



INF. 16

16 novembre 2017

Original : français/anglais

RID : 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Utrecht, 20-24 novembre 2017)

Objet : 103^e session du WP.15 (Genève, 6-10 novembre 2017)

Communication du Secrétariat

Extraits du projet de rapport sur la 103^e session du WP.15 (Genève, 6-10 novembre 2017)

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa 103^e session du 6 au 10 novembre 2017 sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et la vice-présidence de Mme A. Roumier (France).
2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie.
3. L'Union européenne était représentée.
4. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), la Conférence européenne des distributeurs de combustibles et carburants (ECFD), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

(...)

IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour)

(...)

B. Corrections à l'ADR 2017

Documents : ECE/TRANS/WP.15/237, annexe III (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148 (Rapport de la Réunion commune sur sa session de septembre 2017) (Secrétariat)

13. Le Groupe de travail a noté que la section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait estimé que certaines corrections à l'ADR adoptées à la 102^e session ne répondaient pas aux critères de correction définis par le Secrétaire général de l'ONU pour les traités dont il est dépositaire.
14. Comme il est d'usage, et comme l'avait demandé le Groupe de travail dans le cas d'une telle éventualité, le Président du Groupe de travail avait décidé de soumettre, après consultation du secrétariat, une proposition d'amendement au nom de son gouvernement, en tant que mandataire du Groupe de travail, afin de rendre ces modifications effectives le plus rapidement possible, proposition reflétée dans la notification dépositaire C.N.345.2017-TREATIES-XI.B.14 du 3 juillet 2017.
15. Le Groupe de travail a noté que ces amendements étaient réputés acceptés (Notification dépositaire C.N.626.2017-TREATIES-XI.B.14 du 3 octobre 2017). Ils entreront en vigueur le 3 janvier 2018.
16. Le Groupe de travail a noté que la transformation du statut de ces modifications de « corrections » en « amendements » avait posé un problème juridique pour l'Union européenne (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148, paragraphes 101 à 109) et que la Réunion commune avait notamment recommandé qu'il soit assuré, lors de la rédaction des projets de décisions et de leur examen par le Conseil de l'Union européenne, que ces décisions offrent la flexibilité nécessaire pour permettre d'éventuelles corrections ou, le cas échéant, modifications au cours de la période biennale sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une nouvelle décision.
17. Le Groupe de travail continuera à limiter autant que possible l'adoption d'amendements en dehors des échéances bisannuelles. Les propositions de corrections devront rester limitées à celles répondant aux critères de correction définis par le Secrétaire général de l'ONU pour les traités dont il est dépositaire.

V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II (Amendements adoptés par la Réunion commune à sa session de mars 2017)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 (Amendements adoptés par la Réunion commune à sa session de septembre 2017)

Documents informels : INF.3 (Secrétariat)
INF.14 (Union européenne)

A. Généralités

18. Le Groupe de travail a entériné les amendements adoptés par la Réunion commune, avec quelques modifications (voir annexe I).

B. Questions spécifiques

1. 2.1.3.5.5

Document informel : INF.14 (Union européenne)¹

19. Le Groupe de travail a adopté la proposition alternative d'amendement du 2.1.3.5.5 telle que présentée dans le document informel INF.14.

2. Disposition spéciale 660

Document informel : INF.20 (Allemagne)²

20. Le Groupe de travail a adopté la proposition de l'Allemagne de supprimer les Nos ONU 1070, 1072, 2073, 2451, 3156, 3157 de la liste des Nos ONU auxquels il était proposé d'affecter la disposition spéciale 660 (voir annexe I).

3. Placardage des engins de transport dans lesquels sont installées des batteries (No ONU 3536)

21. Le Groupe de travail a noté que, selon le 5.3.1.1.4, les plaques-étiquettes à apposer sur l'engin de transport doivent être conformes au modèle No 9 du 5.2.2.2.2 et que le dernier paragraphe de la disposition spéciale 389 exempte les batteries à l'intérieur de l'engin de transport des prescriptions relatives au marquage ou à l'étiquetage. En conséquence, le Groupe de travail a adopté la proposition verbale de la représentante du Royaume-Uni visant à remplacer « 9A » par « 9 » dans la colonne (5) du tableau A pour le No ONU 3536 (voir annexe I).

4. Carcasses porcines infectées par le virus de la peste porcine africaine

Document informel : INF.13 (Lettonie)³

22. Les délégations qui se sont prononcées étaient d'avis que, jusqu'au 31 décembre 2018, les carcasses de sangliers et de porcs domestiques infectées par le virus de la peste porcine africaine devaient être affectées au No ONU 2900, que le virus soit en culture ou non.
23. Ces délégations ont confirmé que les amendements adoptés pour l'ADR 2019 changeront cette classification. Les carcasses seront classées en fonction des agents pathogènes présents. Ainsi les carcasses de sangliers et de porcs domestiques naturellement infectées par le virus de la peste porcine africaine seront classées en catégorie B (No ONU 3373).

¹ Note du Secrétariat de l'OTIF : Un document identique est présenté au groupe de travail permanent comme document INF.12.

² Note du Secrétariat de l'OTIF : Le document informel INF.20 du WP.15 est reproduit dans l'annexe II du présent rapport.

³ Note du Secrétariat de l'OTIF : Le document informel INF.13 du WP.15 est reproduit dans l'annexe III du présent rapport.

5. Désignation des alinéas du 4.3.3.5

Document informel : INF.10 (Suède)⁴

24. Le Groupe de travail a noté que la désignation des alinéas au 4.3.3.5 pouvait poser des problèmes dans le cas des références croisées. La représentante de l'Irlande a proposé de séparer le 4.3.3.5 en deux paragraphes distincts afin de faciliter les références ultérieures à ces prescriptions. Cette proposition a été adoptée (voir annexe I).

6. Références à des normes

25. Les références aux normes et additifs aux normes non publiés (EN ISO 17871:2015 + A1:[2018], EN 1440:2016 +A1 [2018], EN 16728:2016 +A1:[2018] et EN 13317:[2018]) seront supprimées si les normes n'ont pas été publiées d'ici la prochaine session du Groupe de travail (14–18 mai 2018).

(...)

8. Textes maintenus entre crochets par la Réunion commune

28. Le Groupe de travail a adopté les amendements proposés pour le Nota de la disposition spéciale 301, et pour 5.2.2.2.1.1.2, 6.8.2.2.10 et 6.8.5.1.2 tout en notant que la Réunion commune pourrait encore les modifier à sa prochaine session (voir annexe I). Par vote, le Groupe de travail a souhaité maintenir le texte du 6.8.2.1.18 entre crochets. Ce texte sera de nouveau examiné à la prochaine session après considération par la Réunion commune qu'il est approprié de l'adopter pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

(...)

VI. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 5 de l'ordre du jour)

(...)

B. Propositions diverses

1. Modification de la disposition supplémentaire CV 36 du 7.5.11

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/13 (Suisse)⁵

41. La proposition 1 de la Suisse a reçu le soutien de la plupart des délégations qui se sont prononcées. Le Groupe de travail est convenu que cette proposition avait une portée multimodale et devait être discutée au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN.
42. Concernant la proposition 2, le Groupe de travail a confirmé que les termes utilisés dans la version française du premier paragraphe de la disposition supplémentaire CV 36 du 7.5.11 devaient être alignés sur la version anglaise. Le Groupe de travail a adopté la reformulation proposée verbalement par la France pendant la session (voir annexe I).

(...)

⁴ Note du Secrétariat de l'OTIF : Un document identique est présenté au groupe de travail permanent comme document INF.8.

⁵ Note du Secrétariat de l'OTIF : Le document ECE/TRANS/WP.15/2017/13 est reproduit dans l'annexe IV du présent rapport.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Hommages

1. Hommage à Marianna Csuhay

52. Le Groupe de travail a été informé que Mme Csuhay (Hongrie) était partie à la retraite le 30 octobre dernier. Le Groupe de travail l'a remerciée pour avoir contribué de longues années durant à la sécurité du transport des marchandises dangereuses et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

2. Condoléances

53. Le Groupe de travail a appris avec une grande tristesse le décès de Monsieur Jean-Daniel Déneraud, qui au poste de Secrétaire de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a participé dans une large mesure, plusieurs décennies durant, aux travaux fructueux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du Groupe de travail. Le Président a prié le représentant de l'OTIF de transmettre à la famille les sincères condoléances du Groupe de travail.

V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour) (suite)

B. Questions spécifiques (suite)

10. Nota sous 2.1.5

Documents informels : INF.23 (Suisse)⁶
INF.25 (Royaume-Uni, Suède et Suisse)

54. Le Groupe de travail a adopté la proposition de modification du Nota 1 et la suppression du Nota 2 (voir annexe I).

VI. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 5 de l'ordre du jour) (suite)

(...)

B. Propositions diverses (suite)

3. Référence au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/21 (Allemagne)⁷

59. La proposition de modification de la note de bas de page 1 du paragraphe 7.5.7.1 a été adoptée (voir annexe I).

60. En conséquence des amendements du 7.5.7.1, le Groupe de travail est convenu que la référence au Code CTU dans le Nota du 7.5.7.6.1 devenait inutile. Le Groupe de travail a adopté la proposition verbale du Royaume-Uni de supprimer cette référence (voir annexe I).

⁶ Note du Secrétariat de l'OTIF : Le document informel INF.23 du WP.15 est reproduit dans l'annexe V du présent rapport.

⁷ Note du Secrétariat de l'OTIF :

1. Le document ECE/TRANS/WP.15/2017/21 est reproduit dans l'annexe VI du présent rapport.

2. Ce point doit être considéré en combinaison avec les paragraphes 36 et 37 et la proposition de modification du 7.5.7.1 à l'annexe I du document OTIF/RID/CE/GTP/2017/5 (102^e session du WP.15).

(...)

6. Dispositions pour le transport des récipients de faible capacité contenant du gaz mis au rebut (No ONU 2037)

Document informel : INF.18 (Irlande)⁸

65. Les discussions sur ce point ayant une portée multimodale, le Groupe de travail a invité la représentante de l'Irlande à transmettre sa proposition au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

(...)

⁸ *Note du Secrétariat de l'OTIF : Le document informel INF.18 du WP.15 est reproduit dans l'annexe VII du présent rapport.*

Textes adoptés par la 103^e session du WP.15

La 103^e session du WP.15 (Genève, 6 – 10 novembre 2017) a adopté des amendements qui ont également des répercussions sur le RID et sont en conséquence reproduits ci-après. Les amendements qui ne concernent que l'ADR ou qui sont déjà pris en compte dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2017/15 n'ont pas été reproduits. Les amendements sont formulés de sorte à pouvoir être directement repris dans le RID.

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

Chapitre 1.1

1.1.3.6.4 À la fin, après les tirets, après « ne doit pas dépasser », ajouter :

« une valeur calculée de ».

Note du Secrétariat de l'OTIF : Cette modification a déjà été décidée à la 102^e session du WP.15 et n'apparaît pas dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2017/5. Elle faisait suite à la décision du WP.15 de modifier le nota 1 au 5.4.1.1.1 f) de l'ADR, pour que soient indiquées dans le document de transport pour toutes les catégories de transport non seulement la quantité totale des marchandises dangereuses selon le 1.1.3.6.3, mais aussi la valeur calculée selon le 1.1.3.6.4. À des fins d'harmonisation, il est proposé d'adopter cette modification pour le RID également, où elle est purement rédactionnelle.

Chapitre 3.2

Tableau A

No ONU	Co-lonne	Amendement
1043	(15)	Insérer : « – ».
3166	(15)	Insérer : « – ».
3171	(15)	Insérer : « – ».

Chapitre 4.3

4.3.3.5 Renuméroter le paragraphe, commençant par « Les citernes ne doivent pas être présentées au transport : » en tant que **4.3.3.6**.

[Document de référence : document informel INF.10, tel que modifié]

Chapitre 7.5

7.5.7.1 Dans la note de bas de page 1, après « Des indications concernant l'arrimage des marchandises dangereuses se trouvent dans » supprimer « les chapitres 9 et 10 du » et ajouter « le ». Après « (Code CTU) », ajouter « (voir par exemple le chapitre 9, Chargement des cargaisons dans les engins de transport, et le chapitre 10, Conseils supplémentaires sur le chargement des marchandises dangereuses) ».

[Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2017/21, tel que modifié]

Notes du Secrétariat de l'OTIF :

1. Cette modification remplace celle présentée dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2017/5.
2. La note de bas de page 1) n'existe actuellement que dans l'ADR car il n'était jusqu'ici fait référence qu'à des directives pour l'arrimage en transport routier. Dans la mesure où le 5.4.2 et le 7.5.7.6.1 du RID renvoient déjà au Code CTU, la modification ci-après pourrait être prévue pour le RID :

7.5.7.1 À la fin, insérer la nouvelle note de bas de page 1 libellée comme suit :

- « ¹⁾ Des indications concernant l'arrimage des marchandises dangereuses se trouvent dans le Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) (voir par exemple le chapitre 9, Chargement des cargaisons dans les engins de transport, et le chapitre 10, Conseils supplémentaires sur le chargement des marchandises dangereuses). D'autres indications sont également disponibles auprès des autorités compétentes et des organismes de l'industrie. ».

Renommer la note de bas de page 1 existante en tant que note de bas de page 2.

7.5.7.6.1 Dans le Nota, après « énoncées au 7.5.7.1 » supprimer :

« , ainsi qu'au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) ».

Note du Secrétariat de l'OTIF : Le RID ne pourra être adapté en conséquence que lorsque la modification demandée pour le 7.5.7.1 aura été adoptée.

7.5.11

CW 36 Modifier le premier paragraphe pour lire comme suit :

« Les colis doivent de préférence être chargés dans des véhicules découverts ou ventilés ou dans des conteneurs ouverts ou ventilés. Si cela n'est pas possible et que les colis sont chargés dans d'autres véhicules couverts ou conteneurs fermés, les portes de chargement de ces véhicules ou conteneurs seront marquées comme suit, en lettre d'au moins 25 mm de hauteur : *(reste inchangé)*..... ».

Amendements selon ECE/TRANS/WP.15/235, ECE/TRANS/WP.15/237, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1, tels que repris dans le document informel INF.3 adoptés avec les modifications suivantes :

Supprimer les crochets, sauf pour 6.8.2.1.18.

Chapitre 1.6

1.6.1.46 Après « applicable jusqu'au 31 décembre 2018, », remplacer « pourront encore être exemptés » par :

« pourra encore être exempté ».

Chapitre 1.10

1.10.3 [L'amendement au Nota dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

Chapitre 2.1

2.1.3.5.5 Modifier l'amendement pour lire comme suit :

« **2.1.3.5.5** Dans la note de bas de page 2, après « (Journal officiel de l'Union européenne No L 226 du 6 septembre 2000, p.3) » et après « (Journal officiel de l'Union européenne No L 312 du 22 novembre 2008, p. 3 à 30) », insérer :

« , telle que modifiée ».

[Document de référence : document informel INF.14]

2.1.5 Le Nota 1 devient le Nota.

Dans le Nota, après « Pour les objets qui n'ont pas de désignation officielle de transport », supprimer :

« existante »

et ajouter :

« , autre que les Nos ONU 3537 et 3548 ; ».

Supprimer le Nota 2.

[Document de référence : document informel INF.25]

Chapitre 3.2

Tableau A

Supprimer l'amendement aux Nos ONU 1070, 1072, 2073, 2451, 3156 et 3157.

[Document de référence : document informel INF.20]

Dans les nouvelles rubriques, pour le No ONU 3536, dans la colonne (5), remplacer « 9A » par :

« 9 ».

Chapitre 3.3

DS 392 Dans le tableau, sous « Réservoirs à hydrogène sous pression », dans la première ligne, de la première colonne, après « Règlement technique mondial n° 13 », ajouter :

« (RTM) ».

Document informel INF.20 de la 103^e session du WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session****2 November 2017**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 4 of the provisional agenda

Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting**Proposed amendment to Special provision 660 in INF.3****Transmitted by the Government of Germany***Summary*

Executive summary:	A new wording for SP 660 was proposed at the last session of the RID/ADR/ADN Joint Meeting with further gases for test and stabilisation reasons that are non flammable and non-toxic.
Action to be taken:	The current wording in 2017 ADR could be amended referring to ADR table 3.2, column (6): for inert gases of group A only (without Ammonia Solution).
Reference documents:	INF.3 (WP.15, 20 October 2017), ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 and INF.54 (Joint Meeting in September 2017)

Introduction

1. At the last session of the Joint Meeting, the following amendment was adopted:

Special provision 660 Amend to read as follows:

“660 For the carriage of fuel gas containment systems designed and approved to be fitted in motor vehicles containing this gas the provisions of sub-section 4.1.4.1 and Chapter 6.2 need not be applied when carried for disposal, recycling, repair, inspection, maintenance or from where they are manufactured to a vehicle assembly plant, provided the conditions described in special provision 392 are met. This also applies for mixtures of gases subject to special provision 392 and gases of group A subject to this special provision.”

(Reference document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1)

Proposal

2. For UN Nos. 1002, 1006, 1013, 1046, 1056, 1058, 1065, 1066, 1080, 1952, 1956, 2036, 3070, 3163, 3297, 3298 and 3299 (inert gases of Group A, without Ammonia Solution) in the classification Code insert “660” in Column (6):

Document informel INF.13 de la 103^e session du WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session****30 October 2017**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 4 of the provisional agenda

Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting**Classification of infected animal materials****Transmitted by the Government of the Republic of Latvia***Summary*

Executive summary:	Deletion of 2.2.62.1.12.2 could lead to ambiguous classification of infected animal materials.
Action to be taken:	Discussion
Reference documents:	ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1; INF.3

Introduction

1. According to 2.2.62.1.1. of ADR 2017, “infectious substances of Class 6.2 are substances which are known or are reasonably expected to contain pathogens. Pathogens are defined as microorganisms (including bacteria, viruses, rickettsiae, parasites, fungi) and other agents such as prions, which can cause disease in humans or animals”.
2. Provisions in 2.2.62.1.12 deal with infected animals:
 - 2.2.62.1.12.1 refers to intentionally infected live animals;
 - 2.2.62.1.12.2 deals with lifeless animal material and states: “animal material affected by pathogens of Category A or by pathogens which would be assigned to Category A in cultures only, shall be assigned to UN 2814 or UN 2900 as appropriate. Animal material affected by pathogens of Category B, other than those which would be assigned to Category A if they were in cultures, shall be assigned to UN 3373”.
3. In accordance with paragraph 2.2.62.1.4.1, category A infectious substance is a substance which is carried in a form that, when exposure to it occurs, is capable of causing permanent disability, life-threatening or fatal disease in otherwise healthy humans or animals. Indicative examples of substances meeting these criteria are given in the table in 2.2.62.1.4.1., which states that African swine fever virus (*cultures only*) is classified as a category A infectious substance.
4. According to decisions taken by the Joint Meeting RID/ADR/ADN (WP.15/AC.1) at the 2017 autumn session (19-29. September), documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/ 26/Add.1, reflected in the document INF.3 of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15) 2017 autumn session (6-10. November), 2.2.62.1.12.2 has been deleted from the 2019 ADR.

Discussion

5. In our point of view, according to ADR 2017, lifeless swine carcasses naturally infected with the African swine fever virus should be classified as animal material UN No. 2900 INFECTIOUS SUBSTANCE, AFFECTING ANIMALS only.

6. Some interpretations point out, that the table in ADR 2.2.62.1.4.1., for the UN No. 2900, contains a comment in brackets (cultures only), thus the rules of ADR are binding only in cases, when transporting laboratory derived infectious materials (in tubes etc.), and not in cases when swine's had been infected naturally. The abovementioned interpretation states that lifeless swine carcasses naturally infected with the African swine fever should not be classified as dangerous goods of Class 6.2.

7. We would like to ask WP.15 to provide the following explanations in line with the context and scope of the 2.2.62.1.12.2:

a) how should ADR 2017 be applied to the carriage of lifeless swine carcasses naturally infected with the African swine fever virus and;

b) how will this issue be interpreted if 2.2.62.1.12.2 is deleted, according to the decision made by the RID/ADR/ADN Joint Meeting?

Document ECE/TRANS/WP.15/2017/13 de la 103^e session du WP.15**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****103e session**

Genève, 6-10 novembre 2017

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:**propositions diverses****Modification de la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11****Communication du Gouvernement de la Suisse****Résumé*

Résumé analytique: Appliquer au transport de gaz asphyxiants pour lesquels la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11 est assignée les mêmes mesures de sécurité pour le conducteur et les passagers que celles qui s'appliquent pour les gaz asphyxiants utilisés comme agent de conditionnement au 5.5.3.3.3.

Clarifier que les véhicules bâchés sont également autorisés pour les gaz en question.

Mesures à prendre: Modifier le texte de la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11

Introduction

1. Nous avons tenté de déterminer si un véhicule tel que ceux montrés en annexe pouvait être utilisé pour le transport de gaz auxquels la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11 ADR est affectée.
2. Nous sommes arrivés à la conclusion que le texte de la DS CV36 du 7.5.11 de l'ADR présente des difficultés d'interprétation qui devraient être levées. Les différents intervenants ne s'accordent pas sur les véhicules concernés par ces dispositions en partie à cause des termes utilisés. En français il y est question de véhicules « ouverts » ou « fermés », termes qui n'appartiennent à aucune définition des véhicules du 1.2.1 ce qui laisse une nécessaire liberté d'interprétation des textes.
3. La version anglaise utilise des termes définis dans l'ADR « Closed/open vehicles » ce qui réduit la marge d'interprétation et le type de véhicules autorisés.
4. Du point de vue de la sécurité du transport par route proprement dite, l'importance de cette divergence d'interprétation serait réduite si des mesures étaient prises pour éviter l'existence d'une atmosphère dangereuse pour le conducteur et les occupants du véhicule. La question de la divergence d'interprétation sur le sens du terme « véhicule fermé » (« not opened vehicle » en anglais) pour le champ d'application de la CV36 ne revêtirait ainsi de l'importance que pour la sécurité lors du déchargement.
5. Il existe des véhicules routiers qui peuvent être des « véhicules bâchés » ou des « véhicules couverts » dont le compartiment de charge n'est pas séparé de l'habitacle des voyageurs et du conducteur (voir la

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1, par. 9.1).

première image en annexe). La nécessité d'assurer une ventilation n'est pas uniquement nécessaire lors de l'ouverture des portes du chargement des gaz affectés à la CV36 mais également durant le transport. Dans l'ADR 2017 des dispositions ont été introduites au 5.5.3.3.3 afin d'assurer la sécurité du conducteur pendant l'opération de transport pour les transports contenant des gaz asphyxiants pour le conditionnement selon les dispositions de la section 5.5.3. Il est nécessaire de séparer le conducteur du chargement de manière à ce que les gaz asphyxiants ne puissent pas l'atteindre, en utilisant un compartiment de chargement isolé de l'habitacle. Si la cabine du conducteur n'est pas séparée, le fait de prescrire un marquage de mise en garde apposé sur les portes de chargement pour les personnes ouvrant le véhicule ou y pénétrant, n'a pas d'utilité durant le transport. Par conséquent, les mesures pour assurer la sécurité du conducteur recommandées sont de faire en sorte que les véhicules soient bien ventilés ou d'utiliser des systèmes de détection des gaz pendant le transport.

6. Vu que ces mêmes problèmes de sécurité existent également avec les dispositions de la CV36, il serait utile d'adopter pour celle-ci les mêmes dispositions que celles du 5.5.3.3.3.

Proposition 1

7. Modifier la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11 de la manière suivante (nouveau texte souligné en gras):

«CV36 Les colis doivent de préférence être chargés dans des véhicules ou conteneurs ouverts ou ventilés. Si cela n'est pas possible et que les colis sont chargés dans d'autres véhicules ou conteneurs fermés, **les conditions suivantes doivent être remplies:**

_____ - _____ aucun échange de gaz n'est possible entre le compartiment de chargement et la cabine du conducteur; et

- _____ les portes de chargement de ces véhicules ou conteneurs seront marquées comme suit, en lettre d'au moins 25 mm de hauteur:

«ATTENTION
MOYEN DE CONFINEMENT FERMÉ
OUVRIR AVEC PRÉCAUTION»

Le texte doit être rédigé dans une langue jugée appropriée par l'expéditeur.»

8. Un autre sujet sur lequel les intervenants ne sont pas d'accord est la question d'appliquer le marquage prévu dans la CV36 dans le cas des véhicules bâchés. Certains types de véhicules bâchés sont considérés comme des véhicules fermés (voir les images en annexe) du fait qu'ils ne sont pas suffisamment ventilés et devraient porter le marquage prescrit dans la CV36. L'évaluation de la ventilation suffisante exigée et l'obligation de marquage conduit à des difficultés lors de contrôles routiers.

9. En approfondissant la question on constate que ces différences d'interprétation sont aggravées par des différences entre les langues. Le fait d'utiliser dans la première phrase en français les termes non définis dans l'ADR de véhicules «ouverts» au lieu de «découverts» et dans la deuxième phrase «fermés» au lieu de «couverts» laisse la liberté aux intervenants d'évaluer si un «véhicule bâché», terme défini dans l'ADR, peut être considéré comme étant un véhicule «fermé» du fait qu'il n'offre aucune ouverture d'aération suffisante ou si on considère qu'il est «ouvert». Il nous semble que cette marge d'interprétation est nécessaire du point de vue de la sécurité et doit être conservée. Seule la vérification que le but de la disposition est satisfait dans chaque cas particulier, à savoir que le véhicule est suffisamment aérée, devrait conduire à l'exonération du marquage.

10. Dans le texte français, du fait des termes utilisés, un véhicule bâché peut être utilisé qu'il soit suffisamment ventilé ou qu'il ne le soit pas. S'il n'est pas suffisamment ventilé le marquage du véhicule bâché est exigé. Il semble en effet que tous les véhicules bâchés ne peuvent pas être considérés comme étant suffisamment «ouverts» et que l'obligation de marquage pour ceux-ci soit néanmoins exigible pour certains types de bâches particulièrement hermétiques. Le cas extrême pouvant être illustré par les images en annexe.

11. Dans la version anglaise par contre, l'utilisation dans la première phrase du terme « open...vehicle » semble exclure l'utilisation de « véhicules bâchés » (« sheeted vehicles » en anglais). Le terme « ventilé » qui est mis en contraposition au terme « ouvert » dans la même phrase doit être compris comme s'agissant de ventilation forcée d'un véhicule qui n'est pas « découvert ». En règle générale un véhicule bâché n'a souvent pas besoin d'une ventilation forcée étant donné que l'aération y est suffisante. Mais

cette aération suffisante dans les véhicules bâchés modernes n'est pas garantie dans tous les cas. Même dans l'hypothèse où le véhicule bâché était admis dans la première phrase en anglais, dès lors qu'il ne s'agit pas d'un « véhicule couvert » au sens de la deuxième phrase en anglais (« closed vehicle » en anglais), il n'est pas possible de l'utiliser même avec le marquage. L'apparente interdiction en anglais d'utilisation de véhicules bâchés dans la première phrase et de véhicules bâchés insuffisamment ventilés même portant la marque dans la deuxième phrase de la CV36 n'a pas de justification.

12. Comme décrit la terminologie employée en anglais, trop proche des définitions de l'ADR, amène à de fausses conclusions ce qui engendre des discussions lors de contrôles routiers. On peut en effet selon la version anglaise considérer que les véhicules bâchés sont interdits pour les transports des gaz concernés ce qui n'est pas le cas en français.

13. Il nous semble primordial de garantir la sécurité dans tous les cas et en même temps que les textes n'interdisent pas sans raison des véhicules bâchés. Dans ce but on devrait renoncer aux termes trop spécifiques relevant des définitions de véhicules du 1.2.1, comme ceci est déjà le cas en français. En principe la version française n'aurait pas besoin d'être changée vu qu'elle n'emploie pas de termes consacrés qui se trouvent dans les définitions de véhicules du 1.2.1. Elle garantit déjà la flexibilité d'interprétation désirée et autorise les « véhicules bâchés ». Une solution contournant cette difficulté est néanmoins présentée dans la proposition 2 ci-après :

Proposition 2

14. Modifier le premier paragraphe de la CV36 du 7.5.11 de la manière suivante (texte éliminé barré en gras, texte ajouté en gras souligné) :

«CV36 Les colis doivent de préférence être chargés dans des véhicules ou conteneurs ~~ouverts~~ ~~ou~~ ventilés ou non couverts. Si cela n'est pas possible ~~et que les colis sont chargés dans d'autres véhicules ou conteneurs fermés~~, les portes de chargement de ces véhicules ou conteneurs seront marquées comme suit, en lettre d'au moins 25 mm de hauteur:

Justification

15. Le terme « non couvert » inclut à la fois les « véhicules découverts » et les « véhicules bâchés ». Les termes de la deuxième phrase que nous proposons de biffer n'ajoutent aucune information supplémentaire à la disposition et peuvent au contraire amener des confusions. C'est pourquoi il convient de les éliminer.

Annexe

2/4



Document informel INF.23 de la 103^e session du WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session****3 November 2017**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 4 of the provisional agenda

Work of the RID/ADR/ADN Joint Meeting**Explanatory notes for assigning articles to UN No. 3363****Transmitted by the expert from Switzerland***Summary*

Executive summary: This proposal intends to simplify the provisions concerning classification of articles in 2.1.5 of document INF. 3.

Measure to be taken: Replace the text in Note 2 of 2.1.5 with a new special provision for UN.

Introduction

1. The implementation of the new entries UN 3537 – 3548 induces some doubts between users and authorities. It is not clear how to classify the articles.
2. In 2.1.5.1 the choice is given to classify either under the proper shipping name for the dangerous goods they contain or in accordance with section 2.1.5. In 2.1.5.3 it is said that the section 2.1.5 does not apply to articles for which a more specific proper shipping already exists in Table A of Chapter 3.2.
3. The Note 1 underlines this rule and explains that in case of articles which do not have an existing proper shipping name and which contain only dangerous goods within the LQ quantities the entry UN No. 3363 has to be used. This is in conformity with the rules laid down in 2.1.2.5.
4. Note 2 proposed in 2.1.5 in INF.3 is extremely difficult to understand and does not solve all the problems arising by implementing these rules. We feel the problem raised by Sweden and UK in INF.47 of the last Joint Meeting in September is already solved in the text adopted in 2.1.5.3 where it is stated that “this section applies to articles for which a more specific proper shipping name already exists in Table a of chapter 3.2”. This corresponds also to the principles of classification 2.1.2.5. UN 3363 DANGEROUS GOODS IN MACHINERY is a generic entry of Typ B according to 2.1.1.2 and following 2.1.2.5 has precedence in relation to UN 3537 – 3547 which are specific entries of Type C according to 2.1.1.2. According to both rules (2.1.2.5 and to 2.1.5.3) UN 3363 has precedence to UN 3537 – 3547 and the note 2 seems to us unnecessary.
5. Moreover the note 2 does not solve maybe more important problems for the participants. Participant using machinery eventually fill the machinery with some dangerous goods (cleaning product for example) before the transport, uses the product at destination and returns with the machinery empty uncleaned. For the first journey one of the entries UN 3537- 3548 can be used but for the return empty uncleaned journey only UN 3363 is allowed. Such reclassification for the same article depending in the amount contained is far from practicable.

5. We would for this reason replace the text in the proposed Note 2 in 2.1.5 by the following proposal.

Proposal

7. Replace the text of Note 2 in 2.1.5 in INF 3 by the following text.

“In case of articles eligible as entries UN Nos. 3537 to 3547 the classification as UN No. 3363 is not necessary by carriage of those articles empty uncleaned in quantities not exceeding the quantity specified in column (7a) of Table A of Chapter 3.2.”

Document ECE/TRANS/WP.15/2017/21 de la 103^e session du WP.15**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****103^e session**

Genève, 6-10 novembre 2017

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR :**Propositions diverses****Référence au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE
pour le chargement des cargaisons dans des engins
de transport (Code CTU)****Communication du Gouvernement allemand****Résumé*

- Résumé analytique :** À sa 102^e session, en mai 2017, le Groupe de travail a adopté la proposition du secrétariat visant à faire référence aux chapitres 9 et 10 du Code CTU.
- Sur la base des débats tenus précédemment avec les experts, l'Allemagne a présenté une observation visant à faire référence au Code CTU dans son ensemble. L'Allemagne propose ainsi de modifier la note de bas de page 1 du paragraphe 7.5.7.1.
- Mesure à prendre :** Examiner et modifier le texte de la note de bas de page du paragraphe 7.5.7.1 de l'ADR.
- Documents de référence :** ECE/TRANS/WP.15/237, paragraphes 36 et 37 et annexe I, ECE/TRANS/WP.15/2017/12 (Note du secrétariat), ECE/TRANS/WP.15/2014/7 (Note du secrétariat) et ECE/TRANS/WP.15/2013/221, paragraphes 72 et 73.

Introduction

1. À sa 102^e session, en mai 2017, le Groupe de travail a adopté la proposition du secrétariat visant à faire référence aux chapitres 9 et 10 du Code CTU dans la note de bas de page 1 du paragraphe 7.5.7.1 (voir ECE/TRANS/WP.15/237, par. 36 et 37 et annexe I).
2. L'Allemagne se félicite de la décision prise par le Groupe de travail de faire également référence au Code CTU dans une note de bas de page de l'ADR. Cette référence avait déjà été suggérée au Groupe en mai 2014, dans le document ECE/TRANS/WP.15/2014/7 (secrétariat), et l'Allemagne avait approuvé cette suggestion.
3. L'Allemagne estime que cette référence est nécessaire de façon générale pour tous les modes de transport et qu'elle ne devrait donc pas être limitée aux chapitres 9 et 10.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.1)).

4. En effet, on trouve aussi des définitions dans d'autres parties du Code CTU, notamment au chapitre 2, « Définitions », ou au chapitre 6, « Propriétés des engins de transport », ou une référence générale est faite à la structure, celle-ci étant expliquée. Il semble donc logique et nécessaire de tenir également compte d'autres chapitres et par conséquent de faire référence au Code dans son ensemble.

5. Le Code CTU est en fait un document directif, ce qui signifie que son application n'est pas imposée. Ainsi, si certaines parties du Code ne sont pas applicables au transport routier, une référence à ce texte ne pose aucun problème.

6. L'Allemagne considère qu'il n'est pas judicieux de faire référence uniquement à certaines parties du Code CTU dans la note de bas de page. En effet, des parties pertinentes du texte risquent ainsi de ne pas être consultées.

7. L'Allemagne propose donc de modifier le texte actuel de la note. Le nouveau texte est souligné et le texte supprimé est barré.

Proposition

8. Modifier la note de bas de page 1 du paragraphe 7. 5.7.1 comme suit :

« ¹ ~~Des indications concernant l'arrimage des marchandises dangereuses se trouvent dans les chapitres 9 et 10 du~~ Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) [voir par exemple le chapitre 9, Chargement des cargaisons dans les engins de transport, et le chapitre 10, Conseils supplémentaires sur le chargement des marchandises dangereuses] et dans le document "Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers" publié par la Commission Européenne. D'autres indications sont également disponibles auprès des autorités compétentes et des organismes de l'industrie. ».

Document informel INF.18 de la 103^e session du WP.15**Economic Commission for Europe****Inland Transport Committee****Working Party on the Transport of Dangerous Goods****103rd session****30 October 2017**

Geneva, 6-10 November 2017

Item 5 (b) of the provisional agenda

**Proposals for amendments to Annexes A and B of ADR:
miscellaneous proposals****Provision for the carriage of waste gas cartridges (UN No. 2037)****Transmitted by the Government of Ireland***Summary*

Executive summary: Ireland would like to ask WP15 to discuss the potential for including provisions in the ADR for waste gas cartridges (UN No. 2037) similar to those that are in place for waste aerosols (UN No. 1950).

Action to be taken: Discussion

Introduction

Currently the ADR contains provisions for carriage of waste UN1950 AEROSOLS, but there are no equivalent provisions for waste UN2037 RECEPTACLES, SMALL, CONTAINING GAS (GAS CARTRIDGES) without a release device, non-refillable.

Both aerosols and gas cartridges are assigned to Class 2, Classification Code 5 in ADR 2.2.2.3 list of collective entries. Both aerosols and gas cartridges, under special provision 344, are subject to the provisions of ADR 6.2.6, general requirements for aerosol dispensers, small receptacles containing gas (gas cartridges) and fuel cell cartridges containing liquid flammable gas.

The carriage of waste aerosols is provided for in special provision 327 which allows aerosols to be carried under the entry for the purposes of reprocessing or disposal. Under this special provision waste aerosols which are not leaking or severely deformed can be packed in accordance with packing instruction P207 and special packing provision PP87, or packing instruction LP200 and special packing provision L2, and need not be protected against movement and inadvertent discharge provided that measures are taken to prevent dangerous build-up of pressure and dangerous atmospheres. Special packing provision PP87 stipulates that packagings carried under special provision 327 must have a means of retaining any free liquid that might escape during carriage and that the packagings must be adequately ventilated to prevent the creation of flammable atmosphere and the build-up of pressure.

There are no equivalent provisions for gas cartridges.

As illustrated in Figure 1 many gas cartridges have an appearance quite similar to aerosols and the general public will not be aware of the difference so both will end up in collection bins at public amenity sites.

Proposal

It is proposed that the working party holds a discussion regarding the following proposal:

To propose a new special provision in the ADR for waste gas cartridges collected at public amenity sites, with wording similar to special provision 327 currently in place for waste aerosols, and to include the requirements for ventilation and a means of retaining any free liquid as provided in PP87 for UN 1950 waste aerosols under packing provision P207.

Is it the case that the amendments will only be required in the ADR for carriage by road from public amenity sites to the intermediate processing facility (similar to special provision 636(b) for lithium cells and batteries), or would it need to be extended to other modes of transport?

Note: This proposal has the potential to be expanded in the future to include a proposal for a new special packing provision in the Model Regulations under P003 specifically for UN 2037 waste gas cartridges, which is equivalent to PP87 under P207, and to include UN No. 2037 in LP200 and its associated L2.

If the proposal is deemed to be capable of consideration, a formal proposal will be submitted at a subsequent meeting.

Figure 1



Aerosols

Gas Cartridges

Justification

Safety: After use and removal from the operating device the valves on all gas cartridges (UN 2037) may not re-seal perfectly. Gas cartridges at an industrial site in Ireland were collected in a plastic drum with a removable head. On removal of the top a distinct gas smell was experienced, which indicated that a flammable atmosphere was building up inside the drum. It would serve to improve safety if the requirements for ventilation as contained in PP87 were applied to waste gas cartridges. P003, which currently applies to gas cartridges, does contain a general requirement that precautions against inadvertent release are addressed, but as gas cartridges do not contain a release mechanism, this will not alert to the possibility that used cartridges may leak. There are also the puncture type gas cartridges e.g. small camping gas cartridges, which may still contain gas residues at the time of disposal.

Enforceability: This proposal would serve to bring current practices at public amenity sites in line with the regulation and would thus improve compliance.