



**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-cinquième session**Genève, 1^{er}-5 juillet 2019

Point 6 e) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au Règlement type
pour le transport des marchandises dangereuses :****Autres propositions diverses****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. Lors de la dernière session du Sous-Comité, les experts de l'Allemagne et du CEFIC ont présenté des propositions visant à harmoniser la prescription « structurellement propre à l'emploi » pour tous les conteneurs (voir le document informel INF.13 (cinquante-troisième session) et le document ST/SG/AC.10/C.3/2018/98).
2. Les prescriptions spéciales auxquelles doivent satisfaire les engins de transport destinés au transport de matières de la classe 1 sont énoncées au paragraphe 7.1.3.3 du Règlement type. Le paragraphe 7.1.3.3 dispose également que les conteneurs, les véhicules routiers et les wagons doivent être structurellement propres à l'emploi. Cette expression est définie au paragraphe 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, en proscrivant la présence de tout enfoncement ou pliure ayant plus de 19 mm de profondeur et en limitant 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), ces prescriptions auxquelles doivent satisfaire les engins de transport pour le transport de matières de la classe 1, à l'exception des éléments visés à la division 1.4, ont été appliquées

* Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour la période 2019-2020, approuvé par le Comité à sa neuvième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/108, par. 141 et ST/SG/AC.10/46, par. 14).



en conséquence (section 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 (section 7.1.4 du RID/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 paragraphes 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, du point de vue du Règlement type, les questions suivantes se posent en particulier :

- a) Pourquoi les prescriptions du paragraphe 7.1.3.3.1 ne s'appliquent-elles qu'à la classe 1 ?
- b) Quel est le raisonnement technique qui sous-tend la limite de 19 mm pour les enfoncements ou pliures ?
- c) Quel est le raisonnement technique qui 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 s'explique par des raisons historiques : avant le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (Sous-Comité TMD), il existait un Comité TMD comportant deux sous-groupes, dont l'un était le groupe d'experts des matières explosives. Ce groupe a élaboré des recommandations spéciales pour la classe 1, qui ont été incorporées en 1981 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, il proviendrait d'une norme d'inspection interne de la Garde côtière des États-Unis d'Amérique. Il pourrait également s'agir 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, qui d'ailleurs n'est pas une norme de sécurité mais une norme de qualité, une norme de réparation qui n'a pas été mise au point 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 concernant les réparations. Les conteneurs qui auraient été réparés au moyen de raccords ne sont plus en service, des retouches ou des ajustements soudés étant désormais 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. Elle 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 actualisées 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 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

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 édition.

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

été élaborés dans le but de donner aux agents de contrôle habilités des orientations concernant la mise hors service immédiate ou l'imposition de restrictions en matière de transport.

Conclusion

8. Tous les engins de transport utilisés pour transporter des 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, à la section 7.1.1. Il faudrait modifier la définition de l'expression « structurellement propre à l'emploi » pour tenir compte des progrès techniques réalisés ces 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 au 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. Il conviendrait en outre d'ajouter des dispositions pertinentes concernant le désalignement d'ensemble et les dommages causés aux attaches de levage ou à l'interface de l'équipement de manutention (voir le paragraphe 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.

10. Lors de la dernière session, la plupart des délégations qui se sont exprimées ont considéré que le texte actuel pourrait être amélioré et ont donné leur accord de principe à la proposition. Des observations détaillées ont été formulées oralement au cours de la discussion. Les experts de l'Allemagne et du CEFIC ont établi une version révisée (voir le paragraphe 11 ci-dessous) tenant compte des observations reçues. L'idée d'introduire une référence à la Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC) et au contenu de la circulaire CSC.1/Circ.138/Rev.1 en tant que documents d'orientation n'a pas été retenue dans la proposition révisée. Les prescriptions portant sur l'aptitude à l'emploi et l'étanchéité aux intempéries (voir le paragraphe 7.1.1.1 c)) ne subsistent qu'en tant que dispositions applicables seulement au transport d'explosifs.

Proposition

11. Modifier le paragraphe 7.1.1.6 comme suit (le texte supprimé est ~~biffé~~, 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 y être chargés.

L'engin de transport doit être examiné afin de s'assurer qu'il est structurellement propre à l'emploi et que le plancher et les parois intérieurs ne présentent pas de saillies susceptibles d'affecter le chargement qui se trouve à l'intérieur.

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 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 de porte endommagés ou manquants ; ou

- d) 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 des navires.

NOTE : Pour le remplissage des citernes mobiles et des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM), voir le chapitre 4.2. Pour le remplissage des conteneurs pour vrac souples, voir le chapitre 4.3

Amendements corollaires

12. Modifier le paragraphe 4.3.1.15 comme suit (le texte supprimé est ~~biffé~~ ; 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 ses 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 qui affectent l'intégrité du conteneur et tout dommage causé à l'équipement de service ou au matériel d'exploitation qui affectent l'intégrité du conteneur ; 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 ;~~
- eb) Les portes et les ferrures qui sont grippées, tordues, cassées, manquantes ou hors d'usage ;
- fc) Les joints de porte qui sont endommagés ou manquants ; ou
- gd) 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 des navires ; ».
- 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. Modifier le paragraphe 7.1.3.3.1 comme suit :

« 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 de la classe 1 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), et vérifié par une inspection visuelle poussée quant aux points suivants :~~

a) ~~Avant de charger des matières et objets explosibles dans un conteneur, un véhicule routier ou un wagon de chemin de fer, on doit l'examiner pour s'assurer qu'il ne contient pas de résidu d'un chargement précédent, qu'il est structurellement propre à l'emploi et que le plancher et les parois intérieurs ne présentent pas de saillies ;~~

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. 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 impropres exécutés (par exemple par recouvrement) aux traverses supérieures et inférieures ou aux linteaux de portes, ou de plus de deux raccords à l'un quelconque des longerons supérieurs et inférieurs, un d'un seul raccord dans un seuil de porte ou un montant d'angle, le fait que les charnières de porte et les ferrures grippées, tordues, cassées, hors d'usage ou manquantes, 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'arrimage sur les châssis, véhicules routiers ou wagons, ou l'insertion dans les cellules des navires ;~~

~~(e) En outre, toute détérioration~~ Toute détérioration d'un élément quelconque du conteneur, du véhicule routier ou du wagon, 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. ».
