



---

**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, 19-23 mars 2012

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN: nouvelles propositions****Proposition d'harmonisation relative au transport  
des marchandises dangereuses par route et par mer<sup>1,2</sup>****Communication du Gouvernement espagnol****Introduction**

1. L'actuel chapitre 7.1.4 (Dispositions générales) du RID et 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). Or, ces définitions diffèrent quelque peu l'une de l'autre (les différences apparaissent en caractères soulignés).

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*

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106 et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 c)).

<sup>2</sup> Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires sous la cote OTIF/RID/RC/2012/5.

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 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.»

2. Dans le RID et l'ADR, les prescriptions ci-dessus s'appliquent aux grands conteneurs servant au transport de tous types de marchandises dangereuses mais, dans le Code IMDG, elles ne s'appliquent aux conteneurs ou véhicules que pour les marchandises de la classe 1.
3. Dans l'un et l'autre cas – le RID et l'ADR (pour toutes les classes de marchandises dangereuses) d'une part et le Code IMDG (pour les marchandises de la classe 1) d'autre part –, il est prescrit que si le conteneur (RID et ADR) ou le conteneur ou véhicule (IMDG) n'est pas «structurellement propre à l'emploi», il ne doit pas être présenté pour le transport.

## Proposition

4. Nous proposons d'intégrer dans l'actuel paragraphe 7.1.4 du RID et de l'ADR la définition actuelle de l'expression «structurellement propre à l'emploi» contenue dans le Code IMDG, à l'exception de la dernière partie du paragraphe (ou l'insertion dans les cellules des navires), et de remplacer «conteneur» par «grand conteneur».
5. Nous proposons aussi de remplacer, dans le deuxième paragraphe, «On entend par “défauts importants” tout enfoncement ou pliure ayant plus de 19 mm de profondeur...» par «On entend par “défauts importants” tout enfoncement ou pliure ayant plus de 35 mm de profondeur dans un élément structural pour le transport de toutes les classes de marchandises dangereuses à l'exception de celle de la classe 1, et ayant plus de 19 mm de profondeur pour le transport de marchandises dangereuses de la classes 1 (...).».

Le nouveau paragraphe du RID et de l'ADR se lira donc comme suit (les modifications apparaissent en caractères soulignés):

«7.1.4 Un grand conteneur ou un véhicule/wagon ne peut être présenté pour le transport que s'il est structurellement propre à l'emploi.

L'expression “structurellement propre à l'emploi” s'entend d'un grand conteneur ou d'un véhicule/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 dans un grand conteneur. On entend par “défauts importants” tout enfoncement ou pliure ayant plus de 35 mm de profondeur dans un élément structural pour les grands conteneurs contenant des marchandises dangereuses de toute classe à l'exception de la classe 1, et ayant plus

*de 19 mm de profondeur pour les grands conteneurs contenant des marchandises dangereuses de la classe I, 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 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 grands 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/wagons.» (Les deux derniers alinéas du 7.1.4 ne sont pas modifiés.)*

## **Justification**

6. Il n'est pas possible, selon nous, d'accepter des différences pouvant affecter le transport de conteneurs ou véhicules chargés de marchandises dangereuses, en fonction du règlement appliqué pour le mode de transport.

## **Impact potentiel des modifications proposées**

7. Ces modifications permettraient d'harmoniser les pratiques ayant cours dans les transports routier et maritime.

## **Impact technique**

8. Les dispositions proposées permettraient d'assurer le même niveau de sécurité pour les conteneurs et pour les véhicules lors du transport de marchandises dangereuses par route et par mer et d'assouplir les règles, ce qui serait plus adapté à la réalité de la maintenance de ces conteneurs ou véhicules.

9. Ces modifications donneraient une marge de sécurité suffisante pour tous les types de défauts possibles des conteneurs et véhicules qui ne risquent pas d'avoir des effets néfastes sur leur manipulation et le transport.

10. Il a été tenu compte des codes et des critères techniques relatifs aux défauts figurant dans des publications internationales (IICL-5 par exemple).

## **Impact économique**

11. Les dispositions proposées auront pour effet d'accroître les coûts de réparation et de maintenance des conteneurs et véhicules affectés, mais aussi de donner du travail au secteur industriel des transports de sorte qu'il sera possible d'utiliser ces engins plus longtemps, de manière plus rationnelle et dans de meilleures conditions de sécurité.