

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune de la Commission d'experts du RID
et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses**

Berne, 16-20 mars 2020

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN :
questions en suspens****Prescriptions applicables aux engins de transport
structurellement propres à l'emploi****Communication de l'expert du Conseil européen
de l'industrie chimique (CEFIC)*, *****Résumé*

- Résumé analytique :** La question des prescriptions applicables aux engins de transport « structurellement propres à l'emploi » est réexaminée à la lumière des récentes décisions du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses à sa cinquante-sixième session.
- Mesure à prendre :** Il est proposé d'apporter des modifications à la section 7.1.4 et au paragraphe 7.3.1.13 du RID/ADR.
- Documents :** Document informel INF.15 de la session d'automne 2017 de la Réunion commune (CEFIC) ; ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/148, par. 31 (rapport de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses sur sa session de l'automne 2017) ; ST/SG/AC.10/C.3/2019/40 (Allemagne, CEFIC), Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, cinquante-sixième session.

* 2020 (A/74/6 (sect.20) et supplémentaire, sous-programme 2).

** Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2020/24.



Introduction

1. Le présent document résume les différentes portées des prescriptions concernant la notion de « structurellement propre à l'emploi » applicables en vertu du paragraphe 7.1.3.3.1 du Règlement type aux engins de transport lorsqu'ils sont utilisés uniquement pour le transport de matières et objets explosibles de la classe 1, telles qu'elles ont été adoptées dans la section 7.1.2 du code IMDG, comparées aux prescriptions applicables aux grands conteneurs structurellement propres à l'emploi évoqués au paragraphe 7.1.4 du RID/ADR, qui sont généralement applicables au transport de toutes les classes. L'application des prescriptions concernant la notion de « structurellement propre à l'emploi » n'est donc pas harmonisée entre les différents modes, à la seule exception de celles concernant les conteneurs pour vrac et les conteneurs pour vrac souple, qui sont prescrites aux paragraphes 7.3.1.13 et 7.3.2.10 du RID/ADR et contenues en conséquence dans le code IMDG.

Contexte

2. Le manque d'harmonisation a fait l'objet du document INF.15 élaboré par le CEFIC pour la Réunion commune RID/ADR/ADN en septembre 2017¹. La Réunion commune a estimé que le CEFIC devrait d'abord faire part de ses préoccupations au Sous-Comité d'experts de l'ONU, ce qui lui permettrait de soumettre une proposition officielle qui tienne compte de l'opinion du Sous-Comité (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2018/148).

3. Lors de la cinquante-sixième session du Sous-Comité, les experts de l'Allemagne et du CEFIC ont présenté conjointement des propositions visant à harmoniser les prescriptions relatives à la notion de « structurellement propre à l'emploi » pour tous les conteneurs (ST/SG/AC.10/C.3/2019/40²). La plupart des délégations ont estimé que les différences qui existent entre les prescriptions relatives à la notion de « structurellement propre à l'emploi » applicables aux engins de transport de matières explosibles par rapport à d'autres classes n'étaient pas justifiées et ont approuvé l'idée d'une harmonisation entre les modes. Les amendements proposés aux sections respectives du Règlement type ont finalement été adoptés sans modifications supplémentaires.

Conclusion

4. Tous les engins de transport utilisés pour transporter des marchandises dangereuses devraient être structurellement propres à l'emploi, ce qui signifie que l'approche actuelle du RID/ADR doit être maintenue. Toutefois, la définition de « structurellement propre à l'emploi » devrait être modifiée pour tenir compte de l'évolution technique des dernières années. Les références à des enfoncements ou pliures de plus de 19 mm de profondeur devraient être supprimées. Il n'y a aucune justification technique au critère de 19 mm et son application engendre des problèmes pratiques car il contredit les « Recommandations concernant l'harmonisation de l'interprétation et de la mise en œuvre de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs », mises à jour en 2013, y compris les lignes directrices concernant les défauts structurels des conteneurs (circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1 de l'OMI).

5. C'est sur la base du projet de texte récemment adopté pour la vingt-deuxième édition révisée du Règlement type (à partir de 2021) en ce qui concerne la prescription « structurellement propre à l'emploi » des engins de transport, et en l'appliquant au transport de toutes les classes de marchandises dangereuses, qu'il est proposé de modifier les sections correspondantes du RID/ADR.

¹ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/dgwp15a1/INF15e.pdf>.

² <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/dgac10c3/2019-40e.pdf>.

Proposition

6. Modifier la section 7.1.4 de l'ADR comme suit, le texte destiné spécifiquement au RID est mis [entre crochets] (le texte supprimé est ~~biffé~~ et le texte ajouté est souligné) :

« 7.1.4 ~~Un grand conteneur ne doit être présenté pour le transport que s'il est structurellement propre à l'emploi.~~

~~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 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, 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.~~

~~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.~~

~~Avant d'être chargé un conteneur doit être examiné afin d'assurer qu'il ne contient pas de résidus d'un chargement précédant et que le plancher et les parois intérieures ne présentent pas de saillies.~~

L'intérieur et l'extérieur d'un engin de transport doivent être inspectés avant le chargement, afin de s'assurer de l'absence de tout dommage susceptible d'affecter son intégrité ou celle des marchandises devant y être chargées.

L'engin de transport doit être inspecté afin de s'assurer qu'il est structurellement propre à l'emploi, qu'il est exempt de résidus incompatibles avec le chargement, que le plancher, les parois intérieures et le plafond, le cas échéant, ne présentent pas de saillies susceptibles d'affecter le chargement qui se trouve à l'intérieur et que les conteneurs sont exempts de dommages susceptibles d'affecter l'étanchéité aux intempéries du conteneur, lorsque c'est exigé.

L'expression "structurellement propre à l'emploi" s'entend d'un engin de transport qui ne présente pas de défauts importants affectant ses éléments structuraux. Pour les engins de transport multimodaux, les éléments structuraux sont notamment les longerons supérieurs et inférieurs, les traverses supérieures et inférieures, les montants d'angles et les pièces de coin et, pour les conteneurs, les seuils et linteaux de portes et les traverses de plancher. On entend par "défauts importants" :

a) Les pliures, fissures ou ruptures dans un élément structural ou de soutien et tout endommagement de l'équipement de service ou du matériel d'exploitation qui affecte l'intégrité de l'engin :

b) Tout désalignement d'ensemble ou tout dommage causé aux attaches de levage ou à l'interface de l'équipement de manutention suffisant pour empêcher le positionnement correct du matériel de manutention, le montage et l'arrimage sur les châssis, véhicules routiers ou wagons, ou l'insertion dans les cellules du navire et, le cas échéant :

c) Les charnières de porte, joints de porte et ferrures grippés, tordus, cassés, hors d'usage ou manquants.

NOTA : Pour le remplissage des citernes mobiles et des conteneurs à gaz ONU à éléments multiples (CGEM), voir le chapitre 4.2 ; pour le remplissage des citernes fixes (véhicules-citernes)[(wagons-citernes)], citernes démontables, véhicules-batteries, conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes dont les réservoirs sont construits en matériaux métalliques, ainsi que des véhicules-batteries [wagons-batteries] et des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), voir le chapitre 4.3 ; pour le remplissage des citernes en matière plastique renforcée de fibres [conteneurs-citernes en plastique], voir le chapitre 4.4 ; pour les citernes à déchets opérant sous vide, voir le chapitre 4.5 ; pour le remplissage des conteneurs pour vrac souples, voir le chapitre 7.3. ».

7. Modifier le paragraphe 7.3.1.13 de l'ADR comme suit, le texte destiné spécifiquement au RID est mis [entre crochets] (le texte supprimé est ~~biffé~~ et le texte ajouté est souligné) :

« 7.3.1.13 Avant de remplir un conteneur pour vrac, conteneur ou véhicule [ou wagon , il faut procéder à une inspection visuelle pour s'assurer qu'il est structurellement propre à l'emploi, que ses parois intérieures, plafond et plancher sont exempts de saillies ou de dommages susceptibles d'affecter le chargement et que les doublures intérieures ou l'équipement de rétention des matières ne présentent pas d'accrocs, de déchirures ou de dommage susceptible de compromettre ses capacités de rétention de la cargaison. Le terme "structurellement propre à l'emploi" s'entend d'un conteneur pour vrac, conteneur ou véhicule [ou wagon] 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 par "défauts importants" ~~[, si e'est pertinent pour le moyen de transport utilisé,]~~ :

a) Les pliures, fissures ou ruptures dans un élément structural ou de soutien et tout dommage causé à l'équipement de service ou au matériel d'exploitation qui affectent l'intégrité du conteneur pour vrac, conteneur ou véhicule [du wagon] ;

~~b) 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 ; Tout désalignement d'ensemble et tout dommage causé aux attaches de levage ou à l'interface de l'équipement de manutention 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 du navire et, le cas échéant ;~~

~~e) Plus de deux raccords à l'un quelconque des longerons supérieurs ou inférieurs ;~~

~~d) Tout raccord dans un seuil de porte ou un montant d'angle ;~~

~~ec) Charnières de porte, joints de porte et ferrures grippées, tordues, cassées, hors d'usage ou manquantes ;~~

~~f) Joints et garnitures non étanches ;~~

~~g) Tout désalignement d'ensemble d'un conteneur pour vrac ou conteneur suffisamment important pour empêcher le positionnement correct du~~

~~matériel de manutention, le montage et l'arrimage sur les châssis [ou wagons] ou véhicules ; [, ou l'insertion dans les cellules du navire] ;~~

~~h) Tout endommagement des attaches de levage ou de l'interface de l'équipement de manutention ; ou~~

~~i) Tout endommagement de l'équipement de service ou du matériel d'exploitation. ».~~
