

REUNIÕES INTERNACIONAIS DA ÁREA DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS REALIZADAS DE OUTUBRO 2011 A JANEIRO 2012

91ª SESSÃO DO GRUPO DE TRABALHO DOS TRANSPORTES DE MERCADORIAS PERIGOSAS DA CEE/ONU (WP.15) Genebra, 8 a 11 de novembro de 2011

1. Participação na sessão

Constatou-se uma presença elevada de delegações governamentais (28 países, de toda a Europa, incluindo o Cazaquistão, a Fed. Russa e a Ucrânia), da Comissão Europeia e de 6 organizações internacionais. Presidiu à sessão o delegado português, Presidente do WP.15, coadjuvado pela Vice-Presidente Ariane Roumier (França).

2. Interpretação do ADR

Foram discutidas e adotadas orientações de aplicação em casos controversos suscitados por diversos países, designadamente em relação à construção de carroçarias para veículos de explosivos, à compatibilização da formação ADR com a formação de motoristas de pesados ("CAM", na versão portuguesa), à emissão de certificados ADR para condutores que se encontram em países diferentes dos seus, e à disciplina dos transportes de mercadorias perigosas que compreendem um percurso marítimo ou aéreo antes ou depois de um percurso rodoviário.

3. Adoção das emendas para a versão 2013 provenientes das Reuniões Comuns RID/ADR/ADN

Concluído que está o ciclo bienal 2010/2011 dos trabalhos das RC's, o WP15 passou minuciosamente em revista, e confirmou, corrigiu ou rejeitou as conclusões a que tais trabalhos conduziram. Os textos estavam sistematizados num espesso documento síntese (INF8, de 86 páginas). Na especialidade, foram objeto de ajustamento as soluções normativas a seguir nas isenções do transporte de combustíveis líquidos quando contidos em máquinas ou aparelhos de queima, e ao transporte de produtos explosivos do N° ONU 0331 em cisternas ADR, tendo sido rejeitada, para já, a introdução no ADR da possibilidade de utilização rodoviária de "contentores para granel flexíveis" (trata-se de um equipamento em borracha, de grande capacidade, da casa dos 3000 litros, utilizado no transporte marítimo de produtos perigosos entre a Rússia e os Estados Unidos, e que estes dois países tentaram fazer aceitar nas organizações especializadas europeias, apesar das dúvidas que surgiram quanto à segurança do seu transporte por estrada).

4. Novas emendas ADR para entrarem em vigor em 1.1.2013

Foram examinadas e aprovadas várias alterações especificamente rodoviárias, relativas ao manuseamento e estiva de mercadorias nos veículos (incluída a remissão para uma norma especializada EN de 2010), aos conetores elétricos nos veículos ADR, à articulação entre a formação geral exigida para os trabalhadores das empresas que operam com mercadorias perigosas e a formação especializada dos conselheiros de segurança e dos condutores ADR, e à melhor precisão terminológica de diversos conceitos do texto actual do Acordo. No difícil e polémico tema das restrições de circulação de veículos com mercadorias perigosas através de túneis rodoviários, foi apreciada e finalmente rejeitada por maioria a iniciativa de organizações empresariais (com apoio de alguns países) de fazer reverter a decisão do WP15 de submeter os carregamentos de mercadorias de "quantidades limitadas" em quantidade total superior a 8 toneladas à restrição de passagem nos túneis E.

5. Eleição do Presidente do WP15 para 2012

Sendo regimental escolher-se na sessão de outono de cada ano o Presidente para o ano seguinte, o signatário - que vem exercendo essas funções desde 1996, havia sugerido no ano passado que o Grupo deveria começar a pensar em escolher uma pessoa diferente para o mandato de 2012, por considerar que as organizações necessitam de renovação. Apesar desse alerta (que consta da ata da 89ª sessão), o WP15 insistiu em reeleger o mesmo Presidente, sob proposta da Alemanha e da Espanha, tendo a votação sido unânime. Ao iniciar, assim, um 17º mandato anual, acompanhado da Vice-

Presidente Ariane Roumier, não se deve deixar de considerar que se trata de uma situação gratificante para a Administração portuguesa e para o IMTT.

6. Questões diversas

O WP15 tratou ainda de diversas questões relacionadas com temas transversais que correm atualmente nas organizações especializadas da ONU com incidência nos transportes, como sejam os ITS e a década mundial da segurança rodoviária.

O delegado português

(a) José Alberto Franco

40ª SESSÃO DO SUBCOMITÉ DE PERITOS DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS (TDG) DO CONSELHO ECONÓMICO E SOCIAL (ECOSOC) Genebra, 28 de novembro a 7 de dezembro de 2011

1. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses a tenu sa quarantième session du 28 novembre au 7 décembre 2011 sous la présidence de M. J. Hart (Royaume-Uni) et la vice-présidence de M. C. Pfauvadel (France).

2. Ont participé à cette session des experts des pays suivants: Afrique du Sud; Allemagne, Argentine; Australie; Autriche, Belgique; Brésil; Canada; Chine; Espagne; États-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; Finlande; France; Japon; Kenya, Mexique, Norvège, Pays-Bas, République de Corée, Royaume-Uni, Suède et Suisse.

3. En vertu de l'article 72 du Règlement intérieur du Conseil économique et social, des observateurs de la Roumanie y ont également participé.

4. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) était également représentée.

5. Des représentants de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) étaient présents.

6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes ont participé aux débats sur des points intéressant leur organisation: American Biological Safety Association (ABSA); Association du transport aérien international (IATA); Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE); Association européenne des gaz industriels (EIGA); Australian Explosives Industry Safety Group (AEISG); Compressed Gas Association (CGA); Conseil international des associations chimiques (ICCA); Conseil international des associations de fabricants de grands récipients pour vrac (ICIBCA); Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); Dangerous Goods Advisory Council (DGAC); Dangerous Goods Trainers Association (DGTA); European Battery Recycling Association (EBRA); European Metal Packaging (EMPAC); Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA); Fédération Internationale des Associations de Pilotes de ligne (IFALPA); International Association for the Promotion and Management of Portable Rechargeable Batteries (RECHARGE); International Confederation of Drum Manufacturers (ICDM); International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP); International Confederation of Container Reconditioners (ICCR); International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA); International Fibre Drum Institute (IFDI); International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA); International Tank Container Organisation (ITCO); International Vessel Operators Dangerous Goods Association (IVODGA); KiloFarad International (KFI); Organisation internationale de normalisation (ISO); Portable Rechargeable Battery Association (PRBA); Responsible Packaging Management Association of Southern Africa (RPMASA); Sporting Arms and Ammunition Manufacturers' Institute (SAAMI); et World Nuclear Transport Institute (WNTI).

7. La Directrice de la Division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), Madame Eva Molnar, a souhaité la bienvenue aux participants et a informé le Sous-Comité des coupes budgétaires qui allaient affecter le secrétariat de la CEE-ONU dans le cadre du budget programme de 2012-2013, ainsi que des discussions en cours sur la revue de la réforme 2005 de la CEE-ONU. Elle a également remercié les experts ou observateurs du Sous-Comité qui avaient participé ou contribué activement au succès de la table ronde sur le «Transport des marchandises dangereuses: dimensions régionales et globales» organisée le 1^{er} mars 2011 lors de la session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU. Elle a informé le Sous-Comité que le thème du segment à orientation politique à la prochaine session (28 février 2012) sera les systèmes de transport intelligents, et elle a invité tous les délégués intéressés à participer.

8. Elle a aussi rappelé que la CEE-ONU ne se contentait pas de fournir des services de secrétariat au Sous-Comité et au Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (Sous-Comité SGH), elle assurait en outre une mise en œuvre effective des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses pour le transport terrestre au niveau régional, au travers notamment des instruments juridiques RID, ADR et ADN. Elle a invité les experts du Sous-Comité venant d'autres régions d'assurer bien sûr la mise en œuvre du Règlement type au travers de leur législation nationale, mais aussi de le promouvoir dans leurs régions respectives, qu'il s'agisse de l'Asie et du Pacifique, de l'Afrique, du Moyen Orient, de l'Amérique du Nord ou de l'Amérique latine et des Caraïbes.

9. Le Président s'est félicité, au nom du Sous-Comité, de la qualité du service fourni par le secrétariat de la CEE-ONU et a souhaité que les réformes en cours ne portent pas préjudice à ses travaux. Bien que la CEE-ONU ait a priori une vocation régionale, les services fournis par son secrétariat dans le domaine des transports de marchandises dangereuses et du SGH concernent le monde entier et il conviendrait d'en tenir compte lorsque les questions de ressources sont discutées. Il a également relayé l'appel du Directeur pour une promotion plus active du Règlement type dans les autres régions.

10. M. Ed de Jong (Pays-Bas), en tant que Président du Groupe de travail sur les explosifs, a informé le Sous-Comité des progrès intersessions réalisés, entre autres sur les difficultés à effectuer les épreuves du Manuel d'épreuves et de critères et sur l'épreuve O.I relative aux matières comburantes solides. Il s'attendait à ce qu'un nombre suffisant de documents soit soumis à la prochaine session, mais il s'agirait probablement, pour la plupart, de documents informels tardifs.

11. Le Sous-Comité a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat après l'avoir modifié pour tenir compte des documents informels (INF.1 à INF.51).

A. Propositions d'amendements à la liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2

1. Disposition spéciale 135 : classement du sel de l'acide dichloroisocyanurique

12. Le Sous-Comité est convenu que ce sel, bien que ne répondant pas aux critères de la division 5.1, pouvait répondre aux critères d'autres classes, par exemple ceux relatifs au danger pour l'environnement aquatique. La disposition spéciale a été modifiée en conséquence (voir annexe I). Certains experts ont cependant souhaité que l'on fournisse des données détaillées sur ce sel pour que l'on puisse indiquer sa classification exacte. Il a été noté également que d'autres dispositions spéciales de ce genre devraient éventuellement être modifiées dans le même sens. Le DGAC a été invité à examiner la possibilité de proposer des amendements supplémentaires à une autre session.

2. Classement et emballage de l'amiante

13. La plupart des experts n'étaient pas favorables à la proposition de l'Australie car ils estimaient qu'elle n'était pas suffisamment étayée du point de vue scientifique. Certains experts ont fait remarquer que l'utilisation de l'amiante était interdite dans de nombreux pays, et que les transports concernaient le plus souvent des produits résultant des opérations de désamiantage. En ce sens les dispositions actuelles leur paraissaient satisfaisantes, sans qu'ils soient opposés à une amélioration. L'expert de l'Australie a retiré sa proposition afin qu'il puisse étudier le sujet plus profondément et a prié les parties intéressées à lui fournir des commentaires.

3. Classement du chlorure de mercure I

14. Le Sous-Comité a décidé que le chlorure de mercure I devait être transporté en tant que matière relevant de la division 6.1, groupe d'emballage III, mais qu'étant donné que ce composé n'était pas transporté en grandes quantités au niveau international, il devait être classé sous le numéro ONU 2025, composé solide de mercure, n.s.a. La disposition spéciale 66 devrait être modifiée en conséquence et une rubrique faisant référence au No. ONU 2025 devrait être incluse dans l'index alphabétique (voir annexe I).

4. Nouveau numéro ONU et nouvelle disposition spéciale pour un nouveau type de lanceur de confettis

15. L'experte de l'Allemagne a pris note des observations formulées par le Sous-Comité et annoncé qu'elle allait établir une proposition officielle pour la prochaine session.

5. Transport de caloducs

16. L'experte de l'Espagne a retiré le document et a dit qu'elle soulèverait éventuellement la question à la prochaine session.

B. Classification des liquides visqueux de la classe 3 en groupe d'emballage III

17. Le Sous-Comité a noté que le Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI (Sous-Comité DSC) avait décidé de s'en tenir à la limite de 30 litres mais sans indiquer la raison pour laquelle elle figurait dans le Code IMDG. L'OACI avait indiqué qu'une limite de 450 litres dépassait largement les quantités maximales autorisées pour le transport aérien, mais qu'une quantité de 100 litres sur les aéronefs cargo serait acceptable. Pour les transports terrestres, la Réunion commune RID/ADR/ADN avait indiqué qu'aucun problème de sécurité n'avait été signalé avec la limite actuelle de 450 litres et estimait qu'il conviendrait de consulter l'industrie pour mesurer les conséquences économiques d'un abaissement, en particulier à 30 litres, s'il était envisagé.

18. Le Sous-Comité est convenu de s'en tenir à la limite de 450 litres pour le Règlement type, quitte à l'OACI et à l'OMI d'imposer des restrictions plus sévères si elles le jugent justifié pour des raisons de sécurité propres à leurs modes respectifs.

C. Divers

1. Amendements aux diagrammes de décision servant au classement des matières autoréactives et des peroxydes organiques

19. Plusieurs délégations ont fait remarquer qu'il y avait des contradictions entre l'approche proposée pour le Règlement type et celle proposée pour le SGH dans la variante No. 1 et qu'il y avait également quelques contradictions entre le diagramme proposé et les conditions de transport, par exemple les quantités autorisées dans les emballages selon l'instruction P520. Suite aux discussions, le représentant de l'ICCA a retiré sa proposition et a indiqué qu'il en soumettrait une nouvelle suivant la variante No. 2 qui n'entraînerait pas de modification des principes de classement.

2. Nos. ONU 2211 et 3314, polymères expansibles en granulés dégageant des vapeurs inflammables et matières plastiques pour moulage en pâte, en feuille ou en cordon extrudé, dégageant des vapeurs inflammables

20. Le Sous-Comité a noté qu'il existait actuellement sur le marché des polymères expansibles en granulés et des matières plastiques pour moulage qui répondent à la description des Nos ONU 2211 et 3314 mais qui ne dégagent que des quantités négligeables de vapeurs inflammables. Certains experts étaient donc favorables à la proposition d'exempter certains types de ces matières mais préféreraient une approche plus conservatrice en rappelant que des accidents ont eu lieu avec ces matières. Il conviendrait donc de prévoir des méthodes d'évaluation du danger sur la base d'épreuves qui pourraient être incluses dans le Manuel d'épreuves et de critères, en tenant compte des températures élevées que l'on peut rencontrer dans certaines régions du globe. Le représentant de l'ICCA a dit qu'il soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session.

3. Classement des mélanges contenant une matière dangereuse pour l'environnement

21. Les avis étaient partagés sur ce document. Certains experts ont considéré que, pour l'exemple présenté (acétone en mélange avec une matière dangereuse pour l'environnement), les dispositions actuelles étaient claires et il fallait appliquer le 2.0.2.9 qui conduit à un classement sous une rubrique n.s.a. D'autres experts étaient d'avis que cette proposition avait du mérite car du point de vue de la sécurité, ils estimaient qu'il serait préférable dans ce cas d'utiliser le No. ONU 1090, acétone en solution.

22. Le représentant de l'ICCA a été invité à présenter une nouvelle proposition compte tenu des commentaires, et en l'étayant par des exemples plus concrets de classements différents par l'industrie soulignant les conséquences sur les conditions de transport.

4. Gouttes de sang séchées et échantillons pour la recherche de sang dans les matières fécales

23. Le Sous-Comité a adopté les modifications au 2.6.3.2.3.5 proposées par l'OMS en supprimant toutefois la référence aux critères d'inclusion dans d'autres classes car ces gouttes et échantillons ne sont pas susceptibles de répondre à ces critères. En outre une exemption supplémentaire pour les échantillons prélevés à des fins de transfusion ou de transplantation a été ajoutée entre crochets au 2.6.3.2.3.7 pour confirmation à la prochaine session (voir annexe I).

5. Briquets-lampes contenant des piles au lithium métal

24. Le Sous-Comité a pris note des problèmes posés par ce nouveau type de briquets à gaz qui contiennent aussi des piles au lithium. L'expert de la Chine a proposé de mettre à disposition son expertise scientifique pour mieux déterminer les risques posés et l'expert du Royaume-Uni préparera une proposition en tenant compte des divers commentaires formulés.

6. Instructions d'emballage en GRV de matières solides susceptibles de se transformer en matières liquides

25. Le DGAC proposait de revenir sur la décision prise en 2008 de ne pas autoriser les GRV approuvés pour le transport de liquides pour le transport de solides. Les arguments étaient que cette décision empêchait l'utilisation de ces GRV pour le transport de solides qui peuvent se liquéfier en cours de transport et que cette pratique acceptée auparavant n'avait jamais révélé de problèmes en matière de sécurité.

26. Plusieurs experts étaient opposés à cette proposition car elle contredisait le principe selon lequel les GRV doivent être éprouvés tels que préparés pour le transport et qu'il n'y avait aucune garantie qu'un GRV éprouvé pour le transport de matières liquides satisfaisait aux épreuves pour les matières solides. Les conditions d'épreuve sont différentes, notamment pour le taux de remplissage pour l'épreuve de chute, et les comportements des liquides et des solides sont différents dans une épreuve de chute en termes d'absorption d'énergie. Ils auraient souhaité qu'avant de prendre une décision, les fabricants et les organismes d'épreuve présentent des données comparatives des résultats d'épreuve de chute sur les mêmes GRV remplis de solides et de liquides. Ils estimaient en outre qu'il n'était pas sérieux pour la crédibilité du Sous-Comité de revenir sur des décisions prises récemment, compte tenu des effets sur la formation et des risques de malentendus avec les services de contrôle.

27. A la demande de plusieurs experts, la proposition a été mise aux voix et adoptée (voir annexe I).

7. Disposition spéciale 335: Exemption pour les petites quantités de matières dangereuses pour l'environnement

28. Certains experts ont estimé que la réglementation actuelle était satisfaisante et qu'il n'était pas nécessaire de compliquer le Règlement type avec de nouvelles exemptions pour une gamme limitée d'emballages. D'autres experts estimaient que la proposition avait du mérite. Le représentant de l'ICCA a déclaré qu'il soumettrait une proposition révisée pour la prochaine session

8. Ampoules contenant de petites quantités de marchandises dangereuses

29. Le Sous-Comité a reconnu que la question du transport des ampoules contenant des marchandises dangereuses, y compris les ampoules mises au rebut, méritait d'être traitée. La plupart des experts ont soutenu une approche globale. Le représentant de la GLF a été invité à fournir à l'experte du Royaume-Uni des informations détaillées sur les matières dangereuses que renfermaient actuellement ces ampoules ainsi que sur celles qu'elles étaient susceptibles de renfermer à l'avenir, compte tenu de l'évolution des techniques, de manière à ce qu'une proposition officielle puisse être établie pour la prochaine session.

9. Déchets non nettoyés d'emballages ayant contenu des marchandises dangereuses

30. Le Sous-Comité a noté qu'en raison de l'existence d'une législation européenne relative à la collecte des déchets d'emballage aux fins de leur recyclage ou de leur élimination, il était devenu urgent pour les pays européens d'élaborer des dispositions s'appliquant au transport de ces emballages contaminés par des résidus de marchandises dangereuses, et que cette question était à l'examen depuis plusieurs années dans le cadre des sessions de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

31. Certains experts n'ont pas été convaincus de la nécessité d'introduire de telles dispositions dans le Règlement type puisque la question pouvait être examinée à l'échelon local ou régional. D'autres ont estimé que les déchets visés ne devaient pas être transportés s'ils présentaient un risque ou que, dans tous les cas, des précautions devaient être prises, notamment pour les emballages contaminés par des matières toxiques et les emballages contaminés par des marchandises dangereuses susceptibles de réagir en entrant en contact les uns avec les autres.

32. Il a été confirmé que les déchets d'emballage étaient également transportés par voie maritime aux fins de leur recyclage, non seulement dans l'espace européen entre des îles et le continent, mais également sur de longues distances, notamment entre l'Afrique du Sud et la Chine. Il était donc pertinent de s'intéresser à la question dans le cadre du Règlement type.

33. L'experte du Royaume-Uni a dit qu'elle étudierait la question plus avant en tenant compte des observations faites. Les conclusions du débat qui aura lieu à la session de mars 2012 de la Réunion commune RID/ADR/ADN devraient également être portées à l'attention du Sous-Comité, tout comme les documents de référence pertinents.

10.Amendements à l'instruction d'emballage P 602

34. Le représentant du CEFIC soumettra une proposition officielle à la prochaine session.

11.Gaz toxiques adsorbés

35. Les délégations ont été invitées à apporter au représentant du COSTHA des réponses aux questions soulevées.

Systèmes de stockage de l'électricité (point 3 de l'ordre du jour)

A.Piles au lithium endommagées, défectueuses ou au rebut

1.Transport des piles et des batteries au lithium au rebut

36. L'examen de ces questions a été confié à un groupe de travail de pause déjeuner, avec pour mandat d'examiner:

- a) Les différentes caractéristiques techniques entre les piles et batteries au lithium neuves et les piles et batteries au lithium usagées;
- b) La nécessité ou non d'envisager une approbation des autorités compétentes pour les transports de piles et batteries au lithium usagées;
- c) Si les piles et batteries au lithium usagées, en mélange ou non avec d'autres piles ou batteries, doivent être transportées comme marchandises de la classe 9 ou suivant un régime d'exemption;
- d) Si les prescriptions proposées peuvent s'appliquer aux transports de piles et batteries à technologie mixte ou uniquement aux piles et batteries au lithium;
- e) À partir de quel moment, dans la chaîne d'élimination ou de recyclage, les piles et batteries n'entrent plus dans le champ d'application de la disposition spéciale SPXXX proposée; et
- f) Dans quelle mesure les systèmes de protection contre les courts-circuits sont nécessaires et peuvent être appliqués de façon pratique.

37. Suite aux conclusions de ce groupe de travail, un nouveau document sera préparé pour la prochaine session.

2.Transport des piles et des batteries au lithium endommagées ou défectueuses

38. Il a été décidé de transmettre la proposition à un groupe de travail de pause déjeuner qui déterminerait s'il était possible de définir des prescriptions différentes pour les petites et grandes piles et batteries.

39. Suite aux conclusions de ce groupe de travail, un nouveau document sera préparé pour la prochaine session.

B.Emballages pour grandes batteries

Grands emballages pour piles et batteries au lithium

40. La proposition visant à ajouter une nouvelle instruction pour grands emballages pour les piles et batteries au lithium ion de grandes dimensions a été appuyée par la plupart des experts mais ils ont estimé qu'un certain nombre de précisions devraient être apportés au texte proposé, notamment en ce qui concerne, entre autres, la spécification du type d'emballage (extérieur ou grand emballage) aux paragraphes (1) et (2) et le champ d'application de l'instruction d'emballage (toutes les piles et batteries; seulement celles ayant une masse brute supérieure à 12 kg; batteries simples uniquement; assemblages de batteries...). Les auteurs de la proposition ont été invités à tenir compte des commentaires émis et de réviser leur proposition en conséquence.

41. Le Sous-Comité a examiné une proposition révisée présentée dans le document informel INF.45 qui paraissait plus acceptable mais posait des problèmes de compréhension au niveau rédactionnel. Le représentant de PRBA a été invité à présenter une nouvelle proposition officielle pour la prochaine session en tenant compte des commentaires et en indiquant clairement les principes fondamentaux qui régissent la proposition d'instruction pour grand emballage LP 903.

C. Divers

1. Marquage des piles au lithium

42. La proposition visant à demander l'apposition sur les piles d'un marquage indiquant qu'il s'agit d'un modèle de pile qui a passé avec succès les épreuves sur modèle type a été largement appuyée. Certaines délégations ont toutefois émis des réserves quant à la valeur ajoutée de l'apposition d'une telle marque du point de vue de la sécurité à moins que des mesures appropriées pour garantir la traçabilité de sa mise en œuvre soient prises. D'autres ont estimé, en outre, que le marquage imposerait une responsabilité supplémentaire de vérification.

43. Après un échange d'opinions à ce sujet, le Sous-Comité a pris une décision de principe en faveur du développement d'une telle marque et l'expert des États-Unis a été invité à revoir sa proposition compte tenu des observations formulées lors de la discussion.

2. Transport en conteneurs de systèmes de batteries au lithium ionique

44. Compte tenu de la prolifération sur le marché des batteries au lithium ionique dans des équipements à usage industriel ou destinées au grand public, le Sous-Comité a reconnu qu'il conviendrait de développer le plus rapidement possible des dispositions spécifiques visant à réglementer leur transport en conteneurs sous forme de systèmes de batteries et a noté la volonté du représentant de PRBA d'établir une proposition à ce sujet.

Propositions diverses d'amendements au Règlement type pour le transport de marchandises dangereuses (point 4 de l'ordre du jour)

A. Emballages

1. Grands emballages de secours

45. Les propositions d'amendement aux chapitres 1.2 et 6.6 du Règlement type présentées aux paragraphes 4, 6, 8 et 11 du document ont été adoptées, moyennant des modifications mineures à la définition de « grand emballage de secours » et aux alinéas (a), (b) et (c) du nouveau paragraphe 6.6.5.1.9 (voir annexe I).

2. Renvois à des normes ISO

46. La proposition de mettre à jour les références aux normes ISO pour lesquelles de nouvelles révisions auraient déjà été publiées et d'introduire une période transitoire de 6 ans pour leur application, afin de permettre au secteur de s'adapter aux nouvelles dispositions et de prendre en compte les temps nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions du Règlement type dans les règlements modaux applicables a reçu un certain soutien. Toutefois, à la lumière des préoccupations exprimées par certains représentants de l'industrie sur les aspects techniques de certaines des dispositions contenues dans les normes révisées, le Sous-Comité a estimé que davantage de temps était nécessaire pour évaluer les implications de leur application et pour consulter les représentants de l'industrie au niveau national. Il a été également décidé de porter les amendements proposés par l'ISO à l'attention de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

47. Le Sous-Comité est convenu que dans le cas où la proposition serait finalement adoptée, un texte expliquant la logique pour l'établissement des mesures transitoires pour l'application des normes devrait figurer dans les principes directeurs du Règlement type. Le représentant de l'ISO a indiqué qu'il soumettrait une proposition à ce sujet le moment venu.

3. Définitions de tubes et de conteneurs à gaz à éléments multiples

48. Le Sous-Comité a noté que l'ISO procédait à une révision de la norme ISO 10286 (Terminologie) et que dans ce cadre elle prévoyait d'étendre la notion de tube non seulement aux récipients à pression transportables construits sans soudure mais aussi aux récipients à pression composites de grande taille pour lesquels de nouvelles normes sont envisagées.

49. Certains experts estimaient que dans la mesure du possible les définitions ne devraient pas inclure de référence au mode de construction et devraient rester plus générales, les prescriptions en matière de construction devant figurer dans la partie 6 comme il convient. Il a été noté toutefois que dans ce cas précis, la référence à une construction sans soudure permet de différencier les tubes des fûts à pression de taille similaire.

50. Le Sous-Comité a préféré s'en tenir à la définition actuelle des tubes, tout en notant les travaux de normalisation en cours sur les tubes composites. Il envisagera la possibilité d'introduire des prescriptions appropriées pour autoriser le transport dans ces tubes composites une fois que les travaux de normalisation auront davantage progressé et qu'il pourra s'assurer, sur la base de propositions pour les conditions de transport, que ces transports peuvent être effectués en toute sécurité.

51. La proposition relative à la définition de conteneurs à gaz à éléments multiples a été adoptée (voir annexe I).

4. Echantillons de récipients à pression : possibilité d'évaluation de la conformité et du marquage UN

52. De nombreuses délégations ont exprimé leur intérêt pour discuter de la question des transports dans des récipients qui ne sont pas prévus par le Règlement type mais qui doivent être utilisés dans des contextes spécifiques et dont le transport ne peut actuellement être effectué que dans le cadre de la réglementation nationale ou de dérogations faisant intervenir diverses autorités compétentes pour le transport international.

53. La plupart des experts reconnaissent qu'il conviendrait de trouver une solution au problème spécifique de ces divers récipients à pression en titane utilisés par les industries de prospection pétrolière et gazière, mais le document posait aussi le problème plus général de la reconnaissance des normes ou codes de construction nationaux pour des récipients transportés internationalement non prévus par le Règlement type et pour lesquels aucune norme internationale existe.

54. La plupart des experts considéraient qu'en principe il est préférable d'introduire des dispositions appropriées dans le Règlement type, ou des références à des normes reconnues internationalement, lorsqu'il s'agit d'autoriser au niveau mondial des transports internationaux par divers modes de transport, si ces matériels sont transportés.

55. L'introduction d'une procédure permettant de transporter des récipients ne répondant qu'à des normes ou codes nationaux, comme prévu au niveau européen dans un cadre réglementaire et juridique bien défini, paraissait plus difficile dans le cadre du Règlement type qui ne possède qu'un statut de recommandation.

56. Compte tenu des discussions, l'experte de l'Allemagne a indiqué qu'elle présenterait une proposition visant à régler le problème par des règles de nature plus générique.

5. Emballages d'une contenance dépassant 450 litres (6.1.1.1 d)

57. Les avis étaient partagés sur la proposition de modification du 6.1.1.1 d), certains experts craignant que la modification entraîne de nouveaux problèmes d'interprétation. Toutefois, après discussion de propositions orales alternatives, la proposition originale, mise aux voix, a été adoptée (voir annexe I).

58. Il ressort de cette décision que :

a) Dans le cadre du chapitre 6.1, aucun emballage, qu'il soit destiné au transport de matières liquides ou solides, ne doit avoir une masse nette supérieure à 400 kg ;

b) Les emballages dits « simples » au sens des instructions d'emballage et les emballages composites, c'est-à-dire tout emballage qui n'est pas considéré comme emballage combiné, doivent avoir une contenance maximale de 450 litres s'ils contiennent des liquides ;

c) Les emballages visés au b) ci-dessus peuvent avoir une contenance supérieure à 450 litres s'ils contiennent des matières solides ;

d) Les emballages combinés, comportant des emballages intérieurs qui contiennent des matières solides ou des matières liquides, peuvent avoir une capacité volumétrique supérieure à 450 litres pour autant que la masse nette n'excède pas 400 kg.

B. Citernes mobiles

1. Inspection de l'intérieur des citernes mobiles utilisées pour le transport de matières organométalliques hydroréactives

59. Le Sous-Comité a noté que le lavage des citernes pour procéder à l'inspection de l'intérieur des citernes nuisait à la qualité des produits dans la mesure où il était difficile d'éliminer les eaux de lavage du fond des citernes ce qui entraînait des contaminations du produit lors du remplissage suivant. Plusieurs experts étaient favorables à la proposition de l'ICCA de dispenser les citernes destinées au transport des matières organométalliques hydroréactives de cette prescription d'examen de l'intérieur de la citerne lors de l'inspection périodique des deux ans et demi, compte tenu du fait que ces produits ne sont pas corrosifs s'ils ne sont pas contaminés par de l'eau.

60. D'autres experts estimaient que la question est réglée par la troisième phrase du 6.7.2.19.5 qui permet d'omettre l'examen intérieur de la citerne lorsque celle-ci est destinée au transport d'une seule matière, sous réserve de conditions approuvées par l'autorité compétente ou de l'organisme désigné par elle. Il suffisait d'étendre cette solution, par l'intermédiaire d'une disposition spéciale TP, aux citernes exclusivement destinées au transport des matières organométalliques hydrosolubles.

61. Cette solution, mise aux voix, a été préférée à celle proposée par l'ICCA (voir annexe I).

2.Périodes transitoires pour les citernes mobiles ONU destinées au transport de liquides

62. La proposition de modifier les dispositions transitoires contenues dans les dispositions TP35, TP37, TP38 et TP39 n'a pas été appuyée, la plupart des experts estimant qu'une prolongation de la période transitoire désavantagerait économiquement les opérateurs qui ont déjà pris des mesures pour le renouvellement de leur flotte de citernes.

63. Plusieurs experts ont appuyé l'idée de principes directeurs pour la modification du code de transport en citernes mobiles affecté à des matières particulières avec cependant quelques réserves sur les textes proposés. Par exemple la référence aux défaillances catastrophiques au paragraphe 9 devrait être supprimée car elle pourrait donner l'impression que les modifications du code affecté se font par réaction à des accidents, alors qu'en réalité elles sont effectuées pour anticiper et éviter des accidents. De même, la période transitoire de 15 ans éventuellement prévue au paragraphe 11 paraissait trop longue, et certains experts estimaient que les périodes transitoires devraient être déterminées au cas par cas compte tenu des exigences de sécurité et des répercussions économiques effectives.

64. L'expert du Royaume-Uni élaborera une nouvelle proposition en tenant compte des commentaires.

C.Marquage et étiquetage

1.Marques de mise en garde pour les engins sous fumigation et pour les engins de refroidissement ou de conditionnement

65. Plusieurs experts ont émis des réserves sur la proposition de réduire de 25 mm à 10 mm la hauteur des lettres sur la marque de mise en garde pour les engins sous fumigation, motivée par le fait qu'il ne paraît pas possible d'utiliser des lettres d'une hauteur de 25 mm sur une marque de dimension de 300 mm par 250 mm. Ils estimaient que les dimensions globales de la marque étaient des dimensions minimales, et que si ces dimensions minimales ne suffisaient pas pour indiquer le texte, il convenait d'utiliser des dimensions supérieures. La lisibilité du texte sur cette marque leur paraissait d'importance primordiale pour la sécurité.

66. Il a également été fait remarquer que ces marques étaient recommandées depuis longtemps dans diverses directives de l'OMI et qu'il conviendrait de consulter cette organisation avant d'en modifier les caractéristiques. D'autre part elles sont déjà utilisées en pratique et il conviendrait de vérifier si le problème évoqué est réel.

67. Il a été convenu de garder la proposition du Royaume-Uni à l'ordre du jour de la prochaine session en attendant de vérifier comment ces dispositions sont mises en œuvre à l'heure actuelle. L'experte de la Suède a indiqué qu'elle soumettrait le cas échéant une proposition officielle remplaçant le document informel INF.19 suivant les résultats des investigations.

2.Version révisée de propositions relatives à la description des étiquettes, des plaques-étiquettes, des symboles, des inscriptions et des marques

68. Plusieurs experts ont exprimé des réserves sur la proposition de réduire les dimensions minimales des marques pour quantités limitées et de danger pour l'environnement aquatique de 100 mm x 100 mm à 90 mm x 90 mm. La motivation selon laquelle il convenait de prévoir une marge de 5 mm sur le bord extérieur pour les besoins pratiques d'impression d'étiquettes ne leur paraissait pas acceptable dans la mesure où il ne s'agit pas d'étiquettes mais de marques, et où le même problème se poserait si l'on réduisait les dimensions minimales imposées.

69. L'expert du Royaume-Uni a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition. Il conviendrait de prévoir un texte pour les principes directeurs expliquant l'approche systématique retenue pour la description des étiquettes, plaques-étiquettes, symboles et marques, y compris en ce qui concerne les dimensions spécifiées.

3.Inscription de la date de fabrication sur les emballages des types 1H et 3H

70. La proposition de modification du 6.1.3.1 a) a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe I).

4. Interprétation et clarification des paragraphes 5.2.1.1 et 5.4.1.4 en ce qui concerne le transport multimodal

71. Le Sous-Comité a rappelé que les lettres «UN» précédant le numéro ONU devaient être considérées comme un symbole puisqu'elles devaient être marquées sur des colis. Il ne faut donc pas les traduire dans les autres langues du Règlement type ou des règlements modaux. Elles ne doivent pas non plus être traduites dans les documents de transport, car l'information que ceux-ci contiennent doit correspondre au marquage.

72. De même, il ne convient pas de traduire certains acronymes qui doivent figurer sur les colis, comme «LSA» ou «SCO».

73. Les représentants de l'OMI et de l'OACI ont été invités à informer leurs services de traduction en conséquence.

74. Un membre du secrétariat a rappelé que le Comité avait à l'origine pour mandat, en 1953, de recommander pour chaque groupe ou classe, les marques ou étiquettes permettant d'identifier les risques par une illustration sans qu'il faille se reporter à un texte écrit. Le Comité estime par conséquent que les nouvelles marques et étiquettes doivent privilégier les symboles et éviter de recourir à des textes qui ne sont pas toujours compris par les travailleurs du transport dans les différentes parties du monde.

Échange de données informatisé aux fins de la documentation (point 5 de l'ordre du jour)

75. Le Sous-Comité a pris note des travaux effectués par la Réunion commune RID/ADR/ADN et notamment par son groupe informel sur la télématique, ainsi que la proposition de l'expert du Royaume-Uni pour une identification électronique des données relatives à chaque rubrique de la liste des marchandises dangereuses du Règlement type et des règlements associés qui faciliterait une utilisation universelle de la télématique dans le cadre des transports internationaux de marchandises dangereuses.

76. Plusieurs experts estimaient que ces développements sortaient du cadre de la réglementation et relevaient davantage des activités des secteurs professionnels intéressés qui ont déjà mis au point des logiciels appropriés pour contrôler ou faciliter le transport des marchandises dangereuses dans le cadre de leurs activités.

77. D'autres experts ont souligné qu'au niveau européen il ne s'agissait pas d'imposer des techniques d'échange de données informatisé à des entreprises qui utilisent déjà des solutions informatiques pour leurs besoins professionnels mais de profiter des avantages de l'informatique pour une meilleure mise en œuvre de la réglementation, les échanges entre divers intervenants, les autorités et les services d'intervention d'urgence, et ceci dans un cadre uniforme international qui nécessite une harmonisation des procédures et des systèmes de communication de données.

78. Le Sous-Comité sera tenu informé des progrès en la matière au niveau européen et des suggestions pour une application plus universelle.

Coopération avec l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) (point 6 de l'ordre du jour)

A. Dispositions applicables aux colis contenant moins de 0.1 kg d'hexafluorure d'uranium

79. Le Sous-Comité a noté que l'AIEA souhaitait une nouvelle rubrique pour l'hexafluorure d'uranium en colis exceptés contenant moins de 0.1 kg, et qu'elle souhaitait que cette rubrique soit affectée à la classe 7 (variante No. 1 de la proposition) et non à la classe 8 (variante No. 2 de la proposition correspondant à la logique actuelle de la disposition spéciale 290).

80. Plusieurs experts ont appuyé cette proposition sous réserve cependant de modifications aux textes proposés pour les conditions de transport.

81. Plusieurs experts, s'appuyant sur l'interprétation des données fournies par l'AIEA dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2011/46 faite par l'expert de l'Autriche dans le document informel INF.36, ont souhaité que le risque subsidiaire de division 6.1, groupe d'emballage I, soit également pris en compte.

82. Comme il n'y avait pas de proposition officielle d'ajout de risque subsidiaire, ou de remplacement du risque 8 par le risque 6.1, il a été décidé de ne pas discuter de cette question à la présente session, étant entendu qu'elle pourrait être discutée à des sessions ultérieures sur la base de documents officiels. Il a été suggéré que les experts du Sous-Comité SGH soient également consultés à ce sujet, puisqu'ils sont experts des risques chimiques pour la santé.

83. Le représentant de l'IATA a noté que la proposition induit des contradictions par rapport aux procédures habituelles en matière de marquage et d'étiquetage, notamment aucune étiquette pour le risque principal de la classe 7 ne serait prévue.

Les contradictions entre les éléments d'information demandés dans le document de transport, l'étiquetage et le marquage ne pourraient qu'entraîner des problèmes opérationnels et des refus d'expédition dans les aéroports. Plusieurs délégués se sont associés à ce point de vue.

84. Il a été décidé de confier l'examen des textes proposés pour les conditions de transport à un groupe de pause déjeuner, qui ne devrait pas statuer sur la question de risque subsidiaire 6.1 mais qui pourrait la garder à l'esprit en examinant les conditions d'emballage.

85. Le Sous-Comité a examiné le texte proposé par le groupe de travail de pause déjeuner dans le document informel INF.49 et noté que certains passages avaient été laissés entre crochets en vue de leur examen ultérieur, lors de la prochaine session, notamment l'indication du risque subsidiaire de la division 6.1 et la disposition concernant l'étiquetage des colis avec un étiquette conforme au modèle n° 7A de la classe 7 pour bien faire apparaître le risque primaire.

86. Le représentant de l'AIEA a dit que les discussions relatives aux dangers autres que ceux de la classe 7 relevaient de la compétence du Sous-Comité, mais que les dispositions portant exclusivement sur le danger de radioactivité devaient correspondre point pour point à celles figurant dans le Règlement de l'AIEA, et que l'AIEA n'imposait pas d'étiquette de la classe 7 pour les colis exceptés. Il a ajouté qu'à des fins de compromis, l'on pourrait utiliser l'étiquette requise par la réglementation des transports aériens pour les colis exceptés renfermant des matières radioactives.

87. Ce débat a de nouveau soulevé la question de l'ordre de prépondérance des caractéristiques de danger. Certains experts ont fait observer que l'hexafluorure d'uranium était une matière très corrosive, et vraisemblablement très toxique, ce qui appelait l'application des dispositions les plus strictes du Règlement type, tandis que, du point de vue radiologique, elle était réputée présenter un risque très mineur qui n'avait même pas à faire l'objet d'un étiquetage. Ce manque de logique apparemment était susceptible d'être source de confusions dans les opérations de transport. Certains experts ont également estimé que les dispositions proposées étaient des exceptions à ce qui était déjà une exception, et que cette façon d'aborder le problème était de nature à compliquer le transport de la matière susmentionnée, plutôt qu'à le simplifier.

88. Le Sous-Comité a noté que le Règlement de l'AIEA ne traitait pas en détail de dangers autres que ceux de la classe 7 et que le fait de classer cette matière dans la classe 7, la classe 8 ou la division 6.1, ou de lui attribuer un quelconque risque subsidiaire, n'aurait en tout cas aucune incidence sur le texte du Règlement de l'AIEA et que la seule mesure qui était attendue du Sous-Comité à ce stade était l'attribution d'un numéro ONU et d'une désignation officielle de transport. Par conséquent, le Sous-Comité est convenu de créer une nouvelle rubrique assortie d'un numéro ONU ainsi qu'un nom et une description susceptibles d'être utilisés par l'AIEA dans la prochaine édition de son Règlement. Le reste du texte restera entre crochets afin d'être examiné ultérieurement, lors de la prochaine session.

B. Analyse par le Comité TRANSSC de l'AIEA des propositions d'amendements au Règlement type de l'ONU

89. Le Sous-Comité s'est félicité des procédures adoptées par le Comité des normes de sûreté du transport (TRANSSC) de l'AIEA pour améliorer l'interaction entre les deux organes d'une part pour intégrer dans le Règlement type de l'ONU les amendements au Règlement de l'AIEA, et d'autre part pour permettre à l'AIEA de participer de manière plus active au processus d'amendement du Règlement type.

90. Le Sous-Comité a souligné l'importance de la communication nationale entre experts du Sous-Comité et ceux du Comité TRANSSC.

91. Plusieurs experts ont estimé qu'il conviendrait de prévoir également des réunions conjointes d'experts pour discuter des questions d'intérêt commun, par exemple celles relatives aux matières radioactives présentant des dangers d'autres classes. Ces réunions pourraient se tenir en parallèle avec les sessions du Sous-Comité, conformément à l'usage pour les questions relatives aux explosifs ou aux citernes.

92. Un membre du secrétariat a rappelé que de telles réunions ne pourraient être organisées que si des documents concrets exposant les problèmes à traiter étaient soumis.

C. Révision du Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA (Edition de 2009)

93. Le Sous-Comité a noté que, sous réserve de l'approbation du Conseil des gouverneurs de l'AIEA en mars 2012, l'AIEA publierait une nouvelle édition de son règlement. Une copie de cette nouvelle édition, telle qu'adoptée par le Comité TRANSSC, était reproduite dans le document informel INF.25/Add.1, et les changements apportés étaient mis en évidence dans le document informel INF.25/Add.2.

94. Un membre du secrétariat a indiqué que le secrétariat avait déjà préparé une liste des amendements qu'il conviendrait d'apporter en conséquence au Règlement type de l'ONU, et qu'une copie serait diffusée auprès des experts du Sous-Comité et du Comité TRANSSC pour commentaires avant la préparation finale en mars 2012 d'une proposition d'amendement au Règlement type qui devrait être discutée à la prochaine session. La proposition ne concernerait pas les amendements purement éditoriaux spécifiques à la langue anglaise.

D.Disposition spéciale 172

95. Le Sous-Comité a noté la proposition de modification à la disposition spéciale 172, mais a prié le représentant de l'IATA de la soumettre en tant que document officiel qui pourrait être discuté à la prochaine session dans le cadre de l'alignement du Règlement type de l'ONU sur le Règlement de l'AIEA.

E.Corrections au Règlement type

96. Le Sous-Comité a approuvé les corrections aux 6.4.9.1, 6.4.23.5 a) et 6.4.23.10 d) telles que relevées aux paragraphes 3.25 et 3.26 du rapport du Groupe des questions techniques et éditoriales de l'OMI (DSC 17/3) (voir annexe II).

Harmonisation générale des règlements de transport de marchandises dangereuses et du Règlement type de l'ONU (point 7 de l'ordre du jour)

A.Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG)

97. Le Sous-Comité a pris note des paragraphes pertinents du rapport du Groupe de rédaction et des questions techniques (Groupe E et T) du Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI (Sous-Comité DSC), qui s'était réuni du 26 au 28 septembre 2011 (extraits du document DSC 17/3). Le Sous-Comité s'est prononcé comme suit sur les questions qui lui ont été soumises par le Groupe E et T.

Paragraphe 3.6

98. Le paragraphe 4.1.1.9 du Règlement type de l'ONU sera corrigé (voir annexe II).

Paragraphe 3.9

99. La note concernant la colonne relative à la pression d'épreuves dans les tableaux 2 et 3 de l'instruction P200 du Code IMDG n'est pas pertinente étant donné qu'elle fait référence à la pression de service, concept qui n'est pas utilisé dans le Règlement type ni dans le Code IMDG pour les gaz liquéfiés. Il est utilisé pour les gaz comprimés parce qu'il permet de déterminer le taux de remplissage maximal (voir P200 3) a)), mais le taux de remplissage est déterminé différemment pour les gaz liquéfiés (voir P200 3) b) et c)). Le Sous-Comité a donc invité l'OMI à corriger le Code IMDG en supprimant cette note dans les tableaux 2 et 3.

Paragraphe 3.12

100. Le Sous-Comité a accepté d'ajouter «GAZ RÉFRIGÉRANT R 1113» comme autre désignation officielle de transport pour le numéro ONU 1082 (voir annexe I). S'agissant de la nécessité de vérifier d'autres rubriques pour les produits chimiques qui peuvent être utilisés comme réfrigérants, un membre du secrétariat a indiqué que les rubriques «R» ont été vérifiées il y a plusieurs années et qu'il fournirait le rappel des faits s'il y avait lieu.

Paragraphe 3.16

101. L'idée d'élaborer des dispositions spéciales «BK», comme le proposait le groupe E et T, n'a fait l'objet d'aucune objection, mais cela nécessiterait des propositions spécifiques.

Paragraphe 3.19

102. Le Sous-Comité a accepté d'inclure une référence à la disposition spéciale 318 dans le 5.4.1.4.3 a) (voir annexe I).

Paragraphe 3.21

103. Le Sous-Comité a estimé lui aussi qu'il existait une incohérence entre le texte de la déclaration de l'expéditeur dans le 5.4.1.6.1 et celui de la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses et a décidé de modifier le 5.4.1.6.1 afin de conférer à la déclaration plus de souplesse concernant la description des marchandises dangereuses (voir annexe I).

Paragraphe 3.22

104. Le Sous-Comité a estimé lui aussi que le texte du 5.4.2.1 h) devrait tenir compte de la nouvelle sous-section 5.5.3, mais a considéré que le texte proposé par le Groupe E et T devrait prendre en considération tous les cas visés par le 5.5.3 et pas seulement le dioxyde de carbone solide (voir annexe II).

Paragraphe 3.24

105. Le Sous-Comité a accepté que les lettres dont il est fait mention dans le 6.2.2.7.7 a) soient le signe distinctif des véhicules automobiles en circulation internationale et a corrigé le paragraphe dans ce sens (voir annexe II).

Paragraphe 3.27

106. Le Sous-Comité a accepté que les inscriptions stipulées dans le 6.7.2.20.2, le 6.7.3.16.2 et le 6.7.5.13.2 soient marquées d'une façon durable comme le prescrit le 6.7.4.15.2 et a modifié les paragraphes dans ce sens (voir annexe I). Toutefois il n'est pas nécessaire de modifier le 6.7.2.20.1 ni les paragraphes équivalents étant donné que les informations doivent être apposées par estampage ou par des méthodes équivalentes, ce qui implique qu'elles ont un caractère durable.

Paragraphe 3.29

107. Le Sous-Comité a accepté d'aligner le 6.8.4.6 sur le texte correspondant du Code IMDG (voir annexe II).

Paragraphe 3.36

108. Le Sous-Comité a confirmé qu'il n'était pas nécessaire de faire figurer le nom technique sur les colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées mais il n'a pas jugé utile de modifier la disposition spéciale 274 dans la mesure où les dispositions du chapitre 3.4 concernant le marquage et la documentation sont suffisamment claires à cet égard.

Paragraphe 3.42

109. Le Sous-Comité est convenu que l'emploi de majuscules et de minuscules dans le glossaire de l'appendice B manquait de cohérence. Un membre du secrétariat a expliqué qu'en principe les termes en minuscules n'étaient pas nécessairement utilisés comme désignations officielles de transport alors que ceux en majuscules correspondaient à des rubriques de la liste des marchandises dangereuses. Il a indiqué que cet appendice avait été examiné en vue d'être introduit dans le RID, l'ADR et l'ADN et que le secrétariat pourrait faire une proposition visant à clarifier l'appendice B du Règlement type à la prochaine session.

Paragraphes 4.2 et 4.3

110. Le Sous-Comité a rappelé que dans une chaîne de transport multimodal les expéditeurs étaient tenus de respecter les dispositions les plus sévères applicables à un mode de transport donné et que, par conséquent, les colis présentés à l'expédition conformément aux dispositions du code IMDG ou des instructions techniques de l'OACI devaient être admis au transport terrestre même si l'envoi n'était pas soumis aux règlements applicables aux transports terrestres.

111. Le Sous-Comité a noté qu'en principe et si nécessaire des dispositions spéciales du chapitre 3.3 indiquaient si certaines marchandises dangereuses étaient soumises à réglementation uniquement en ce qui concerne le transport maritime ou aérien.

B.RID/ADR/ADN

1.Conclusions de la session d'automne 2010 de la Réunion commune RID/ADR/ADN

112. Le Sous-Comité a estimé que la question de la signification des termes «tray» en anglais et «bac» en français utilisés dans l'instruction d'emballage P903 b) devrait être résolue dans le cadre des travaux sur le transport des piles au lithium usagées en général.

Paragraphes 24 à 27 (Échantillons d'épreuve pour l'épreuve de vibration sur GRV)

113. Le Sous-Comité a noté qu'il n'existait pas d'accord au niveau européen sur la question de savoir si les GRV en plastique remplis du liquide qu'ils sont destinés à transporter doivent ou non être soumis à un stockage d'une durée de six mois (ou de trois mois avec des liquides de référence) pour prouver leur compatibilité chimique.

114. Plusieurs experts ont estimé que les essais de compatibilité étaient indépendants des épreuves de vibration et que ces derniers pouvaient être effectués sur des échantillons n'ayant pas subi les essais de compatibilité.

115. Le Sous-Comité a noté que les fabricants européens étaient en train d'étudier les effets du stockage préliminaire sur les résultats des épreuves de vibration. Les délégations intéressées ont été invitées à soumettre des documents et des propositions étayées dans le but de démontrer si les épreuves de vibration peuvent se faire indépendamment des essais de compatibilité.

Paragraphe 33 (Texte supplémentaire sur les étiquettes de danger)

116. La plupart des experts ont estimé que le paragraphe 5.2.2.2.1.5 permettait de faire figurer dans la partie inférieure des étiquettes des informations supplémentaires facultatives concernant la nature des risques et les précautions à prendre lors des manipulations, en particulier le numéro ONU précédé ou non des lettres «UN». Ils ont également estimé que si le numéro ONU précédé des lettres «UN» apparaissait dans la partie inférieure de l'étiquette et si leurs dimensions étaient conformes aux prescriptions du paragraphe 5.2.1.1 et respectaient les dispositions du paragraphe 5.2.1.2, il n'était pas nécessaire que cette marque figure également sur le colis.

117. L'expert des États-Unis a annoncé qu'il établirait une proposition destinée à préciser ces questions au chapitre 5.2. Il a été prié de s'intéresser également au chapitre 5.3.

2.Conclusions de la session d'automne 2011 de la Réunion commune RID/ADR/ADN

118. Le Sous-Comité a noté avec satisfaction que la Réunion commune RID/ADR/ADN avait pris les mesures nécessaires pour modifier le RID/ADR/ADN afin de tenir compte des dispositions de la dix-septième édition révisée des Recommandations de l'ONU. Il a pris note également des observations de la Réunion commune au sujet des conclusions de la trente-neuvième session du Sous-Comité et conclu comme suit:

Paragraphe 52 (Symbole de gerbage sur les grands emballages)

119. Le nota du paragraphe 6.5.2.2.2 avait été « copié/collé » en tant que nota du paragraphe 6.6.3.3, négligeant le fait qu'aucune disposition ne s'applique aux grands emballages réparés. Lorsqu'un grand emballage est réparé après avoir été endommagé, il est possible d'en profiter pour y faire figurer le symbole de gerbage, mais rien ne prouve que l'emballage réparé continue à répondre aux normes prescrites. Le Sous-Comité a donc logiquement décidé de procéder à une correction consistant à supprimer la référence à la réparation dans le nota du 6.6.3.3. Revoir le cas des grands emballages réparés nécessiterait des propositions distinctes.

C.Conclusions de la session du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI

120. Certains experts ont constaté avec préoccupation que certaines des décisions qu'avait prises l'OACI étaient susceptibles d'occasionner des problèmes en matière de transport multimodal. Néanmoins, comme le document avait été soumis en retard, les experts n'ont pas eu le temps d'en évaluer les conséquences.

121. Le représentant de l'OACI a été invité à soumettre un document plus fouillé pour la prochaine session afin que les questions soulevées puissent être discutées plus en profondeur.

Principes directeurs relatifs au Règlement type (point 8 de l'ordre du jour)

122. Le Sous-Comité a approuvé en principe la version révisée des principes directeurs relatifs aux emballages, en rappelant toutefois qu'il conviendrait de tenir compte de certaines décisions prises à la présente session, notamment en ce qui concerne l'utilisation, pour le transport de solides, de GRV approuvés pour le transport de liquides.

Questions relatives au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (point 9 de l'ordre du jour)

A. Critères de corrosivité

123. Le Sous-Comité a pris note du rapport concernant les travaux du groupe de travail par correspondance commun TMD/SGH sur la corrosivité (INF.33 et Add.1) et des observations et propositions connexes, qui seraient examinés par le groupe de travail commun SGH/TMD sur les critères de corrosivité au cours de la présente session.

124. La discussion a mis en évidence le fait que le Sous-Comité n'avait pas, s'agissant des aspects relatifs au transport, de position arrêtée sur les diverses questions soulevées. Certains experts ont fait part de leurs réticences quant à l'établissement d'une longue liste SGH, sachant que cette tâche demanderait beaucoup de temps et de ressources et que la classification de leurs produits pouvait être confiée aux industriels. D'autres ont été favorables à l'idée d'une liste élaborée au niveau de l'ONU, tout du moins dans la perspective d'une comparaison des listes disponibles aux fins de la clarification de la classification des produits chimiques mis en quantités importantes sur le marché.

125. Une certaine unité de vues s'est manifestée sur un certain nombre de questions. Au cas où la classification SGH des produits chimiques figurerait dans une liste, il ne devrait pas s'agir d'une classification par défaut. En raison de divergences d'une part entre pratiques de classification et d'autre part entre les classifications actuelles indiquées dans la liste CLP européenne et la liste du Règlement type, l'alignement de la classe 8 sur les indications fournies dans la liste CLP exclurait la possibilité d'une classification dans le groupe d'emballage III. Ceci conduirait aussi à reclasser un grand nombre de matières corrosives dans le groupe d'emballage I, ce qui interdirait l'utilisation de certains emballages, grands récipients pour vrac et citernes, actuellement admis, et aurait des conséquences économiques importantes pour les industriels.

126. Un grand nombre d'experts ont jugé important d'étudier dans le détail les raisons pour lesquelles il existe des classifications divergentes. Ils ont estimé en outre que la répartition actuelle par groupes d'emballage ne devait être révisée que si l'on disposait d'arguments convaincants en faveur de la nécessité de la modifier, notamment des données d'expérience.

127. Certains experts étaient d'avis que la détermination des conditions de transport devait être dissociée des critères de classification SGH pour les catégories de corrosivité 1A, 1B et 1C. D'autres ne partageaient pas cet avis, puisque, à présent, les critères d'affectation aux groupes d'emballages I, II et III sont les mêmes que les critères de classification dans les catégories 1A, 1B et 1C. S'il était démontré que la classification actuelle aux fins du transport est inappropriée pour un grand nombre de matières, il serait possible d'adapter l'approche rationalisée actuelle pour permettre de continuer à utiliser différents types d'emballages et de citernes. À ce jour toutefois, on ne disposait d'aucun élément en faveur d'une modification de cette approche.

128. Il a également été dit que la première tâche en matière de classification devait être la vérification des données d'expérience. Il fallait en priorité accomplir cette tâche, puis appliquer des critères fondés sur les résultats d'essais. Pour les mélanges de matières, le Sous-Comité a appuyé l'utilisation des principes d'extrapolation, qui offrent une marge de sécurité adéquate.

Groupe de travail conjoint SGH/TMD sur les critères de corrosivité

129. Le Groupe de travail conjoint SGH/TMD sur les critères de corrosivité s'est réuni le 6 décembre 2011 sous la présidence de M. R. Foster (Royaume-Uni) avec la participation d'experts des deux sous-comités SGH et TMD.

130. Le Sous-Comité a pris note des conclusions du Groupe de travail portées oralement à son attention par le président du Sous-Comité, puis distribuées par la suite sous la forme du document informel INF.51, et a exprimé sa grande satisfaction au vu des résultats obtenus. Le Sous-Comité est convenu, sous réserve de l'accord du Sous-Comité SGH, qu'une autre session

de ce groupe devrait être organisée durant sa prochaine session ou celle du Sous-Comité SGH (été 2012). Il a été suggéré que l'on pourrait renouveler cette expérience s'il s'avérait que l'application des critères du SGH menait à des classifications contradictoires pour d'autres dangers ou si d'autres questions d'intérêt commun se posaient.

B. Critères relatifs à l'hydroréactivité

131. Le Sous-Comité a pris note du rapport intérimaire présenté par l'expert de l'Allemagne, relevant notamment la nécessité d'une coopération accrue entre les laboratoires d'épreuve pour améliorer la méthode d'épreuve N.5 qui permet de mesurer le taux d'émission de gaz au contact avec l'eau, ainsi que de la contribution des toxicologues une fois que la méthode aura été améliorée afin d'évaluer les dangers pour la santé.

132. Le Sous-Comité a noté que le Transportation Research Board des États-Unis d'Amérique (US TRB) avait mobilisé des ressources permettant de financer un programme de recherche à cette fin. Il serait donc utile de faire participer les contractants aux travaux du Sous-Comité.

133. Le Sous-Comité a décidé que toutes les informations disponibles sur les méthodes d'épreuves devaient être transmises dès que possible à l'expert de l'Allemagne. Une réunion du groupe de travail, avec la participation du contractant US TRB pourrait être organisée en marge de la prochaine session, afin d'examiner toutes les informations disponibles et de fixer les étapes suivantes, étant entendu que le travail sur ce sujet se poursuivra au cours de la prochaine période biennale. Il conviendrait aussi de porter cette réunion à l'attention du Sous-Comité SGH.

C. Divers

1. Classement des explosifs désensibilisés aux fins de la distribution et de l'utilisation

134. Le Sous-Comité a noté que l'expert de l'Allemagne regrettait le manque d'appui manifesté en faveur de l'avancement des travaux réalisés sur la question. Des principes de base avaient certes été arrêtés en 2007-2008, mais ils ont été remis en cause par certains experts en décembre 2008 et il a été convenu de suivre une approche différente, à condition que des données pertinentes à l'appui ou contre cette approche soient fournies. Or, aucune donnée ou résultat d'épreuve n'avait été communiqué depuis lors.

135. Le Sous-Comité a confirmé l'intérêt qu'il portait à la poursuite des travaux engagés et a exhorté les délégations intéressées à fournir des données pertinentes; sinon, il pourrait être plus approprié de revenir à la démarche d'origine. Il a été convenu qu'une partie du temps de travail imparti au Groupe de travail des explosifs devrait être consacrée à cette question à la prochaine session. L'expert des Pays-Bas a été invité à porter cette décision à l'attention du Président du Groupe de travail sur les explosifs de sorte que le Groupe international des experts sur les matières instables (IGUS) puisse aussi examiner la question. Le Groupe de travail devrait garder à l'esprit que ces activités devaient être effectuées dans le cadre du SGH et pas uniquement du point de vue des transports.

2. Matières et mélanges possédant des propriétés explosives mais non classés comme explosifs

136. Plusieurs délégations ont estimé que le meilleur moyen de traiter, du point de vue communication des dangers, les propriétés explosives des matières non classées comme explosives pour le transport et le stockage était de transmettre les informations par le biais de fiches de données de sécurité à l'intention des utilisateurs, une fois ces matières retirées de l'emballage.

137. Le Sous-Comité est convenu que la question méritait peut-être de faire l'objet de nouvelles discussions sur le long terme, mais il a recommandé d'ajouter une note au tableau 2.1.2 de la section 2.1.3 du SGH en guise de solution à court terme (voir annexe III).

Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

A.Demandes de statut consultatif

1.Fertilizers Europe

138. Le Sous-Comité a pris note que l'Association européenne des producteurs d'engrais (EFMA), dotée du statut consultatif auprès du Conseil économique et social, avait changé de nom et s'appelait désormais «Fertilizers Europe».

2.Dangerous Goods Trainers Association (DGTA)

139. Le Sous-Comité a accordé le statut consultatif à la DGTA afin de lui permettre de participer aux travaux relevant du domaine d'activité de cette association.

3.Global Lighting Forum (GLF)

140. Le Sous-Comité a accordé le statut consultatif au GLF afin de lui permettre de participer aux travaux relevant du domaine d'activité de cette organisation.

B.Résolution 2011/25 du Conseil économique et social

141. Le Sous-Comité a pris note de la résolution 2011/25 relative aux travaux du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, adoptée par le Conseil le 27 juillet 2011.

C.Condoléances

142. L'expert des Pays-Bas a fait part au Sous-Comité du décès de M. Wieger Visser, âgé de 67 ans, survenu le 12 octobre 2011. Avant sa retraite M. Visser représentait les Pays-Bas aux sessions de la Commission de sécurité du RID et avait présidé la Réunion commune RID/ADR/ADN pendant dix ans. Il avait également participé aux sessions du Sous-Comité à de nombreuses reprises en tant que membre de la délégation de l'OTIF. M. Visser avait consacré l'essentiel de sa vie professionnelle à la sécurité du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et il avait toujours été un ardent défenseur de la systématisation de la réglementation et de la rationalisation des approches. Le Sous-Comité a observé une minute de silence en sa mémoire et le Président a exprimé ses condoléances au nom du Sous-Comité.

D.Questions relatives aux artifices de divertissement

143. Le Sous-Comité a salué l'initiative de l'expert des États-Unis d'Amérique visant à débattre de la mise en œuvre du système actuel de classement par défaut des artifices de divertissement à un niveau régional et national. Il a invité les délégations intéressées à s'inscrire à la vidéoconférence proposée et à fournir les renseignements demandés au terme de l'inscription afin de permettre à l'expert des États-Unis d'Amérique de réaliser une enquête qui servira de base de discussion pour la vidéoconférence.

E.Programme de travail pour 2012-2013, évaluations bisannuelles, et cadre stratégique pour 2014-2015

144. Le Sous-Comité a pris note avec intérêt des informations communiquées par le secrétariat, à la demande du Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe, en rapport avec le budget-programme pour 2012-2013 et 2014-2015, sachant que bien que son programme de travail relève de la responsabilité directe du Conseil économique et social, celui-ci doit figurer, à des fins budgétaires, dans la documentation relative aux activités menées au titre du sous-programme des transports de la CEE-ONU.

145. Le Sous-Comité a approuvé le texte qui avait été établi par le secrétariat avec quelques modifications rédactionnelles mineures. Il a notamment accueilli avec satisfaction, et encouragé, les activités d'assistance technique, dans la mesure des ressources disponibles, et s'est dit satisfait des efforts fructueux déployés à ce jour par le secrétariat dans ce domaine, en dépit des ressources limitées.

146. Le représentant de l'AIEA a déclaré que l'Agence prévoyait de mettre en place un programme de coopération technique dans des pays africains aux fins de la mise en œuvre du Règlement de l'AIEA, et qu'elle envisageait d'associer le secrétariat de la CEE-ONU à cette initiative, afin de promouvoir dans le même temps la mise en œuvre des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

F. Décennie d'action pour la sécurité routière

147. Le Sous-Comité a pris note du rapport sur l'amélioration de la sécurité routière préparé par l'OMS en consultation avec les commissions régionales de l'ONU et autres partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, qui devrait être discuté par l'Assemblée générale à sa soixante-sixième session (A/66/389). Il a relevé en particulier le paragraphe 72 b) qui recommande à l'Assemblée générale d'appeler les Etats Membres à adhérer aux instruments juridiques internationaux de l'ONU relatifs à la sécurité routière et à appliquer, mettre en œuvre et promouvoir leurs dispositions ou leurs règles de sécurité, par exemple « ... les instruments de l'ONU régissant le transport des marchandises dangereuses par route ou autres instruments fondés sur le Règlement type annexé aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ... ».

Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

148. Le Sous-Comité a adopté le rapport sur sa quarantième session et les annexes y afférentes en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

(reproduzido do "rapport" oficial ST/SG/AC.10/C.3/80)

COMITÉ DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS (COMISSÃO EUROPEIA) Bruxelas, 19.12.2011

Adoption of the Agenda and minutes of the previous meeting

The agenda was adopted with a number of additional information points under Any Other Business. The minutes of the previous meeting were adopted.

Adoption of the rules of the Committee

The Commission presented a draft for the revised rules of procedure of the committee, taking into account the requirements established by the Lisbon treaty and the changes in EU legislation on the transport of dangerous goods. The draft rules also address the issue of technical preparation in view of EU coordination for OTIF meetings within the boundaries set by the Council decision on the EU accession to COTIF.

The rules will be submitted later to the committee for their final adoption.

EU accession to COTIF

The Commission informed the committee on the implications of EU accession to Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980 (COTIF). The accession agreement and the Council decision on the accession define the preparations and the representation of the EU in OTIF meetings, including those on the transport of dangerous goods by rail.

A representative of the Commission unit responsible for railway policies made a presentation on the practical implications of the accession. The presentation is available on the CIRCA site of the committee.

The Council decision on accession to COTIF defines clearly the role of the preliminary discussions within the transport of dangerous goods committee which cannot be modified by internal arrangements in the committee.

Several Member States indicated that issues where a decision is already taken in another international meeting may raise problems in the context of coordination. Furthermore, certain practical arrangements regarding on-the-spot coordination, such as interpretations and meeting rooms were raised. The Commission reminded that the Council Working Party on land transport is the competent body to agree on the EU position.

On the issue of shared and exclusive competences the Commission reminded that the EU has exclusive competence on international agreements that may affect common rules or alter their scope (TFEU Article 3), such as those of Directive 2008/68/EC.

Framework Directive on the inland transport of dangerous goods

The Commission presented to the committee the new requests for national derogations made by four Member States. The committee had an informal technical exchange of views on these proposals.

The Commission plans to submit the list of national derogations for the opinion of the Committee in spring 2012 by means of a written procedure.

The Commission made an inventory the information notes published in the Official Journal concerning the application of Directive 2008/68/EC in Member States since the previous meeting:

- OJ 2011/C 24/06 of 26.1.2011 by Latvia concerning transport of dangerous goods by rail to OSJD countries;
- OJ 2011/C 93/09 of 23.3.2011 by Estonia concerning transport of dangerous goods by rail to OSJD countries; and
- OJ 2011/C 180/12 of 21.6.2011 by Hungary concerning transport of certain dangerous goods by agricultural tractors.

Transportable pressure equipment Directive

The chair explained to the committee that the existing committee cannot act as the group of experts consulted in view of the preparation of delegated acts under the new Directive on transportable pressure equipment (2010/35/EU).

However, the specific guidelines on technical details, referred to in whereas clause 20 of Directive 2010/35/EU, are not a delegated act. The informal exchange of view on the guidelines reconfirmed that Member States' authorities and industry would welcome such guidelines.

Some Member States and industrial organisations have already provided written comments on the first informal draft on specific guidelines that the Commission distributed in May 2011. The Commission welcomed any further such comments and observations.

The Commission will consider the different options of establishing a pertinent working group to gather feedback from different market operators and authorities, while taking into account the formal request

to establish exchange of experience (Article 28 of Directive 2010/35/EU) and coordination of notified bodies (Article 29).

Any other business

A large number of issues were addressed to inform the members of the committee notably on:

- reminding reporting obligations according to Directive 95/50/EC and their timing.
- organisation of grants for translations of international agreements in 2012. A similar round of call for grants that was organised in 2011 is to be organised in 2012 once the budgetary decisions are taken.
- Commission proposal under the Euratom treaty on registration of carriers of radioactive materials. The proposal for a Council regulation has been adopted (COM(2011) 518 of 30.8.2011) and the negotiations on the proposal will take place at the Council.
- action plans vis-à-vis explosives and chemical-biological-nuclear-radioactive (CBNR) threats. The Commission services responsible for this work have decided to launch a range of studies on the CBRN issue, including one on best practises in the transport sector. As regards the explosives action plan a stock-taking is being planned for 2012, including a possible stake-holder conference during the spring.
- possible EU support activities to apply for the retention of expertise in the sector of transport of dangerous goods. The main source of such support in the EU context is channelled through the European Social Fund through programs implemented at national level. However, the programmes usually focus on disadvantaged workers. The next round of proposals is starting in 2013.
- France indicated that a working group on telematics under the Joint Meeting will meet in January.
- the Organization for the Prohibition of Chemical Weapons (OPCW) organised on 8-11 November 2011 in the Hague the second table-top exercise on the prevention of terrorism involving the use of chemical agents. This exercise aimed at increasing the awareness of the risk of chemical threats and at enhancing international and inter-sectoral cooperation. As transport of chemical substances might be a target for terrorists OPCW may wish at some stage to address also transport security.
- information on dangerous goods rules applied under the OSJD. The Commission has contracted a study called "*Compliance regarding EU-Railway law and OSJD-Railway law*". It should be noted that the study is for information only and does not constitute the view of the Commission. It is available for download at:

http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_03_compliance_railway_law.pdf

Next meeting

The next committee is tentatively planned for the first half of June 2012.

List of participants

Belgium	Ministry for Mobility and Transport
Bulgaria	Ministry of Transport, Information Technology and Communications, Maritime Administration
Czech Republic	Ministry of Transport
Denmark	Danish Transport Authority

Germany	Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development
Spain	Ministry of Transport, Ministry of Industry, Tourism and Commerce
France	Ministry of Sustainable Development
Italy	Ministry of Infrastructure and Transport
Latvia	Ministry of Transport
Lithuania	Ministry of Transport and Communications
Luxembourg	National Control Authority
Malta	Transport Malta
Netherlands	Ministry of Infrastructure and Environment
Austria	Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology
Poland	General Road Transport Inspectorate
Slovakia	Ministry of Transport
Finland	Ministry of Transport and Communications, Traffic Safety Agency
Sweden	Swedish Civil Contingences Agency
United Kingdom	Department for Transport
Switzerland	Ministry of Transport
CEN	European Committee for Standardization
CER	Community of European Railways
ECMA	European Cylinder Makers Association
EIGA	European Industrial Gases Association
FECC	European Association of Chemical Distributors

(reproduzido das “minutes” oficiais)