

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



Distr.
GENERALE
E/CN.2/191
E/CN.2/CONF.5/1
31 mars 1959
FRANCAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION DES TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

Neuvième session
4 mai 1959
Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES
RAPPORT INTERIMAIRE DU COMITE D'EXPERTS CHARGE DE POURSUIVRE
L'ETUDE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
(Première session, Genève, 9-26 mars 1959)

Table des matières

	<u>Paragraphes</u>
I. INTRODUCTION	1 - 9
II. ETUDE DES QUESTIONS CONNEXES	10
Classification	11 - 17
Définitions	18 - 19
Etiquettes	20 - 24
Documents d'expédition relatifs aux marchandises dangereuses	25 - 28
III. REVISION EVENTUELLE ET MISE A JOUR DE LA LISTE DES MARCHANDISES DANGEREUSES PROPOSEE PAR LE PRECEDENT COMITE D'EXPERTS, COMPTE TENU DES PRATIQUES ACTUELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET DE L'ETENDUE DE LEUR OBSERVATION	29 - 39
IV. ATTRIBUTION A CHAQUE MATIERE D'UN NUMERO DESTINE A EN FACILITER L'IDENTIFICATION	40 - 41
V. POURSUITE DE L'ETUDE DU PROBLEME DE L'EMBALLAGE	42 - 48
VI. RESUME DES RECOMMANDATIONS FAITES A LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS PAR LE COMITE A SA PREMIERE SESSION	49

I

INTRODUCTION

1. Le Comité d'experts chargé de poursuivre l'étude du transport des marchandises dangereuses a tenu sa première session à l'Office européen des Nations Unies, au Palais des Nations, Genève, du 9 au 26 mars 1959.

2. La session était convoquée en exécution de la résolution 645 G (XXIII) adoptée le 26 avril 1957 par le Conseil économique et social. Par cette résolution le Comité était invité :

- i) à reviser en cas de besoin et à tenir à jour la liste des marchandises dangereuses proposée par le Comité d'experts, compte tenu des pratiques actuelles dans le domaine des transports et de l'étendue de leur observation;
- ii) d'attribuer à chaque matière un numéro destiné à en faciliter l'identification;
- iii) de poursuivre l'étude du problème de l'emballage;
- iv) d'étudier les questions connexes;
- v) de rendre compte des progrès accomplis à la Commission des transports et des communications.

3. Les experts suivants ont pris part à cette session en qualité de membre du Comité :

Capitaine René HANNE (Chili)

Capitaine Hao WANG (Chine)

M. Yen-Ping LEE, conseiller

Capitaine Robert T. MERRILL (Etats-Unis)

M. Charles H. MAYHOOD, conseiller

M. Charles B. SMITH, conseiller

M. Louis A. MEDARD (France)

M. Eugenio STRAMBI (Italie)

Mlle Anne Lene THORSEN (Norvège)

M. Stanislas GERYSZIEWSKI (Pologne)

M. Alfred W. CLARKE (Royaume-Uni)

4. Des représentants des organisations internationales ci-après ont pris part aux travaux du Comité, à titre consultatif :

Institutions spécialisées et Agence internationale de l'énergie atomique

Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
Organisation internationale du Travail (OIT)
Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO)
Union postale universelle (UPU)

Autres organisations intergouvernementales

Office central des transports internationaux par chemins de fer (Berne)

Organisations non gouvernementales

Association internationale du transport aérien (IATA)
International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA)
International Chamber of Shipping (ICS)
International Union of Aviation Insurers (IUAI)
Organisation internationale de normalisation (ISO)
Union internationale d'assurances transports (IUMI)
Union internationale de chimie pure et appliquée (IUCPA)
Union internationale de la navigation fluviale (UINF)
Union internationale des transports routiers (IRU)

5. M. G. Palthey, Directeur adjoint de l'Office européen des Nations Unies, a ouvert la session au nom du Secrétaire général et a rendu hommage à feu Sir Hugh Watts, G.M., C.B., M.B.E., Président de l'ancien Comité d'experts, décédé pendant l'été 1958. Une minute de silence a été observée en hommage à sa mémoire.

6. M. Alfred W. Clarke, expert du Royaume-Uni, a été élu Président du Comité à l'unanimité.

7. M. O.A. Pendar, de la Division des transports et des communications du

Secrétariat des Nations Unies, a exercé les fonctions de Secrétaire du Comité, et M. R. Otten-Sopser celles de consultant et de rapporteur.

8. L'ordre du jour provisoire (E/CN.2/CONF.5/R.1) a été adopté. Il est reproduit à l'annexe 1.

9. Après avoir examiné les divers points de son ordre du jour, le Comité a adopté le présent rapport, qui donne une vue d'ensemble de ses travaux et contient ses recommandations.

II

ETUDE DES QUESTIONS CONNEXES

(Point 6 de l'ordre du jour)

10. Le Comité a examiné la documentation relative à cette question, savoir : "Renseignements concernant la mesure dans laquelle gouvernements, commissions économiques régionales et organisations internationales peuvent aligner, dans l'ensemble, leurs pratiques sur les recommandations du Comité d'experts de 1956" (E/CN.2/CONF.5/R.6 et Add.1, 2 et 3), et "Efforts déployés pour arriver à un complet accord sur l'adoption d'un signe unique pour les matières corrosives" (E/CN.2/CONF.5/R.7 et Add.1).

Classification

11. Les experts européens du Comité et le représentant de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer ont émis l'opinion que la plupart des recommandations formulées en 1956¹⁾ par le précédent Comité pouvaient être appliquées en Europe si elles étaient adoptées dans le monde entier par tous les intéressés. L'expert désigné par les Etats-Unis d'Amérique a déclaré que dans les pays d'Amérique du Nord, il serait difficile de modifier les règlements en vigueur et qu'en ce qui concerne la classification et l'étiquetage, les recommandations de 1956 se distinguaient des règlements appliqués aux Etats-Unis par des différences telles que les Etats-Unis pourraient très difficilement accepter les recommandations de 1956.

12. A titre de compromis, l'expert des Etats-Unis a accepté d'étudier avec la "Interstate Commerce Commission" de son pays et avec d'autres parties intéressées une proposition tendant à subdiviser la classe unique actuelle des matières solides inflammables et comburantes en :

1) Dans le présent rapport, les "recommandations de 1956" s'entendent des "Recommandations concernant la classification, la liste, l'étiquetage des marchandises dangereuses et les documents pour l'expédition de ces marchandises" (ST/ECA/43-E/CN.2/170), Publication des Nations Unies No de vente: 1956. VIII.1.

- 1) matières solides inflammables¹⁾
- ii) matières comburantes

étant entendu que dans les autres classifications on pourrait maintenir la subdivision des matières solides inflammables en trois sous-catégories conformément aux propositions des experts en 1956.

13. En revanche, les experts des Etats signataires du Règlement international pour le transport des matières dangereuses (RID)²⁾ ont accepté de présenter au Comité d'experts du RID une proposition tendant à étiqueter les containers de gaz inflammables, non inflammables et toxiques, conformément au système en vigueur aux Etats-Unis, c'est-à-dire de la façon suivante :

- i) les bouteilles contenant des gaz inflammables devraient porter une étiquette reproduisant le signe caractéristique de la classe 3, avec une modification appropriée du texte facultatif;
- ii) les bouteilles contenant des gaz toxiques devraient porter une étiquette reproduisant le signe caractéristique de la classe 6 a), avec une modification appropriée du texte facultatif;
- iii) les bouteilles contenant des gaz non inflammables et non toxiques devraient porter l'étiquette de la classe 2, avec une modification appropriée du texte facultatif et en remplaçant les mots "gaz comprimé" par les mots "gaz sous pression".

1) Au sein du Comité, les mots anglais "inflammable" et "flammable" ont le même sens et sont interchangeables. Les expressions "non inflammable" et "non flammable" sont également synonymes.

2) Le signe RID désigne les "Prescriptions relatives aux matières et objets exclus du transport ou admis au transport sous certaines conditions". Ces prescriptions comprennent l'annexe A à la CIM, c'est-à-dire à la "Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer" (Berne). Le texte actuel du RID est entré en vigueur le 1er janvier 1959.

14. De l'avis de l'expert de la Norvège, une bouteille contenant un gaz sous pression devrait toujours porter un signe indiquant qu'il s'agit d'une bouteille contenant du gaz. Si le gaz présente d'autres caractéristiques dangereuses, la bouteille devrait porter en outre, pour chaque caractéristique qui exige habituellement une étiquette, un signe correspondant.

15. Pour ce qui est des matières solides inflammables et comburantes, qui constituent une classe unique dans le règlement en vigueur aux Etats-Unis d'Amérique et s'étendent sur quatre classes différentes, tant dans le règlement du Royaume-Uni que dans le RID, il n'est pas question de modifier le paragraphe 48 des recommandations de 1956, aux termes duquel l'étiquetage est facultatif pour les classes 4 b et 4 c. Toutefois, il a été entendu que, dans tous les cas où ces étiquettes ne seraient pas utilisées, l'étiquette de la classe 4 a) sera obligatoire, si le règlement la prévoit.

16. Selon l'expert de la Norvège, l'usage des étiquettes ne devrait pas être facultatif pour les classes 4 b et 4 c. Il serait trop dangereux, à son avis, qu'il n'y ait pas d'étiquettes séparées pour les classes 4 a, 4 b et 4 c.

17. Lors de l'examen de la "Classe 7: Matières radioactives", le Comité a examiné une proposition de l'expert des Etats-Unis d'Amérique et a recommandé que l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) soit chargée d'élaborer des recommandations sur le transport des substances radioactives, ces recommandations devant être compatibles avec le cadre et les principes généraux des recommandations du Comité d'experts chargé de poursuivre l'étude du transport des marchandises dangereuses et devant être formulées en consultation avec l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées intéressées.

Définitions

18. Le Comité a examiné la question des définitions et le Président, se référant au paragraphe 61 des recommandations de 1956, a fait observer que les "définitions" introduites dans les propositions du Comité d'experts en 1956 visaient uniquement à donner des indications sur les classes, à titre d'exemple, et qu'il ne fallait pas les considérer comme des définitions au sens rigoureusement scientifique du terme. La question a été posée de savoir si le Comité devrait

s'efforcer de les préciser étant entendu que, comme l'indique le paragraphe 66 des recommandations de 1956, la liste des marchandises dangereuses n'est donnée qu'à titre d'exemple et n'est en aucune façon une liste complète. Comme il a été reconnu qu'il serait très difficile de réaliser un accord sur des définitions précises pour toutes les classes, il a été décidé que l'on ne proposerait que des changements mineurs aux définitions contenues dans les recommandations de 1956.

19. La définition suivante, proposée pour remplacer celle qui figure au paragraphe 39 des recommandations de 1956, a été adoptée :

Classe 5 : Matières comburantes. Ce sont des matières qui, sans être nécessairement combustibles en elles-mêmes peuvent, généralement en libérant de l'oxygène, activer la combustion d'autres matières et intensifier la violence d'une combustion.

Étiquettes.

20. Certains experts ont pensé que la flamme reproduite sur toutes les étiquettes où elle doit figurer devrait être rouge, ou tout au moins teintée de rouge, mais d'autres experts ont déclaré qu'ils hésiteraient à modifier les étiquettes prévues dans les recommandations de 1956. Étant donné qu'elles existent depuis déjà plusieurs années, il est peu probable que le fait de les conserver ait une incidence sur l'acceptation ou non des recommandations.

21. Pour ce qui est de l'étiquette réservée à la classe 7 : substances radioactives, le représentant de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a informé le Comité que, dans le monde entier, les autorités et les installations compétentes utilisent le trèfle comme signe destiné à mettre en garde contre les radiations. Il a été indiqué que le RID et l'Organisation internationale du Travail (OIT) avaient conclu un accord tendant à utiliser l'étiquette qui correspond à la classe 7 des recommandations de 1956. Afin d'avoir une étiquette uniforme qui puisse être utilisée dans le monde entier, il est proposé de remplacer par un trèfle le colis marqué d'une lettre R au centre de l'étiquette de la classe 7, et de supprimer la lettre R sans modifier le reste de l'étiquette. Le représentant de l'AIEA a signalé que l'Agence s'occuperait de cette question au cours des réunions qui doivent se tenir à Vienne, à partir du 2 avril 1959. Il a indiqué que l'AIEA tiendrait compte des vœux exprimés au Comité.

22. Il a été entendu que, pour toutes ces étiquettes, les textes imprimés ne constituaient que des exemples et qu'ils seraient facultatifs, comme il est dit au paragraphe 75 des recommandations de 1956. Etant donné que la nouvelle liste énumérera des substances dont les classes ne porteront pas les mêmes numéros dans tous les règlements, le Comité a constaté que la valeur de la numérotation actuelle des étiquettes en sera diminuée.

23. L'expert de la Pologne a proposé que la liste comporte une colonne indiquant les substances pour lesquelles une étiquette de danger est nécessaire. Le Comité a décidé qu'il en serait fait ainsi lors des travaux ultérieurs sur l'emballage; la colonne en question figurerait alors soit sur la nouvelle liste des produits, soit sur une liste qui serait établie par la suite.

24. En ce qui concerne le signe à adopter pour les matières corrosives, les experts se sont accordés à considérer que l'étiquette établie par le Secrétariat des Nations Unies pour la classe 8 : matières corrosives, qui est reproduite à l'annexe 2, réunirait probablement les suffrages de toutes les organisations intéressées. En fait, l'un des signes figurant sur cette étiquette est semblable à celui qu'utilise l'Association internationale du transport aérien (IATA), et le motif supplémentaire montre le danger encouru par les êtres humains, ce qui est conforme aux prescriptions de l'OIT. Le Président du Comité a remercié le Bureau international du Travail et le Secrétariat des Nations Unies pour l'excellent travail qu'ils ont accompli en vue de réaliser un compromis et il a exprimé l'espoir que le Conseil d'administration de l'OIT et le Conseil économique et social des Nations Unies approuveraient le compromis recommandé. Il a souligné aussi que les deux signes sont partie intégrante de l'étiquette, de sorte qu'aucun d'entre eux ne devra être utilisé séparément. L'expert des Etats-Unis, sans indiquer ses préférences, a fait observer que l'utilisation de cette étiquette aux Etats-Unis serait subordonnée à l'approbation des autorités compétentes de son pays. Toutefois, on n'aura sans doute aucune difficulté à obtenir l'approbation du compromis réalisé sous les auspices de l'OIT et des Nations-Unies.

Documents d'expédition relatifs aux marchandises dangereuses.

25. Conformément au paragraphe 83 des recommandations de 1956, le Comité a confirmé que la formule de déclaration reproduite immédiatement après le paragraphe 59 des recommandations de 1956 n'était qu'un spécimen et n'était destinée à remplacer aucun document d'expédition exigé par les règlements en vigueur. Il a décidé de recommander de remplacer les 4 dernières colonnes par 5 colonnes intitulées comme suit :

- i) Nature du risque et numéro de la classe.
- ii) Point d'éclair (s'il y a lieu), C ou F.
- iii) Poids brut, kg; ou cwt, qr ou lb.
- iv) Poids net, kg; ou cwt, qr ou lb.
- v) Volume total : pieds cubes ou mètres cubes.

26. L'expert de la Norvège a été d'avis qu'il conviendrait d'indiquer ici- ainsi que partout ailleurs où il est question du point d'éclair - le type d'appareil utilisé pour mesurer ce point d'éclair.

27. En outre, il a été décidé de recommander de remplacer les mots "conformément aux recommandations énoncées", qui figurent à la première ligne du dernier paragraphe de la formule de déclaration, par les mots "conformément aux règlements ou recommandations énoncées". Il a été noté aussi qu'à la dernière ligne du texte français il conviendrait de remplacer "nature" par "désignation".

28. Il a en outre été souligné qu'aux termes du paragraphe 81 des recommandations de 1956, la forme des documents d'expédition, les indications qu'ils doivent porter et les responsabilités qui en découlent sont fixées par des conventions internationales s'appliquant à certains moyens de transport et par des lois. Le Comité d'experts a pensé qu'il n'était pas compétent pour modifier les règlements existants et qu'au surplus il n'était pas nécessaire de le faire.

III

REVISION EVENTUELLE ET MISE A JOUR DE LA LISTE DES MARCHANDISES
DANGEREUSES PROPOSEE PAR LE PRECEDENT COMITE D'EXPERTS, COMPTE TENU
DES PRATIQUES ACTUELLES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET DE
L'ETENDUE DE LEUR OBSERVATION

(Point 3 de l'ordre du jour)

29. Le Comité a examiné l'opinion émise au deuxième paragraphe du document relatif à cette question (E/CN.2/CONF.5/R.2) où le paragraphe 33 du rapport du précédent Comité d'experts sur sa deuxième session, tenue en 1956 (E/CN.2/165), est cité comme suit: "Si une liste dans laquelle ne figurent que les principales marchandises dangereuses est suffisante pour servir de guide en vue d'une classification uniforme - ce qui est son objet essentiel - une liste plus complète est nécessaire pour servir de guide en matière d'étiquetage et d'emballage. Ce n'est d'ailleurs que sur la base de cette liste que les produits pourraient, chacun, recevoir utilement un numéro de code qui faciliterait leur identification sur le plan international."
30. Le Comité a estimé qu'il n'y avait pas intérêt à établir une liste abrégée de marchandises dangereuses ne contenant que des exemples dans le cadre de chacune des catégories, à moins que des définitions très précises ne soient données de chaque division et subdivision et, étant donné que ces définitions ne pourraient que difficilement être arrêtées par voie d'accord entre tous les intéressés, il a été décidé qu'une liste complète serait établie d'après la liste de l'IATA. (liste révisée de 1959), à l'exclusion des articles qui n'intéressent que les transports aériens.
31. La nomenclature des explosifs étant différente selon les pays, il a été convenu que la présente réunion ne pourrait s'occuper d'en établir la liste. Il a été suggéré qu'un petit groupe d'experts des explosifs soit convoqué par la suite pour essayer d'en dresser la liste.
32. En ce qui concerne la nomenclature, le Comité a accepté avec reconnaissance une offre faite par le représentant de l'Union internationale de chimie pure et appliquée et il a décidé de soumettre la liste à cette organisation en temps utile pour observations.

33. Il a été souligné que les gouvernements et organisations intéressés, lorsqu'ils élaboreront leur propre réglementation, ne seraient pas tenus de faire figurer dans leur liste toutes les matières énumérées dans la liste établie par le Comité, mais qu'il suffirait qu'ils s'assurent que chacune des matières portées sur leur liste est affectée à la classe qui convient.

34. Afin que cette liste soit tenue à jour, le Comité a recommandé que les diverses administrations et organisations internationales intéressées adressent tout projet de modification au Secrétaire général des Nations Unies; celui-ci les transmettrait alors aux membres du Comité d'experts chargé de poursuivre l'étude du transport des marchandises dangereuses, et réunirait ce Comité lorsque les problèmes soulevés seraient en nombre suffisant pour donner lieu à des discussions fécondes.

35. Il a été décidé que la liste des marchandises dangereuses, lorsqu'elle serait achevée, serait précédée de l'introduction suivante :

"La liste ci-après ne comprend pas les substances qui sont si dangereuses que, de l'avis des experts, leur transport, sauf autorisation spéciale, ne devrait être interdit aux termes de tous les règlements.

"Les experts soulignent tout particulièrement que certaines substances figurant dans la liste ne sont pas soumises à une réglementation par tous les pays ou pour tous les moyens de transport ou qu'elles ne le sont pas dans les mêmes classes que celles où elles sont rangées dans cette liste et ils considèrent que cette pratique se justifie par le fait que la nature et l'importance des risques ne sont pas toujours évalués de la même manière et peuvent varier avec le moyen de transport utilisé, l'emballage, la quantité de marchandise en cause et, sans doute, les conditions climatiques.

"Bien que la liste précédente ait été de beaucoup augmentée, il convient de remarquer que la présente liste ne prétend pas être complète."

36. En ce qui concerne le deuxième paragraphe de cette introduction, le Comité a regretté que certaines matières soient classées dans des catégories différentes selon qu'il s'agit de telle ou telle réglementation, mais, pour le moment, il n'est pas possible d'harmoniser complètement les différentes réglementations à cet égard. Néanmoins, le Comité a exprimé l'espoir que, dans ses travaux futurs, un effort serait fait pour éliminer les classifications différentes.

37. L'expert du Royaume-Uni a exprimé le regret que des substances comme l'acide picrique suffisamment humidifié soient maintenant comprises dans la "classe 4 a) : matières solides inflammables" alors qu'elles entraient auparavant dans la "classe 9 : matières dangereuses diverses". A son avis, elles ne sont pas inflammables; elles ne deviennent dangereuses qu'après dessiccation et l'on doit simplement faire en sorte qu'elles restent humides. Du fait de ce caractère particulier qu'elles présentent, le mieux est de les classer dans les matières dangereuses diverses, c'est-à-dire dans la classe 9.

38. La nouvelle liste complète des marchandises dangereuses autres que les explosifs, établie par le Comité, figure à l'annexe 3, qui est publiée séparément sous la cote E/CN.2/191/Add.1-E/CN.2/CONF.5/1/Add.1.

39. L'expert des Etats-Unis a fait valoir que la nouvelle liste devrait être confrontée en temps voulu avec la liste établie par le Groupe d'experts en matière de substances dangereuses de l'OIT, ce qui permettrait de voir les divergences de classification qui pourraient exister entre les deux.

IV.

ATTRIBUTION A CHAQUE MATIERE D'UN NUMERO DESTINE A EN FACILITER
L'IDENTIFICATION

(Point 4 de l'ordre du jour)

40. Il a été signalé qu'aux termes de son mandat, le Comité est chargé "d'attribuer à chaque matière un numéro destiné à en faciliter l'identification". Certains experts ont fait remarquer que l'attribution d'un numéro conventionnel distinct à chaque matière figurant dans la liste imposerait un très lourd fardeau aux industries, au commerce et aux transporteurs, car ces numéros devraient vraisemblablement figurer non seulement sur les documents d'expédition mais dans d'autres où il est fait mention du nom de la matière. En conséquence, lorsqu'il faudrait compléter la liste des matières dangereuses en y insérant de nouveaux noms, l'attribution des nouveaux numéros serait une tâche si compliquée qu'il s'ensuivrait une grande confusion. De plus, le représentant de l'IATA a précisé que lorsque son organisation s'était efforcée, pour faciliter la traduction, de maintenir en vigueur un système permanent de numérotation qui suive son index des marchandises dangereuses, elle avait constaté que ce système était par trop incommode et donc inopportun. Par contre, certains experts ont estimé que l'on pourrait se contenter d'attribuer des numéros conventionnels aux matières dangereuses pour différencier et désigner les sous-groupes de la classification. Mais, on a constaté que ces sous-groupes n'étaient pas les mêmes dans toutes les réglementations et que certains étaient déterminés de façon arbitraire.

41. Afin de se conformer à son mandat, le Comité a décidé de numéroter, dans l'ordre alphabétique anglais, les matières qui figureront dans sa nouvelle liste des marchandises dangereuses, et de commencer par le numéro 1001. Le Comité a fait remarquer toutefois que le numéro attribué à chaque matière ne devrait servir qu'à son enregistrement et que l'emploi en devrait être facultatif. A mesure que d'autres matières seront portées sur cette liste, chacune recevra le numéro d'enregistrement suivant, quelle que soit sa place dans la liste. En cas d'emploi de ce numéro, il devra être précisé qu'il s'agit du numéro d'enregistrement de la liste des marchandises dangereuses établie par les Nations Unies et qu'il est utilisé pour le transport.

V

POURSUITE DE L'ETUDE DU PROBLEME DE L'EMBALLAGE

(Point 5 de l'ordre du jour)

42. Le Comité a été saisi d'un document intitulé "Poursuite de l'étude du problème de l'emballage" (E/CN.2/CONF.5/R.4) et d'une "Etude comparative des systèmes de réglementation concernant l'emballage des marchandises dangereuses en vue de leur transport" (E/CN.2/CONF.5/R.5). Le Comité a reconnu que le texte de ce dernier document présenterait un intérêt considérable pour les administrations qui pourraient, au fur et à mesure que l'occasion s'en présenterait, harmoniser les emballages qu'elles autorisent avec ceux qu'autorisent les autres administrations. A cette fin, il a été recommandé que ce texte soit communiqué au Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, au Comité d'experts du RID et à la "United States Coast Guard", aux fins de communication aux autres administrations intéressées.

43. Les experts ont décidé que la poursuite de l'étude du problème de l'emballage devrait comporter plusieurs phases, notamment en raison des différences considérables qui existent entre les méthodes d'emballage utilisées en Amérique du Nord et en Europe. Les experts ont estimé que le Comité devrait, pour commencer, explorer plus avant la possibilité de définir des essais de résistance, acceptables par tous, pour les emballages extérieurs de certaines classes ou de certains groupes de substances dangereuses. A cet égard, le Comité s'est félicité des travaux que l'IATA entreprend déjà dans ce domaine et a exprimé le vœu que les résultats de ces études soient communiqués au Comité en temps utile, de façon que les conclusions de l'IATA puissent servir de base aux travaux futurs du Comité.

44. Après avoir examiné une suggestion de l'expert de la Pologne, le Comité s'est proposé d'établir, au cours de la seconde étape de ses travaux, une liste indiquant pour chaque substance, groupe de substances ou classe de substances, les types d'emballages et les essais approuvés de résistance qui sont acceptables d'une façon générale ainsi que les caractéristiques particulières de l'emballage intérieur ou extérieur.

45. Le Comité a remercié l'expert polonais pour les diagrammes qu'il avait établis afin de décrire les divers emballages prescrits dans les règlements de la "United States Coast Guard" et dans le code maritime du Royaume-Uni, et il a noté que ces diagrammes constitueraient, par la suite, un document de travail très utile.

46. Le Comité a étudié divers types d'emballages extérieurs qui pourraient se prêter à des essais de résistance acceptables pour tous. Les bouteilles sous pression ont été exclues, le Comité estimant qu'il conviendrait de confier cette question à un groupe de spécialistes de ce type d'emballage. Les citernes et autres récipients de grandes dimensions ont également été exclus.

47. Les emballages ci-après sont utilisés dans la plupart des pays et semblent se prêter à des essais de résistance destinés à en déterminer l'efficacité.

A. Touries (clissées)

- a) matière : verre, poterie, argile ou grès
- b) clissage : bois, fer, osier, fûts en contre-plaqué et en panneaux de fibre
- c) forme de la tourie :
 - i) sphérique
 - ii) à parois droites
- d) capacité :
 - Etats-Unis : de 5 à 13 gallons des Etats-Unis (19 à 50 litres)
 - Royaume-Uni : de 5 à 15 gallons impériaux (22,5 à 69 litres)

B. Containers en plastique (avec leur revêtement protecteur)

- a) matière : polyéthylène, etc.
- b) revêtement : métal, bois, panneaux de fibre, contre-plaqué
- c) forme :
 - i) touries à parois droites
 - ii) fûts
 - iii) caisses
- d) capacité (pour les fûts) :
 - pas plus de 55 gallons des Etats-Unis (209 litres).

C. Tonneaux et barils

- a) matière : bois
- b) types : étanches
non étanches
- c) capacité :
 - i) pour les tonneaux étanches
jusqu'à 50 gallons des Etats-Unis
 - ii) pour les tonneaux non étanches
jusqu'à 600 livres environ

D. Fûts et tonneaux

- a) matière : métal
- b) types : à fermeture étanche
à fermeture amovible
- c) capacité : jusqu'à 110 gallons des Etats-Unis

E. Fûts

- a) matière : contre-plaqué collé
- b) capacité : poids net maximum : environ 200 à 224 livres

F. Fûts

- a) matière : fibre ou panneaux de fibre
- b) capacité : poids net maximum : environ 500 livres

G. Caisses

- a) matière : bois (y compris le contre-plaqué et les placages)
- b) catégories : caisses clouées, collées, cerclées de fil de fer

Observations : Les caisses peuvent être doublées de métal, de panneaux de fibre, de papier, etc.

H. Caisses

- a) matière : panneaux de fibre pleins ou creux
- b) capacité : généralement limitée à un poids brut ne dépassant pas 100 livres

I. Sacs

- a) matière : papier à plusieurs épaisseurs, jute, coton
- b) capacité : poids net maximum : papier à plusieurs épaisseurs :
environ 112 livres
sacs de jute : environ 224 livres

Observations : Les sacs peuvent être revêtus de papier, de matière plastique ou de toute autre doublure ou matière assurant une protection contre l'humidité ou la vapeur.

48. En ce qui concerne les substances explosives, le groupe d'experts qui sera peut-être chargé d'en établir la liste devrait étudier la possibilité d'en uniformiser les emballages.

VI

RESUME DES RECOMMANDATIONS FAITES A LA COMMISSION
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS PAR LE COMITE
A SA PREMIERE SESSION

49. Le Comité soumet les recommandations ci-après, qui figurent dans le texte du présent rapport, à l'examen de la Commission des transports et des communications.

A. Il est recommandé de charger l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) d'élaborer des recommandations sur le transport des matières radioactives, étant entendu que ces recommandations devront être compatibles avec le cadre et les principes généraux des recommandations du Comité d'experts des Nations Unies chargé de poursuivre l'étude du transport des marchandises dangereuses, et qu'elles devront être établies en consultation avec l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées intéressées (voir le paragraphe 17 ci-dessus).

B. Il est recommandé de modifier comme suit la définition de la classe 5 : matières comburantes, qui figure au paragraphe 39 des recommandations de 1956 (E/CN.2/170) :

"Ce sont des matières qui, sans être nécessairement combustibles en elles-mêmes peuvent, généralement en libérant de l'oxygène, activer la combustion d'autres matières et intensifier la violence d'une combustion". (Voir le paragraphe 19 ci-dessus).

C. Il est recommandé de modifier l'étiquette correspondant à la classe 7 : matières radioactives, qui figure à la page 56 des recommandations de 1956 (E/CN.2/170), pour l'harmoniser avec l'étiquette qu'adoptera l'Agence internationale de l'énergie atomique, sous réserve qu'elle satisfasse aux exigences de la recommandation A ci-dessus et aux prescriptions générales mentionnées au paragraphe 21 ci-dessus.

D. Il est recommandé de modifier l'étiquette correspondant à la classe 8 : matières corrosives, qui figure à la page 57 des recommandations de 1956 (E/CN.2/170), de manière à reproduire le signe qui figure à l'annexe 2, étant entendu que les deux signes qui apparaissent sur l'étiquette en sont partie intégrante et qu'aucun d'entre eux ne devra être utilisé séparément. (Voir le paragraphe 24 ci-dessus).

E. Il est recommandé a) que la formule de déclaration reproduite immédiatement après le paragraphe 59 des recommandations de 1956 (E/CN.2/170) soit modifiée en remplaçant les quatre dernières colonnes par les cinq colonnes ci-après :

- i) Nature du risque et numéro de la classe.
- ii) Point d'éclair (s'il y a lieu), C ou F.
- iii) Poids brut, kg; ou cwt, qr ou lb.
- iv) Poids net, kg; ou cwt, qr ou lb.
- v) Volume total, pieds cubes ou mètres cubes;

b) qu'à la première ligne du premier paragraphe de la formule de déclaration, les mots "règlements ou" soient insérés entre le mot "aux" et le mot "recommandations"; et qu'à la dernière ligne du texte français le mot "nature" soit remplacé par le mot "désignation". (Voir les paragraphes 25 et 27 ci-dessus).

F. Il est recommandé qu'un petit groupe d'experts des matières explosives se réunisse pour étudier la question de l'établissement d'une liste des matières explosives et la possibilité d'uniformiser les emballages de ces substances. (Voir les paragraphes 31 et 48 ci-dessus).

G. Il est recommandé qu'afin de tenir à jour la nouvelle liste complète des marchandises dangereuses qui figure à l'annexe 3 (E/CN.2/191/Add.1), les diverses administrations et organisations internationales intéressées adressent tout projet de modification au Secrétaire général des Nations Unies, lequel les transmettra aux membres du Comité d'experts chargé de poursuivre l'étude du transport des marchandises dangereuses et réunira le Comité lorsque les problèmes soulevés seront en nombre suffisant pour donner lieu à des discussions fécondes. (Voir le paragraphe 34 ci-dessus).

H. Il est recommandé qu'un numéro soit affecté à chaque matière comme indiqué dans la nouvelle liste complète des marchandises dangereuses de l'annexe 3 (E/CN.2/191/Add.1), qu'il soit uniquement considéré comme un numéro d'enregistrement, que son emploi soit facultatif, et qu'au fur et à mesure que de nouvelles matières seront ajoutées à la liste, chacune d'elles reçoive le prochain numéro d'enregistrement disponible, quelle que soit sa position sur la liste. (Voir le paragraphe 41 ci-dessus).

I. Il est recommandé de communiquer le texte de l'"Etude comparative des systèmes de réglementation concernant l'emballage des marchandises dangereuses en vue de leur transport" (E/CN.2/CONF.5/R.5/Rev.1) au Groupe de travail du transport

des marchandises dangereuses du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, au Comité d'experts du RID, et à l'"United States Coast Guard", aux fins de communication aux autres administrations intéressées pour les aider à harmoniser leurs normes d'emballage. (Voir le paragraphe 42 ci-dessus).

J. Il est recommandé qu'à une première étape de ses travaux le Comité étudie plus avant la possibilité de définir des essais de résistance, acceptables par tous, pour les emballages extérieurs de certaines classes ou groupes de matières dangereuses, en utilisant les types d'emballage énumérés au paragraphe 47 ci-dessus. (Voir le paragraphe 43 ci-dessus).

ANNEXE 1

ORDRE DU JOUR

(Voir la résolution 645 G (XXIII) du Conseil économique et social)

1. Election du Président
 2. Adoption de l'ordre du jour.
 3. Revision éventuelle et mise à jour de la liste des marchandises dangereuses proposée par le précédent Comité d'experts, compte tenu des pratiques actuelles dans le domaine des transports et de l'étendue de leur observation
 4. Attribution à chaque matière d'un numéro destiné à en faciliter l'identification
 5. Poursuite de l'étude du problème de l'emballage
 6. Etude des questions connexes
 7. Adoption du rapport qui sera adressé à la Commission des transports et des communications pour lui rendre compte des progrès accomplis.
-

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

ETIQUETTE DE DANGER

NATIONS UNIES



CLASSE 8
Matières corrosives.

Deux récipients en verre déversant un acide qui attaque d'un côté un métal et de l'autre une main d'homme. Partie supérieure, blanc. Partie inférieure, noir avec bordure blanche. Texte (facultatif) : blanc.

Dimensions minima: 10 x 10 cm sauf pour les colis qui, en raison de leurs propres dimensions, ne peuvent porter que des étiquettes de taille inférieure.