



**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****Cinquante-quatrième session**

Genève, 26 novembre-4 décembre 2018

Point 2 f) de l'ordre du jour provisoire

**Recommandations du Sous-Comité formulées à ses cinquante et unième,
cinquante-deuxième et cinquante-troisième sessions et questions en suspens :****Questions diverses en suspens****Harmonisation de la prescription « structurellement
propre à l'emploi »****Communication des experts de l'Allemagne et du Conseil
européen de l'industrie chimique (CEFIC)*****Introduction**

1. À la cinquante-troisième session du Sous-Comité, les experts de l'Allemagne et du CEFIC ont présenté le document informel INF.13, dans lequel il est proposé d'harmoniser la prescription « *structurellement propre à l'emploi* » pour tous les conteneurs.
2. Les prescriptions spéciales auxquelles doivent satisfaire les engins de transport destinés au transport de matières de la classe 1 sont énoncées au 7.1.3.3 du Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses. La section 7.1.3.3 dispose également que les conteneurs, les véhicules routiers et les wagons doivent être structurellement propres à l'emploi. L'expression « structurellement propre à l'emploi » est définie au 7.1.3.3.1 b) : « Le terme *structurellement propre à l'emploi* s'entend d'un conteneur, véhicule routier ou wagon 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. ». Cette définition comprend en outre des spécifications concernant les défauts, à savoir qu'elle proscrie la présence de tout enfoncement ou pliure ayant plus de 19 mm de profondeur dans un élément structural et qu'elle limite à un ou deux, selon l'élément structural, le nombre de raccords pouvant être exécutés en cas de réparation.
3. Dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), les prescriptions auxquelles doivent satisfaire les engins de transport pour le transport de

* Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour la période biennale 2017-2018, approuvé par le Comité à sa huitième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/100, par. 98, et ST/SG/AC.10/44, par. 14).



matières de la classe 1, à l'exception des éléments visés à la division 1.4, ont été appliquées en conséquence (sect. 7.1.2 du Code IMDG) ; dans le transport terrestre européen, les prescriptions correspondantes en matière d'aptitude structurelle à l'emploi ont été appliquées généralement à tous les grands conteneurs, indépendamment de la classe des matières transportées (sect. 7.1.4 du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)). Ainsi, l'application des prescriptions relatives à l'aptitude structurelle à l'emploi n'est pas harmonisée entre les différents modes de transport, à la seule exception des conteneurs pour vrac ou des conteneurs pour vrac souples, visés par les prescriptions des 4.3.1.15 et 4.3.1.16 du Règlement type, qui sont intégrées dans le Code IMDG et dans le RID/ADR. Ce manque d'harmonisation a déjà fait l'objet d'un document informel, INF.15, établi par le CEFIC en vue de la Réunion commune RID/ADR/ADN de septembre 2017¹.

4. En conséquence, dans la perspective du Règlement type, les questions suivantes se posent en particulier :

- a) Pourquoi les prescriptions du 7.1.3.3.1 s'appliquent-elles uniquement à la classe 1 ?
- b) Quel raisonnement technique sous-tend la limite de 19 mm pour les enfoncements ou pliures ?
- c) Quel raisonnement technique sous-tend la référence aux raccords exécutés en cas de réparation ?

Contexte

5. Selon les informations communiquées par le secrétariat, la limitation de l'applicabilité à la classe 1 est liée à des faits historiques : avant le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (Sous-Comité TMD), il existait un Comité TMD comportant deux groupes subordonnés, dont l'un était le groupe d'experts des matières explosives. Ce groupe a élaboré des recommandations spéciales pour la classe 1, qui, en 1981, ont été incorporées dans la partie 4 des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses applicables à l'époque.

6. L'origine du critère des 19 mm n'est pas tout à fait claire. Selon une information, celui-ci aurait été tiré d'une norme d'inspection interne de la Garde côtière des États-Unis d'Amérique. Il pourrait également provenir d'une ancienne norme de l'Institut des loueurs internationaux de conteneurs (IICL). Toutefois, le critère des 19 mm n'apparaît pas dans la norme IICL-6 actuelle². De plus, cette norme n'est pas une norme de sécurité, mais une norme de qualité ; il s'agit d'une norme de réparation qui n'a pas été élaborée pour évaluer des conteneurs en vue d'opérations concrètes de transport. D'autre part, les anciennes prescriptions relatives à la limitation du nombre de raccords dans un élément structural ne figurent plus dans les normes actuelles relatives aux réparations. Les conteneurs qui étaient réparés au moyen de raccords ne sont plus en service ; des retouches ou des ajustements soudés sont utilisés à la place des raccords. Les réparations sont effectuées conformément à la norme de réparation et d'inspection en vigueur³.

7. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est également occupée de l'évaluation des dommages aux conteneurs. L'OMI a publié le document « Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972 » (Recommandations sur l'interprétation et l'application harmonisées de la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC)). Ces recommandations ont déjà été mises à jour à plusieurs reprises et comprennent aussi des orientations concernant les graves déficiences structurelles des conteneurs (annexe III de la CSC). La circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1 correspondante a été communiquée dans le

¹ <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac1/inf190917.html>.

² « Guide for Container Equipment Inspection » (Guide pour l'inspection des équipements des conteneurs), 6^e éd.

³ Voir « Unified Container Inspection & Repair Criteria (UCIRC) ».

document informel INF.13/Add.1 à la cinquante-troisième session. Elle contient des critères relatifs à l'évaluation des dommages causés à divers éléments structuraux. Ces critères ont été élaborés en vue de donner aux agents de contrôle habilités des orientations concernant des décisions immédiates de mise hors service ou d'imposition de restrictions en matière de transport.

Conclusion

8. Tous les engins de transport utilisés pour le transport de marchandises dangereuses devraient être structurellement propres à l'emploi. Le texte faisant référence à l'aptitude structurelle à l'emploi devrait être retiré des dispositions spéciales applicables au transport d'explosifs et placé dans les dispositions générales, au 7.1.1. La définition de l'expression « structurellement propre à l'emploi » devrait être modifiée en tenant compte des progrès techniques réalisés au cours des dernières années. Les références aux enfoncements et aux pliures de plus de 19 mm de profondeur, ainsi qu'aux raccords, devraient être supprimées. Il n'existe pas de justification technique pour le critère des 19 mm et son application pose des problèmes dans la pratique car elle fait obstacle à une évaluation qualitative fondée sur l'expertise. En outre, il convient d'ajouter des dispositions pertinentes sur le désalignement d'ensemble et l'endommagement des attaches de levage ou de l'interface de l'équipement de manutention (voir 4.3.1.15).

9. Tous les engins de transport devant transporter des marchandises dangereuses devraient faire l'objet d'une inspection visuelle appropriée avant le chargement. Cette inspection devrait comprendre une recherche de résidus éventuels du chargement précédent et une vérification de l'absence de saillies à l'intérieur de l'engin, car ces facteurs peuvent influencer sur l'intégrité des colis devant y être chargés. Pour les conteneurs, il convient de prévoir une référence à la CSC et aux informations figurant dans la circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1, afin de fournir des orientations concernant l'évaluation des éventuels dommages causés aux divers éléments structuraux. Ces critères d'évaluation des dommages causés aux divers éléments structuraux peuvent également être utilisés pour évaluer une éventuelle détérioration, y compris pour différencier une usure normale d'une usure telle qu'elle pourrait entraîner l'apparition d'une déficience importante.

10. Pendant l'élaboration de la proposition, la question s'est également posée de savoir si le respect de la CSC devait figurer parmi les exigences pour les conteneurs. Toutefois, étant donné que la mise en œuvre de la Convention est déjà obligatoire, l'ajout d'une telle référence ne modifierait pas la situation actuelle sur le plan juridique.

Proposition

11. Modifier le 7.1.1.6 comme suit (le texte supprimé est barré ; les ajouts sont soulignés) :

« 7.1.1.6 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 colis devant être chargés sur cet engin et du fait qu'il est exempt de tout résidu du chargement précédent. Les conteneurs, les véhicules routiers et les wagons doivent être examinés afin de s'assurer qu'ils sont structurellement propres à l'emploi et que le plancher et les parois intérieurs ne présentent pas de saillies.

L'expression "structurellement propre à l'emploi" s'entend d'un conteneur, véhicule routier ou wagon 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 » :

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 affectent l'intégrité du conteneur ;

- b) Les charnières de porte et ferrures grippées, tordues, cassées, hors d'usage ou manquantes;
- c) Les joints et garnitures non étanches ; ou
- d) Pour les conteneurs, tout désalignement d'ensemble ou tout endommagement des attaches de levage ou de 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 des navires ;

NOTA: En ce qui concerne le chargement des conteneurs, d'autres orientations relatives à l'inspection et à l'examen avant le chargement, établies conformément à la CSC de 1972, telle que modifiée, figurent dans la version révisée des Recommandations sur l'interprétation et l'application harmonisées de la CSC de 1972, telle que modifiée (voir circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1 de l'OMI).

Amendements corollaires

12. Modifier le 4.3.1.15 comme suit (le texte supprimé est barré ; les ajouts sont soulignés) :

« 4.3.1.15 Avant de remplir un conteneur pour vrac, il faut procéder à une inspection visuelle pour s'assurer qu'il est structurellement propre à l'emploi, que parois intérieures, plafond et plancher sont exempts de saillies ou de dommages 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 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":

- 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 affectent l'intégrité du conteneur ; ~~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 ;~~
- ~~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 ;~~
- e) Les charnières de porte et ferrures grippées, tordues, cassées, hors d'usage ou manquantes ;
- f) Les joints et garnitures non étanches ; ou
- g) Tout désalignement d'ensemble ou tout endommagement des attaches de levage ou de l'interface de l'équipement de manutention suffisamment important pour empêcher le positionnement correct du matériel de manutention, le montage et l'arrimage sur les châssis ou les 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 ;~~
- ~~i) Tout endommagement de l'équipement de service ou du matériel d'exploitation. ».~~

13. Supprimer le 7.1.3.3.1 et renuméroter le 7.1.3.3.2 en conséquence.