



Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques

Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses

Trente-neuvième session

Genève, 20-24 juin 2011

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation générale des règlements de transport
des marchandises dangereuses avec le Règlement type**

Proposition d'harmonisation relative au transport des marchandises dangereuses par route et par mer

Communication de l'expert de l'Espagne¹

Introduction

1. L'actuel chapitre 7.1 (Dispositions générales) de l'ADR donne la définition de ce qu'il faut entendre par «structurellement propre à l'emploi» dans le cas d'un grand conteneur. La même définition est utilisée pour les conteneurs au paragraphe 7.4.6.4.2 du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) pour les conteneurs. Or ces définitions diffèrent quelque peu l'une de l'autre (voir le texte souligné).

L'actuel paragraphe 7.1.4 de l'ADR et du RID est libellé comme suit:

«Le terme “structurellement propre à l'emploi” s'entend d'un conteneur qui ne présente pas de défauts importants affectant ses éléments structuraux tels que les longerons supérieurs et inférieurs, les traverses supérieures et inférieures, les seuils et linteaux de portes, les traverses de plancher, les montants d'angle et les pièces de coin. On entend pas “défauts importants” tout enfoncement ou pliure ayant plus de 19 mm de profondeur dans un élément structural, quelle que soit la longueur de cette déformation, toute fissure ou rupture d'un élément structural, la présence de plus d'un raccord ou l'existence de raccords improprement exécutés (par exemple par recouvrement) aux traverses supérieures ou inférieures ou aux linteaux de portes ou de plus de deux raccords à l'un quelconque des longerons supérieurs ou

¹ Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2011-2012, adopté par le Comité à sa cinquième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/76, par. 116 et ST/SG/AC.10/38, par. 16).

inférieurs ou d'un seul raccord dans un seuil de porte ou un montant d'angle, le fait que les charnières de portes et les ferrures soient grippées, tordues ou cassées, hors d'usage ou manquantes, le fait que les joints et garnitures ne soient pas étanches ou tout désalignement d'ensemble suffisant pour empêcher le positionnement correct du matériel de manutention, le montage et l'arrimage sur les châssis ou les véhicules (wagons).

En outre, toute détérioration d'un élément quelconque du conteneur, quel que soit le matériau de construction, comme la présence de parties rouillées de part en part dans les parois métalliques ou de parties désagrégées dans les éléments en fibre de verre, est inacceptable. Cependant, l'usure normale, y compris l'oxydation (rouille), et la présence de légères traces de choc et d'éraflures, et les autres dommages qui ne rendent pas l'engin impropre à l'emploi ni ne nuisent à son étanchéité aux intempéries sont acceptables.».

L'actuel paragraphe 7.4.6.4.2 du Code IMDG est libellé comme suit:

«.2 L'expression "structurellement propre à l'emploi" s'entend d'un conteneur ou d'un véhicule qui ne présente pas de défauts importants affectant ses éléments structuraux tels que, pour les conteneurs, les longerons supérieurs et inférieurs, les traverses supérieures et inférieures, les seuils et linteaux de portes, les traverses de plancher, les montants d'angle et les pièces de coin. On entend par défauts importants tout enfoncement ou pliure ayant plus de 19 mm de profondeur dans un élément structural, quelle que soit la longueur de cette déformation; toute fissure ou rupture d'un élément structural; la présence de plus d'un raccord, ou l'existence de raccords improprement exécutés (par exemple par recouvrement) aux traverses supérieures ou inférieures ou aux linteaux de portes; ou de plus de deux raccords à l'un quelconque des longerons supérieurs ou inférieurs; ou d'un seul raccord dans un seuil de porte ou un montant d'angle; le fait que les charnières de portes et les ferrures soient grippées, tordues, cassées, manquantes ou hors d'usage, le fait que les joints et garnitures ne soient pas étanches ou, pour les conteneurs, tout désalignement d'ensemble suffisant pour empêcher le positionnement correct du matériel de manutention, le montage et l'assujettissement sur les châssis ou les véhicules, ou l'insertion dans les cellules des navires.

.3 *En outre, toute détérioration d'un élément quelconque du conteneur ou du véhicule, quel que soit le matériau de construction, comme la présence de parties rouillées de part en part sur les parois métalliques ou de parties désagrégées dans les éléments en fibre de verre, est inacceptable. Cependant, l'usure normale, y compris l'oxydation (rouille), et la présence de légères traces de choc et d'éraflures, et les autres dommages qui ne rendent pas l'engin impropre à l'emploi ni ne nuisent à son étanchéité aux intempéries sont acceptables.».*

2. Dans l'ADR, les prescriptions ci-dessus s'appliquent à tous les grands conteneurs servant au transport de marchandises dangereuses mais, dans le Code IMDG, elles ne s'appliquent qu'aux marchandises de la classe 1 autres que celles affectées à la division 1.4.

3. Dans l'un et l'autre cas – l'ADR (pour toutes les classes de marchandises dangereuses) et le Code IMDG (pour les marchandises de la classe 1 à l'exception de celles relevant de la division 1.4) –, il est prescrit que si le conteneur (grand conteneur ou conteneur classique) n'est pas «structurellement propre à l'emploi», il ne doit pas être présenté pour le transport.

Proposition

4. Il est proposé le texte ci-après pour le paragraphe 7.1.3.3.1:

«Un conteneur, un véhicule routier ou un wagon de chemin de fer ne doit être présenté pour le transport de ~~matières et objets explosibles~~ marchandises dangereuses, exception faite de celles relevant de la classe 1, division 1.4, que s'il est structurellement propre à l'emploi, ce qui doit être prouvé (pour les conteneurs seulement) par la présence d'une plaque d'agrément CSC (Convention internationale sur la sécurité des conteneurs) (...).».

En conséquence, le titre du paragraphe 7.1.3.3 devrait aussi être modifié comme suit:

«Transport de ~~matières et objets explosibles~~ marchandises dangereuses en conteneurs, dans des véhicules routiers ou dans des wagons de chemin de fer».

Justification

5. À notre avis, il n'est pas possible d'accepter des divergences qui risquent d'avoir une incidence sur le transport en grands conteneurs ou en conteneurs classiques de marchandises dangereuses, selon la réglementation utilisée pour le mode de transport concerné.
