales.

91. D'autres experts ont estimé au contraire que les instructions d'emballage P601 et P602 ont été établies pour des matières dont on savait par expérience qu'elles présentaient un risque très élevé, mais qu'il n'y avait pas lieu de les appliquer systématiquement à toutes les matières présentant un danger de toxicité à l'inhalation du groupe I dont les emballages actuellement permis donnent satisfaction. Ils ont craint, par ailleurs, que la proposition des États-Unis d'Amérique entraîne de facto la création d'un nouveau critère de classement.

92. L'expert de la France a dit que la proposition des États-Unis d'Amérique entraînerait des prescriptions d'emballage beaucoup plus sévères pour nombre de matières sans justification bien fondée car, à son avis, l'analyse de risque effectuée par les États-Unis d'Amérique était discutable. Il a regretté que les compromis adoptés par le Comité pour les instructions P601 et P602 entraînent, du moins en Europe, une baisse significative du niveau de sécurité pour les matières à plus haut risque puisque au lieu des récipients à pression testés à 10 bars l'on pourrait désormais utiliser des fûts moins coûteux testés à 3 bars seulement. Il a estimé qu'il était paradoxal de chercher à mettre au point une approche rationalisée pour l'affectation des instructions P601 et P602 alors que chacune de ces instructions offre la possibilité d'utiliser des emballages présentant des niveaux de sécurité très différents.

93. L'expert de la Belgique s'est demandé s'il était nécessaire d'avoir deux instructions d'emballage pour les matières toxiques par inhalation.

94. La proposition des États-Unis d'Amérique mise aux voix n'a pas été adoptée.

95. L'expert des États-Unis d'Amérique a demandé si, compte tenu de cette discussion et de ce vote, le Sous-Comité souhaitait toujours qu'il poursuive des travaux pour une approche rationnelle d'affectation des instructions P601 et P602. Une majorité du Sous-Comité s'est prononcée en faveur de la poursuite de ces travaux, et les experts intéressés ont été priés de fournir leurs commentaires à l'expert des États-Unis d'Amérique.

#### **Séparation des marchandises dangereuses**

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1997/89 (États-Unis d'Amérique)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/43 (Pays-Bas)

96. Certains experts ont partagé l'avis des Pays-Bas selon lequel la séparation des marchandises dangereuses devrait plutôt être envisagée mode par mode, car les objectifs des prescriptions en la matière différaient suivant le mode.

97. Il a été rappelé cependant que le Comité avait décidé d'étudier cette question, et d'autres experts ont considéré qu'une harmonisation serait utile au moins pour les transports multimodaux, notamment en conteneurs.

98. L'expert de l'Allemagne a dit qu'un groupe de travail international se réunirait dans son pays pour réviser les prescriptions du Code IMDG relatives à la séparation des matières emballées à l'intérieur des engins de transport et la séparation entre les engins de transport, que ces travaux seraient présentés à l'OMI en février 2000 et qu'une proposition pourrait être soumise, éventuellement sous forme de document informel, à la session de décembre 1999 ou au plus tard sous forme officielle à la session de juillet 2000.

99. Le Sous-Comité est convenu de revoir la question une fois que l'expert de l'Allemagne aura soumis sa proposition.

### **Propositions diverses**

#### ***Épreuves pour briquets***

Document informel : INF.32 (Chine)

100. Le Sous-Comité a noté le souhait de la Chine d'ajouter une nouvelle épreuve à la section 6.2.3 pour les briquets et recharges de briquets. Certains experts se sont ralliés à l'idée exposée dans le document informel. Le Sous-Comité a invité l'expert de la Chine à formuler une proposition officielle avec des données et des exemples pour la prochaine session.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/15 (OACI)

Document informel : INF.39

101. Les propositions de l'OACI ont été examinées par un groupe de travail dont les conclusions ont été reproduites dans le document INF.39. Les textes adoptés par le Sous-Comité sont reproduits en annexe 2.

### **Peroxydes organiques et matières autoréactives**

Documents : ST/SG/AC.10/C.3/1998/56 (Finlande)  
ST/SG/AC.10/1998/56 (Finlande)

102. Le Sous-Comité a noté que l'observateur de la Finlande et le CEFIC présenteraient une nouvelle proposition commune sur le transport de l'acide peroxyacétique en GRV et en citernes.

Documents : ST/SG/AC.10/1998/13 (CEFIC)  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/21 (CEFIC)

103. La proposition d'ajout de quatre matières à la liste 2.4.2.3.2.4 a été adoptée avec quelques modifications de forme (voir annexe 2).

104. L'expert du Royaume-Uni a souhaité qu'à l'avenir les listes détaillées de peroxydes organiques et de matières autoréactives soient supprimées du Règlement type car il était difficile de les maintenir à jour et l'industrie

pouvait classer ces produits conformément aux critères. L'expert de la Belgique a estimé au contraire que ces listes étaient utiles. Elles évitent à l'industrie dans les différents pays du monde de classer des formulations qui étaient déjà classées par le Comité.

### **Matières et objets explosifs**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/4 (Suède)

105. L'expert de la Suède a proposé l'inclusion d'une nouvelle rubrique dans la division 1.4, groupe de compatibilité S, pour les générateurs de gaz pour sacs gonflables, les modules de sac gonflable et les rétracteurs de ceintures de sécurité pyrotechniques, en arguant que les objets jusque-là classés dans la classe 9 (No ONU 3268) devraient être en fait classés sous 1.4S aux fins de stockage et de manutention.

106. Il a été rappelé que l'affectation de ces objets à la classe 9 résultait d'un compromis adopté à l'issue de longues discussions sur le danger que présentaient réellement ces objets lors du transport.

107. L'expert des États-Unis d'Amérique a noté que plus de 300 millions de ces objets avaient déjà été transportés en toute sécurité sans le moindre incident. Vouloir encore modifier les prescriptions applicables à ces objets ne ferait qu'entraver les transports sans améliorer en rien la sécurité.

108. L'expert de la Norvège a réfuté l'argument de l'expert des États-Unis d'Amérique en faisant valoir que l'absence d'accidents n'avait rien à voir avec le classement.

109. Certains experts se sont déclarés favorables à la proposition de la Suède; quelques-uns d'entre eux ont jugé qu'il faudrait supprimer la rubrique de la classe 9, car il ne devrait pas être admis que l'on classe le même objet selon le cas sous une rubrique de la classe 9 ou sous une autre rubrique de la division 1.4, groupe de compatibilité S.

110. D'autres experts ont estimé qu'il n'était pas nécessaire de revoir le compromis existant étant donné que l'expérience acquise dans le transport de ces objets en tant que marchandises de la classe 9 n'avait fait apparaître aucun problème de sécurité. Ils étaient eux aussi opposés à la possibilité de classer le même objet dans deux classes différentes, et ils jugeaient que la suppression de la rubrique existante de la classe 9 nécessiterait une proposition écrite.

111. La proposition, ayant été mise aux voix, n'a pas été adoptée.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/5 (Suède)

Document informel : INF.37 (Suède)

112. La proposition tendant à modifier la disposition spéciale 235, comme révisée dans le document INF.37, a été adoptée (voir l'annexe 2).

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/19 (Norvège)

113. La proposition concernant l'addition de dispositions sur le transport en commun de marchandises de la classe 1 et d'autres marchandises dangereuses au chapitre 7.1 a été adoptée (voir l'annexe 2).

114. La proposition présentée verbalement par l'expert des États-Unis d'Amérique visant à autoriser le transport en commun de matières de la classe 9 et de la classe 1 n'a pas été adoptée car on a fait valoir que, compte tenu de la diversité des marchandises dangereuses qui pouvaient être rangées dans la classe 9, il pourrait alors devenir nécessaire d'examiner le problème du transport en commun au cas par cas.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/45 (États-Unis d'Amérique)

115. La proposition tendant à autoriser des emballages en d'autres matériaux dans certaines instructions d'emballage pour la classe 1 a été adoptée, sauf en ce qui concernait les fûts en carton (1G) et les fûts en contre-plaqué (1D) dans l'instruction P144 parce que celle-ci s'appliquait aux engins hydroactifs (voir l'annexe 2).

#### **PROJETS D'AMENDEMENTS AU MANUEL D'ÉPREUVES ET DE CRITÈRES**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/2 (Fédération de Russie)

116. À la demande de l'expert de la Fédération de Russie, la discussion sur ce document a été reportée à la session de juillet 2000.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/31 (Allemagne/Canada)

Document informel : INF.14 (États-Unis d'Amérique)

117. Certains experts ont approuvé la proposition d'étendre le champ d'application de l'épreuve du type a) de la série 6 parce qu'ils considéraient que l'épreuve 6 c) ne convenait pas pour déterminer dans quelle mesure les effets résultant du fonctionnement accidentel d'une matière ou d'un objet emballés restaient confinés dans l'emballage.

118. D'autres experts ont rappelé qu'il avait fallu quatre ans pour réviser les prescriptions et critères d'épreuves pour l'épreuve 6 c) et ils ont jugé que les critères particuliers énoncés pour le classement des articles dans la division 1.4, y compris sous le groupe de compatibilité S, résultant de ces travaux, étaient suffisants et qu'il n'était pas nécessaire de les affiner encore.

119. La proposition, ayant été mise aux voix, a été rejetée.

#### **Résultats d'essai concernant les conditions appliquées dans les méthodes d'épreuves pour les matières solides comburantes**

Document informel : INF.12 (Japon)

120. Le Sous-Comité a pris note des informations données par l'expert du Japon.

**HARMONISATION MONDIALE DES SYSTÈMES DE CLASSEMENT ET D'ÉTIQUETAGE  
DES PRODUITS CHIMIQUES**

**Risques pour l'environnement**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/27 (Royaume-Uni)

Document informel : INF.27 (Allemagne)

121. L'expert du Royaume-Uni a présenté une proposition de chapitre 2.9 sur le classement des matières dangereuses pour l'environnement et les amendements au Règlement type qui en découlaient. Cette proposition était fondée sur les critères de classement des matières dangereuses pour le milieu aquatique formulés par l'OCDE dans le cadre de l'harmonisation mondiale des systèmes de classement et d'étiquetage des produits chimiques.

122. La plupart des experts se sont déclarés en faveur du principe de la proposition et le Sous-Comité a décidé que les critères à retenir aux fins de transport étaient ceux décrits au paragraphe 2.9.2.3.1 du chapitre 2.9 proposé, bien que l'expert de l'Allemagne ait estimé que certains effets chroniques (case 7 de la proposition de l'OCDE) ne devraient pas être pris en compte.

123. Plusieurs experts ont estimé que le texte de ce chapitre 2.9 devrait être simplifié et que quelques détails d'ordre explicatif devraient être supprimés ou remplacés par un renvoi au document directif de l'OCDE (toujours en préparation).

124. Plusieurs experts ont estimé qu'il ne serait pas judicieux d'ajouter au Règlement type de nouvelles dispositions sur le transport de matières dangereuses pour l'environnement avant l'achèvement des travaux relatifs aux mélanges et à l'étiquetage harmonisé; d'autres ont en revanche jugé qu'il faudrait incorporer des dispositions relatives aux matières et les compléter à une étape ultérieure.

125. Plusieurs experts ont été d'avis qu'il ne suffirait pas d'ajouter des critères de classement car cela obligerait les fabricants de produits chimiques à classer toutes les matières et tous les mélanges proposés au transport; ils ont estimé qu'il conviendrait d'établir et de diffuser une liste des matières réputées satisfaire aux critères, de manière à ce que les nouvelles dispositions futures puissent être respectées plus aisément sans qu'il soit nécessaire de soumettre ou resoumettre ces matières à des épreuves non indispensables.

126. D'autres experts ont préféré laisser la responsabilité du classement aux milieux industriels, y compris les matières énumérées au chapitre 3.2, car l'établissement et la mise à jour de ces listes feraient peser un lourd fardeau sur le Comité.

127. L'expert de la Chine a déclaré que les marchandises dangereuses étaient transportées en grandes quantités sur les voies navigables et que les critères de classement en matière de pollution aquatique devraient être beaucoup plus stricts que ceux applicables à la pollution marine du fait du risque de pollution de l'eau potable.

128. En ce qui concerne les amendements qui en découlaient, un membre du secrétariat a rappelé que l'harmonisation des critères de classement était nécessaire aux fins de l'harmonisation mais qu'elle pourrait s'avérer insuffisante : dans la pratique, l'harmonisation des conditions de transport (étiquetage, marquage, emballage, etc.) était importante pour le transport multimodal. Il a rappelé que les prescriptions fondamentales applicables au transport maritime de ces matières se trouvaient dans l'annexe III de la Convention MARPOL qui stipulait que le potentiel de pollution marine de ces matières devait être indiqué par une marque apposée sur les colis, expressément mentionné dans le document de transport, et que l'emplacement de ces matières à bord d'un navire devait être indiqué dans le manifeste des matières dangereuses ou un plan d'arrimage. À son avis, s'il fallait parvenir à une harmonisation, il faudrait en tenir compte dans le Règlement type.

129. Compte tenu de l'obligation de tous les organes et institutions spécialisées des Nations Unies de soutenir le système mondial harmonisé, l'observateur des Bahamas a estimé que l'annexe III de la Convention MARPOL pourrait le cas échéant être amendée en cas de contradiction avec le Règlement type à ce propos.

130. Il a été décidé de conserver le document ST/SG/AC.10/C.3/1999/27 à l'ordre du jour de la prochaine session et d'inviter les experts à faire parvenir par écrit leurs commentaires ou leurs propositions de modification, le cas échéant. L'expert du Royaume-Uni s'efforcerait de présenter à la prochaine session une version révisée du document.

Document : ST/SG/AC.10/C.3/1999/46 (États-Unis d'Amérique)

131. L'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré que dans la proposition de l'OCDE relative aux critères harmonisés, la délégation américaine avait proposé d'ajouter un nouveau critère de toxicité de 100 ppm pour le transport de volumes importants (plus de 3 000 litres), ce qui avait été retenu dans le texte de l'OCDE. Il envisageait donc de proposer d'ajouter ce critère dans la proposition du Royaume-Uni et était intéressé de connaître l'avis du Sous-Comité.

132. Certains experts ont estimé que ce critère de l'annexe II de la Convention MARPOL était essentiellement appliqué dans le contexte du déversement technique (et non accidentel) de matières dans la mer à partir de navires-citernes transportant des produits chimiques et n'était pas applicable au transport maritime en vrac dans des conteneurs-citernes ou des véhicules-citernes, qui était considéré comme un transport sous emballage soumis aux dispositions de l'annexe III de la Convention MARPOL.

133. Bien que certains experts aient admis que la quantité transportée était un facteur de risque, peu ont été en faveur de ce critère supplémentaire qui ne figurait pas actuellement dans les règlements internationaux de transport applicables aux conteneurs-citernes et aux véhicules-citernes.

### **Classement des mélanges**

Document informel : INF.31 (Président)

134. Le Sous-Comité a pris note des renseignements communiqués par le représentant de l'OCDE sur les travaux de son organisation dans ce domaine.

135. En ce qui concerne les questions soulevées par le Président dans le document INF.31, la majorité des membres du Sous-Comité se sont prononcés en faveur du maintien d'une méthode de calcul de la toxicité aiguë des mélanges lorsque l'on disposait de données sur les matières actives. D'autres méthodes comme celle fondée sur les valeurs limites pourraient également être acceptées. L'avis général a été que les méthodes utilisées pour le classement des mélanges devraient également pouvoir s'appliquer au classement des déchets. Pour les mélanges contenant des matières nocives pour l'environnement, il semblait préférable de retenir des valeurs limites (par exemple 1 % ou 10 % comme dans le Code IMDG) car les méthodes de calcul retenant des critères comme un log Po/w pourraient dans la pratique s'avérer trop compliquées.

### **Communication des risques**

Document informel : INF.23 (Président)

136. Le Sous-Comité a été informé des résultats de la session du Groupe de travail de l'OIT pour l'harmonisation de la communication des risques, tenue à Dublin du 21 au 23 juin 1999.

137. En ce qui concerne les questions soulevées par le Président, la plupart des experts ont estimé qu'il était prématuré de se prononcer étant donné que l'on ne disposait encore d'aucune proposition concrète du Groupe de travail de l'OIT.

138. Le Sous-Comité a estimé qu'en principe les experts du transport participant au Groupe de travail de l'OIT devraient expliquer les prescriptions actuellement applicables au transport et convaincre les autres participants qu'elles soient retenues comme base du système harmonisé car elles étaient déjà utilisées avec succès dans le monde entier. Toute modification du système d'étiquetage en vigueur proposée par le Groupe de travail de l'OIT serait dûment étudiée.

### **Groupe de coordination de l'harmonisation des systèmes de classement des produits chimiques (Dublin, 21 et 22 juin 1999)**

Document informel : INF.30 (Président)

139. Le Sous-Comité a pris note des renseignements communiqués par le Président.

140. En ce qui concerne l'application échelonnée du système mondial harmonisé, le Sous-Comité a pris acte de ce que certaines délégations du Groupe de coordination préféreraient attendre que les travaux relatifs à l'harmonisation mondiale soient totalement achevés avant de commencer

d'appliquer le système comme un tout. Cependant, une telle approche en matière de règlements de transport signifierait une révision complète et simultanée de toutes les prescriptions en aval, tâche qui pourrait être de longue haleine. Il a donc été jugé préférable de commencer dès que possible à appliquer les éléments du système déjà mis au point et d'introduire au moins les nouveaux critères de classement des nouvelles matières, même s'il fallait admettre que le reclassement des matières existantes pourrait prendre plus de temps et exiger davantage de coordination.

141. Plusieurs experts se sont prononcés en faveur de l'établissement d'une base contenant les données pertinentes sur les matières à classer. D'autres ont estimé que cela exigerait trop de ressources. Si l'on parvenait à un accord au sujet de cette base de données, il faudrait étudier plus avant le point de savoir si elle devait contenir une liste internationalement admise de matières classées ou seulement diverses données pertinentes permettant le classement des matières. L'expert du Canada a proposé que la mise au point de cette base de données soit confiée aux entreprises commerciales qui s'en occupent déjà.

#### **QUESTIONS DIVERSES**

##### **Dispositions relatives à la prochaine session**

142. Le Sous-Comité a noté que sa prochaine session avait été prévue du 6 au 17 décembre 1999 mais que le secrétariat pourrait en raccourcir la durée (6-15 décembre, voire 6-10 décembre) en fonction du nombre de propositions parvenues avant la date limite (17 septembre 1999).

143. Les points de l'ordre du jour seraient les mêmes que pour la session en cours à l'exception de la suppression du point 5 j) (explosifs). Il devrait y avoir par ailleurs une session du Groupe de travail commun ONU/OIT sur l'inflammabilité des aérosols.

144. Les documents ci-après ont été reportés à la prochaine session :

ST/SG/AC.10/1998/3, -/1998/5, -/1998/6;  
ST/SG/AC.10/C.3/1998/20;  
ST/SG/AC.10/C.3/1999/3, -/1999/27, -/1999/30.

145. Le document ST/SG/AC.10/C.3/1999/2 a été reporté à la session de juillet 2000.

#### **ADOPTION DU RAPPORT**

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

-----