



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/48
26 juin 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

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, 8-11 septembre 2009 et
Genève, 14-18 septembre 2009
Point 6 de l'ordre du jour provisoire

HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT TYPE DE L'ONU

Transport en vrac et en conteneurs pour vrac

Communication du Gouvernement du Royaume-Uni^{1, 2}

RÉSUMÉ

Résumé analytique: Deux systèmes applicables au transport en vrac coexistent actuellement dans le RID/ADR. Le Gouvernement du Royaume-Uni propose, à l'avenir, de n'en garder qu'un, fondé sur le système multimodal du Règlement type de l'ONU où sont employés des conteneurs pour vrac des codes BK1 et BK2. Dans un document informel séparé, en rapport avec le présent document de base, le Royaume-Uni a rédigé quelques propositions initiales concernant la façon d'évoluer du système double vers un système unique.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 c)).

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009/48.

Mesure à prendre:	Examiner les propositions initiales concernant la façon d'élaborer un système unique de codes pour conteneurs pour vrac.
Document connexe:	Document informel INF.16 (Royaume-Uni) présenté à la Réunion commune de mars 2009 (mais non examiné).

Cadre général de l'actuel système double

1. Deux systèmes applicables au transport en vrac coexistent actuellement dans le RID/ADR (les dispositions générales concernant les deux systèmes sont énoncées au 7.3.1):

a) Le système RID/ADR traditionnel d'affectation des dispositions VW/VV (1 à 17) énumérées au 7.3.3 dans la colonne (17) du tableau A au chapitre 3.2 en regard d'une assez large gamme de rubriques ONU pour les matières solides des classes 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1, 8 et 9 et des groupes d'emballage II et III;

b) Le système multimodal de l'ONU, également appliqué dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), fondé sur l'affectation de codes BK1 (conteneurs pour vrac bâchés) ou BK2 (conteneurs pour vrac fermés) dans la colonne (10) du tableau A au chapitre 3.2. Les prescriptions relatives à la conception, à la construction, aux contrôles et aux épreuves figurent au chapitre 6.11 tandis que les dispositions supplémentaires en fonction de la classe des marchandises dangereuses transportées figurent au 7.3.2. Le nombre de rubriques auxquelles ont été affectés un code BK1 et/ou un code BK2 est assez limité, les matières concernées étant celles autorisées au transport en conteneurs pour vrac en application du Code IMDG.

2. Lorsque les nouvelles dispositions du Règlement type de l'ONU pour les conteneurs pour vrac ont été proposées pour incorporation dans le RID/ADR, elles étaient fondées sur un texte élaboré par le Secrétariat de l'ONU. Elles ont été examinées par le Groupe de travail spécial de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU, qui s'était réuni du 26 au 28 mai 2003. Le compte rendu des débats figure aux paragraphes 39 à 46 du rapport de ce Groupe de travail (TRANS/WP.15/AC.1/2003/56). Le Royaume-Uni a estimé que plutôt que d'avoir deux systèmes pour le transport en vrac, il vaudrait mieux qu'un seul système, fondé sur les dispositions multimodales détaillées qui venaient d'être adoptées au niveau des Nations Unies, forme la base de nouvelles dispositions dans le RID/ADR relatives au transport en vrac (comme indiqué au paragraphe 43).

3. Le Royaume-Uni a présenté en conséquence les documents informels INF.6 et INF.6/Add.1 à la Réunion commune de septembre 2003, en réponse à quoi la Belgique a présenté le document informel INF.13. Le Royaume-Uni proposait que la liste actuelle du RID/ADR des matières qui pouvaient être transportées en vrac reste inchangée mais qu'en règle générale il leur soit affecté les codes de conteneurs pour vrac BK1 ou BK2 plutôt que les codes VW ou VV. La proposition du Royaume-Uni n'a pas été adoptée. Le compte rendu des débats sur le sujet figure aux paragraphes 40 à 44 du rapport de la Réunion commune (TRANS/WP.15/AC.1/94).

Faits nouveaux

4. Depuis lors, il y a eu des débats officiels et informels dans le cadre du RID/ADR sur les lacunes et le manque de cohérence de beaucoup de dispositions VW/VV, amenant d'autres experts à penser qu'au minimum il conviendrait d'examiner en détail ces dispositions et d'envisager le passage à un système plus cohérent fondé sur les codes BK. La Suède a par exemple présenté le document informel INF.8 à la réunion de la Commission d'experts du RID à Zagreb en novembre 2007. Concernant une question d'interprétation, la Suède demandait si une citerne sans agrément RID et des GRV pouvaient être considérés comme moyens de transport en vrac en application des dispositions VW. Il est rendu compte des débats aux paragraphes 67 à 72 du rapport de la réunion (OTIF/RID/CE/2007-A).

5. Depuis l'introduction des codes BK1 et BK2, il a été acquis une expérience pratique de ce système, en particulier s'agissant d'opérations de transport national.

6. Le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/9 du secrétariat sur l'harmonisation mondiale multimodale rend compte du fait que beaucoup dans l'industrie souhaitent une harmonisation complète avec le Règlement type de l'ONU.

Propositions

7. Le Royaume-Uni est convaincu qu'il convient maintenant de procéder à un examen approfondi des deux systèmes coexistants applicables au transport en vrac, en vue de les intégrer dans un système fondé sur le système multimodal de codes BK1 et BK2.

8. Le système RID/ADR traditionnel de dispositions VW/VV devrait être examiné afin d'évaluer:

a) Les dispositions qu'il convient probablement de conserver, par exemple les dispositions VW/VV 12 et 13, qui concernent le transport en vrac dans des wagons ou des véhicules spéciaux et des conteneurs destinés à des matières solides et liquides transportées à chaud, à savoir les n^{os} ONU 3257 et 3258 respectivement, et qui reprennent en partie la disposition spéciale 232 de l'ONU;

b) Les dispositions traitant d'aspects particuliers qu'il peut être judicieux d'intégrer dans le nouveau système unique, soit en tant que dispositions spéciales RID/ADR, si elles sont considérées comme s'appliquant au transport par chemin de fer et au transport routier seulement, soit en tant qu'amendements à proposer au système multimodal, si elles sont jugées applicables également au transport maritime;

c) Les dispositions qui devraient simplement être intégrées au système de codes BK1 et BK2.

9. Comme précédemment, le Royaume-Uni propose que la liste actuelle dans le RID/ADR des matières qui peuvent être transportées en vrac soit maintenue inchangée et qu'en général il devrait être attribué à ces matières les codes de conteneurs pour vrac BK1 ou BK2 et non plus les codes VW ou VV.

10. Le Royaume-Uni propose aussi l'application de mesures transitoires de durée appropriée devant permettre de disposer d'un délai suffisant pour passer au nouveau système et de continuer à utiliser les véhicules/wagons existants qui pourraient ne pas satisfaire intégralement aux prescriptions du chapitre 6.11.

11. Le Royaume-Uni a l'intention d'élaborer dans un document informel un projet de propositions initiales sur la transition vers le système unique, pour servir de base aux discussions. Ces propositions pourront être adaptées pour prendre en compte les vues exprimées au cours du débat et les observations reçues par écrit.
