



Conseil économique et social

Distr. générale
4 janvier 2011
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, 21-25 mars 2011

Point 6) de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels

Rapport du groupe de travail informel sur le transport en vrac

**Transmis par le Gouvernement du Royaume-Uni au nom du groupe de
travail^{1,2}**

Résumé

Résumé analytique: Le présent document renferme le rapport du groupe de travail informel sur le transport en vrac. Il récapitule les débats qu'a eus le groupe de travail sur le principe de la révision du système de codification des conteneurs pour vrac et sur la question de l'intégration des codes VV/VW dans le système de codification BK. Il contient également les conclusions du groupe de travail.

Mesures à prendre: Aucune.

Documents de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/16 texte indicatif pour la révision du système de codification des conteneurs pour vrac dans le RID/ADR/ADN.

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

² Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2011/15.

Rapport

1. Le groupe de travail s'est réuni à Londres du 4 au 6 octobre 2010 sous la présidence de Jeff Hart (Royaume-Uni). Y ont participé des représentants de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas, de la Pologne, de la Roumanie, de la Suède, du Royaume-Uni ainsi que des organisations non-gouvernementales ci-après: l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR).

2. Le groupe de travail a adopté son ordre du jour et son mandat. Les documents inscrits à l'ordre du jour pour examen étaient les suivants:

a) Le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25 et les documents informels INF.3 et INF.14 (Royaume-Uni) présentés à la Réunion commune en mars 2010;

b) Le document informel INF.20 (UIC) présenté à la Réunion commune en mars 2010;

c) Le document informel INF.33 (Portugal) présenté à la Réunion commune en mars 2010;

d) Des observations de la Hongrie sur le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25;

e) Des observations de la Roumanie sur le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25;

f) Un document de travail du Royaume-Uni.

3. Le Président a ouvert la réunion en faisant brièvement l'historique des deux systèmes actuellement appliqués, à savoir le système RID/ADR qui s'appuyait sur les dispositions spéciales VV/VW, et le système tiré du Règlement type de l'ONU qui se fondait sur les codes BK. Les dispositions spéciales VV/VW avaient été élaborées au fil du temps en fonction des besoins, sans que soient précisés l'objet du système ni les principes qui le sous-tendaient, et l'approche retenue ne paraissait pas rationnelle. Le système de l'ONU avait été élaboré plus récemment par un groupe de travail dans le cadre du Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses, dans le but d'en faire un outil multimodal. Actuellement, il portait sur un petit nombre de matières, mais lorsqu'il aurait mûri pendant quelques années, d'autres matières pourraient y être ajoutées au cas par cas.

4. Lors de leur débat consacré au principe de l'harmonisation, les participants ont exprimé des arguments pour et contre cette harmonisation. En particulier:

- Certains ont estimé que l'harmonisation des deux systèmes n'était pas nécessaire au regard des questions de sécurité, faisant valoir que le double système actuellement en vigueur fonctionnait depuis des années sans problème, mais d'autres ont émis l'opinion que le système VV/VW n'étaient pas adaptées à la situation;
- Le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG), par ailleurs, n'avait pas adopté le code BK1 (conteneurs pour vrac bâchés) ce qui, de l'avis de certains, rendait impossible toute véritable harmonisation. D'autres ont fait valoir que le code IMDG pourrait à l'avenir adopter le code BK1, et cela ne devrait pas empêcher l'utilisation des codes BK1 et BK2 prévus dans le Règlement type de l'ONU. Actuellement, le code IMDG ne permettait de transport en vrac que d'un très petit nombre de matières. La question pourrait être examinée dans le contexte d'une future révision du Règlement type de l'ONU;

- Étant donné que les codes BK1 et BK2 n'étaient guère détaillés, il faudrait trouver un compromis pour incorporer un plus grand nombre des données figurant dans le système VV/VW, par exemple les prescriptions spécifiques à une matière. Les données nécessaires seraient ainsi prises en compte sous la forme d'une disposition spéciale, qui serait différente de la forme actuellement retenue dans le système VV/VW;
- Dans l'ensemble, les participants ont estimé que les raisons qui sous-tendaient certains éléments des dispositions VV/VW n'étaient en général pas connues. Toutefois, les propositions énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25 devaient être approfondies et examinées;
- Il a été convenu que le groupe de travail ne proposerait aucune modification de l'actuel système BK du RID et de l'ADR, car cette tâche devrait être entreprise au niveau du Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses. Toute incohérence apparente dans les dispositions du Règlement type de l'ONU serait analysée, mais la question serait renvoyée au Comité pour examen;
- Il a été noté que certaines matières ne pouvaient être transportées qu'en vrac dans le système BK et que certaines parties des dispositions VV/VW étaient identiques à celles figurant dans le système BK;
- De l'avis général, les dispositions relatives au transport en vrac pourraient être clarifiées, rationalisées, mieux adaptées aux exigences du monde moderne et plus faciles à utiliser.

Conteneurs non conformes à la Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC)

5. On a indiqué que si le système VV/VW était supprimé et incorporé d'une certaine manière dans le système BK, lors du transport en vrac de marchandises dans un conteneur qui ne répondrait pas aux prescriptions de la CSC, l'agrément de l'autorité compétente serait nécessaire. Certains ont exprimé leur préoccupation à ce sujet faisant valoir que cet agrément n'était pas actuellement requis et qu'une telle démarche aurait des incidences en coûts et en ressources pour l'autorité compétente. Toutefois, d'autres ont émis l'avis que le processus d'agrément ne devrait pas imposer une lourde tâche à l'autorité compétente (à titre d'information, l'Allemagne et le Royaume-Uni ont présenté au groupe de travail leur système nouvellement élaboré), ou qu'il serait possible de prévoir dans le RID et l'ADR un mécanisme d'agrément commun qui permettrait d'alléger encore cette tâche.

6. Le groupe de travail a estimé que pour avancer dans ses travaux, il fallait s'entendre sur ce principe. Il a donc été convenu par une majorité des membres du groupe de rédiger un texte pour le RID et l'ADR qui renfermerait des critères applicables au processus d'agrément pour les conteneurs BK, ce qui éviterait à chaque autorité compétente pour le RID et l'ADR d'avoir à élaborer ses propres critères et son propre mécanisme d'agrément.

7. La majorité des participants s'étant entendue sur ce point, le groupe de travail a commencé à examiner la question de l'affectation de chacun des codes VV/VW à la lumière du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25.

VV1/VW1

8. Ces codes n'étaient pas assortis de prescriptions spéciales et étaient généralement affectés à des matières de la classe 4.1, groupe d'emballage III, à deux exceptions près: «Ferrosilicium» numéro ONU 1408 (classe 4.3) et «Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, solide, N.S.A.», numéro ONU 3077 (classe 9). Il a été noté que les petits conteneurs bâchés ne semblaient pas être pris en compte, mais personne n'a pu apporter d'explications à ce sujet, ni démontrer pourquoi l'utilisation de ces conteneurs pouvait présenter un risque.

Conclusion: 1) À l'exception d'un participant, il a été convenu d'appliquer les codes BK1 et BK2 aux matières actuellement affectées des codes VV1/VW1. Cette disposition engloberait également les petits conteneurs.

VV1/VW1 et VV5/VW5

9. Cette combinaison n'avait été affectée qu'à une seule matière, le numéro ONU 3170, classe 4.1, groupe d'emballage III. Il a été noté que les codes BK1 et BK2 avaient déjà été affectés à cette rubrique mais que les deux dispositions VV/VW étaient contradictoires. La disposition VV5/VW5 précisait que des wagons «spécialement aménagés» devaient être utilisés, mais l'on ne savait pas ce que cela signifiait; en outre, les ouvertures devaient être «fermées de manière hermétique», mais ce terme n'était pas défini.

Conclusion: 2) Le terme «spécialement aménagés» apparaissait dans un certain nombre de codes VV/VW, mais n'était défini nulle part. Le groupe de travail a fait observer qu'il n'en comprenait pas le sens.

Conclusion: 3) À l'exception d'un participant, le groupe de travail est convenu de conserver le code BK existant.

VV2/VW2

10. Ces codes n'avaient été affectés qu'à une seule rubrique, le numéro ONU 1334, classe 4.1, groupe d'emballage III. On s'est demandé pourquoi ce cas était traité différemment de celui d'autres matières de la classe 4.1, groupe d'emballage III. Les dispositions précisait qu'il fallait utiliser des conteneurs en métal recouverts de bâches non inflammables. Toutefois, il a été noté que les instructions relatives à l'emballage de ce produit (P002, IBC08 et LP02) ne stipulaient pas une telle exigence. Il a également été noté que le code IMDG mentionnait que le naphthalène émettait des vapeurs inflammables.

Conclusion: 4) il a été décidé de conserver les codes BK1 et BK2 et d'ajouter une disposition particulière précisant que les surfaces en contact avec la matière devaient être en métal.

VV3/VW3

11. Ces codes étaient affectés à trois numéros ONU de différentes classes et différents groupes d'emballage. Il n'apparaissait pas clairement s'il existait des différences entre les dispositions relatives à la route et celles relatives au rail. Le code VW3 précisait en outre que des mesures appropriées devaient être prises pour qu'aucune fuite du contenu, en particulier des matières liquides, ne puisse se produire. Ces deux dispositions exigeaient une «aération suffisante» et le groupe de travail a estimé qu'il s'agissait d'une condition

nécessaire en plus des prescriptions BK1 et BK2, qui pourrait être mentionnée pour ces matières à travers une disposition spéciale.

Conclusion: 5) BK1 et BK2 devaient être affectés à ces matières.

Conclusion: 6) Une disposition spéciale devait être affectée à ces matières afin de préciser qu'une aération était nécessaire.

Conclusion: 7) Il serait demandé au Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses d'envisager une prescription prévoyant une «aération suffisante» pour certaines matières et une disposition prévoyant que les conteneurs devaient «être étanches ou rendus étanches, par exemple au moyen d'un revêtement intérieur solide» pour le numéro ONU 3175.

VV4/VW4

12. Ces codes avaient été affectés à des matières de la classe 4.2 du groupe d'emballage III. Là encore, il était prescrit d'utiliser des conteneurs en métal, mais ces dispositions limitaient également certaines rubriques au transport des déchets solides uniquement. Ces matières étant auto-échauffantes, il a été décidé qu'il faudrait maintenir l'obligation d'utiliser une enceinte métallique; cela étant, il a été convenu qu'un revêtement non inflammable pourrait être utilisé à la place.

Conclusion: 8) BK1 et BK2 devaient être affectés à ces matières.

Conclusion: 9) Une disposition spéciale devait être affectée à ces matières afin de préciser qu'une enceinte métallique ou un revêtement non inflammable était nécessaire.

Conclusion: 10) La Réunion commune déciderait s'il fallait limiter le transport en vrac pour les huit rubriques énumérées aux déchets solides uniquement.

VV5/VW5

13. Ces codes avaient en général été affectés à des rubriques de la classe 4.3, groupe d'emballage III, à l'exception de deux matières relevant du groupe d'emballage II. Il a été proposé d'appliquer le code BK2 à ces matières. Le Président a demandé ce qu'on entendait par «fermées de manière hermétique» car cette expression n'était définie ni dans le RID, ni dans l'ADR. Certains ont émis l'avis qu'elle renvoyait à une notion plus stricte que la notion d'étanchéité et, étant donné que les matières visées produisaient des gaz dangereux lorsqu'elles étaient en contact avec l'eau, ils ont estimé qu'il était nécessaire de conserver cette disposition. Il a été proposé que cette question fasse l'objet d'une disposition spéciale.

Conclusion: 11) La Réunion commune envisagerait de donner une description de ce que signifiait «fermées de manière hermétique», en particulier pour le transport en vrac.

Conclusion: 12) Affecter le code BK2 à la classe 4.3, groupes d'emballage II et III, et ajouter une disposition spéciale pour les rubriques du groupe d'emballage II et du groupe d'emballage III afin de préciser le sens de l'expression «fermées de manière hermétique».

VV5/VW5 et VV7/VW7

14. Ces codes avaient été affectés à deux matières de la classe 4.3, groupe d'emballage III (numéro ONU 1405 et numéro ONU 2844). Le groupe de travail s'est demandé pourquoi le code VV7/VW7 exigeait que la matière soit en morceaux et pourquoi ces rubriques étaient traitées différemment de celles correspondant à d'autres matières

relevant de la même classe et du même groupe d'emballage. On a estimé que la surface des morceaux, par opposition à la poudre, expliquait la différence dans les dispositions relatives à ces matières. Celles-ci étaient classées en fonction de leur état physique.

Conclusion: 13) Pour ces deux rubriques, affecter les codes BK1 et BK2 lorsque la matière est en morceaux, mais le code BK2 seulement lorsqu'elle se présente sous une autre forme.

Conclusion: 14) Affecter la disposition spéciale précisant «fermées de manière hermétique» à ces rubriques pour le transport en conteneurs BK2.

VW6 et VV3

15. Ces codes avaient été affectés à une matière, à savoir le numéro ONU 3170, classe 4.3, groupe d'emballage II. On s'est demandé pourquoi la catégorie groupe d'emballage II du numéro ONU 3170 n'était pas assortie de la disposition «fermées de manière hermétique», comme c'était le cas pour la catégorie groupe d'emballage III (voir le paragraphe 9). Étant donné que les codes VW6 et VV3 renfermaient des dispositions contraires, on a estimé que leur affectation actuelle était dépourvue de sens.

Conclusion: 15) Comme dans le cas des autres matières de la classe 4.3, il a été convenu que cette matière serait affectée des codes BK1 et BK2 lorsqu'elle se présenterait sous forme de morceaux et du code BK2 lorsqu'elle se présenterait sous d'autres formes.

VV7/VW7

16. Ce code s'appliquait au silicure de calcium, numéro ONU 1405, classe 4.3, groupe d'emballage II.

Conclusion: 16) Traiter de la même façon que d'autres matières de la classe 4.3; le secrétariat serait prié de rechercher les documents originaux pertinents afin de mettre en évidence le raisonnement qui sous-tendait l'affectation de ces dispositions à cette matière et à d'autres matières de la classe 4.3 à lorsqu'elles se présentaient en morceaux.

VW8/VV8

17. Ces codes avaient été affectés aux rubriques de la classe 5.1, groupe d'emballage II et groupe d'emballage III. Deux questions ont été soulevées au sujet de ces dispositions. Il s'agissait premièrement des prescriptions de construction spécifiées, et deuxièmement du fait que pour le transport par route un «chargement complet» était exigé. S'agissant de la première question, les prescriptions générales de 7.3.2.5 et 7.3.1.6 englobaient déjà les questions de compatibilité concernant la matière et le conteneur, ce qui allait dans le sens du texte des dispositions VW8/VV8. Il a toutefois été estimé que le texte de 7.3.2.5 pouvait être quelque peu modifié de manière à préciser que la matière ne pouvait se trouver en contact avec un matériau inflammable. En ce qui concernait la deuxième question, bien que le terme «chargement complet» soit défini sous 1.2.1, il a été admis qu'il s'agissait d'un texte ancien qui n'était peut-être pas nécessaire. Le groupe de travail était partagé sur le point de savoir si le texte actuel du 7.3.1.12 lu à la lumière du texte du 7.3.1.7 rendait inutile la disposition relative au «chargement complet».

Conclusion: 17) La Réunion recommanderait les codes BK1 et BK2 et suggérerait au Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses de veiller à ce que des modifications soient apportées au 7.3.2.5.

Conclusion: 18) Il faudrait préciser quel était le but initial de ces dispositions.

VW9 et VV3

18. Ces codes étaient affectés à trois matières de la classe 9, groupes d'emballage II et III. Le groupe de travail ne savait pas précisément pourquoi il y avait des différences entre les dispositions relatives à la route et celles relatives au rail, et pourquoi la deuxième phrase de la disposition VW9 ne visait que les matières de la classe 8. On s'est également demandé pourquoi il était dit qu'il fallait assurer une aération suffisante.

Conclusion: 19) Ces matières devraient être affectées des codes BK1 et BK2 et il conviendrait de vérifier si une aération était nécessaire.

VV9/VW9

19. Ces codes avaient été affectés à des matières de la classe 6.1, groupe d'emballage III, et de la classe 8, groupes d'emballage II (trois rubriques) et groupes d'emballage III. La principale question soulevée était la suivante: conformément à ces dispositions, les conteneurs réservés à des matières de la classe 8 devaient être munis d'un revêtement intérieur approprié suffisamment solide pour éviter la corrosion sur le long terme (bien que cela ne soit pas précisé dans le texte). L'Espagne a estimé que le code BK1 ne devrait pas être autorisé pour les matières à granulométrie fine de la classe 6.1, car les conteneurs bâchés risquaient de subir les effets du vent. Elle soumettrait peut-être un document à la Réunion commune afin de proposer le retrait des dispositions autorisant le transport dans des conteneurs bâchés.

Conclusion: 20) Dans leur majorité, les participants sont convenus d'affecter les codes BK1 et BK2 à ces matières.

Conclusion: 21) Il faudrait proposer de modifier le 7.3.2.8 du Règlement type de l'ONU afin de stipuler que les conteneurs devraient être munis d'un revêtement intérieur approprié suffisamment solide pour les matières de la classe 8 en vue de protéger, d'une part, le récipient pour vrac et, d'autre part, l'engin de transport contre la corrosion.

VV10 et VW10

20. Ces codes avaient été affectés à deux numéros ONU, à savoir les numéros 3243 et 3244 qui étaient déjà affectés des codes BK1 et BK2. La principale préoccupation ici était de faire en sorte que les conteneurs soient étanches, étant entendu que les matières transportées renfermaient des liquides.

Conclusion: 22) Le groupe de travail est convenu que soit affectée à ces matières la même disposition spéciale que celle affectée au numéro ONU 3175 (voir le paragraphe 11), afin de préciser que l'enceinte devait être étanche ou rendue étanche.

VV11 et VW11

21. Ces dispositions étaient affectées au numéro ONU 3291, «Déchet d'hôpital», classe 6.2, groupe d'emballage II, qui avait déjà été affecté du code BK2. Le Président a appelé l'attention sur les observations adressées par la Hongrie au sujet du coût imputable à l'utilisation du système BK par rapport aux dispositions VV/VW pour le numéro ONU 3191. D'autres participants se sont associés à ce point de vue. On a fait valoir, toutefois, que le 7.3.2.6.2 énonçait déjà des prescriptions d'ordre général pour le numéro ONU 3191. Les préoccupations étaient suscitées par les prescriptions mentionnées dans la disposition VW11 («de manière hermétique») et dans la disposition VV11 («étanches à l'air»). Le

débat a fait apparaître que le groupe de travail avait besoin de plus amples informations sur la manière dont les autorités compétentes se conformaient actuellement aux dispositions VV11 et VW11.

Conclusion: 23) Il a été convenu de laisser de débat ouvert en attendant que les professionnels de la santé auprès des autorités compétentes puissent être consultés. La Réunion commune déciderait alors quelles devrait être les dispositions régissant le transport en vrac pour le numéro ONU 3291.

VV12 et VW12

22. Ces codes avaient été affectés à une rubrique, le numéro ONU 3257, «Liquide transporté à chaud, N.S.A.». Il n'était pas prévu de remplacer ce code par un code BK, mais de conserver le texte actuel sous forme de disposition spéciale fondée sur le texte de la disposition spéciale 232 du Règlement type de l'ONU.

Conclusion: 24) La teneur des dispositions VV12 et VW12 serait maintenue, mais sous forme d'une disposition spéciale dans le chapitre 3.3.

VV13/VW13

23. Ces codes avaient été assignés à une rubrique, le numéro ONU 3258, «Solide transporté à chaud, N.S.A.». Le débat a été analogue à celui auquel avait donné lieu les dispositions VV12 et VW12 ci-dessus.

Conclusion: 25) La teneur des dispositions VV13 et VW13 serait maintenue, mais sous forme d'une disposition spéciale dans le chapitre 3.3.

VV14 et VW14

24. Ces codes avaient été affectés à quatre rubriques de la classe 8 (accumulateurs usagés). Il n'a pas été proposé d'affecter un code BK à ces rubriques; en revanche, il a été suggéré d'énoncer une disposition spéciale pour le transport en vrac.

Conclusion: 26) La teneur des dispositions VV14 et VW14 serait maintenue, mais sous forme d'une disposition spéciale dont l'emplacement restait à déterminer.

VV15 et VW15

25. Ces codes avaient été affectés à quatre rubriques de la classe 9, groupe d'emballage II, portant sur les diphényles polychlorés, etc. Le groupe de travail a noté qu'une partie du texte avait été récemment actualisée (lors de la Réunion commune), en vue de son entrée en vigueur en 2013. En principe, ces matières étaient semblables à des solides inertes contenant des matières toxiques et des matières corrosives (voir le paragraphe 20) et elles pouvaient être affectées des codes BK1 et BK2.

Conclusion: 27) Dans leur majorité, les participants ont accepté que ces rubriques soient affectées des codes BK1 et BK2, et assorties d'une disposition spéciale contenant des précisions sur les limites de concentration requises et d'une disposition stipulant que les conteneurs devaient être «étanches ou rendus étanches, par exemple au moyen d'un revêtement intérieur solide».

VV16 et VW16, VV17 et VW17

26. Toutes ces dispositions avaient été appliquées aux rubriques de la classe 7. Étant donné que le texte actuel de ces dispositions renvoyait déjà à une autre section du RID et de l'ADR (4.1.9.2.3), on a estimé qu'elles étaient superflues.

Conclusion: 28) S'agissant de ces rubriques, la formule «voir 4.1.9.2.3.» serait insérée dans le tableau A.

Emplacement des nouvelles dispositions spéciales dans le RID et l'ADR

27. À l'issue d'un long débat quant à l'emplacement le plus approprié pour les nouvelles dispositions spéciales, et compte tenu de l'entité qui aurait besoin de les utiliser et de la nécessité de les insérer toutes au même endroit, il a été convenu que les nouvelles dispositions spéciales seraient insérées dans le chapitre 7.3 du RID et de l'ADR et elles seraient donc indiquées dans la colonne 17 du tableau A. Le groupe de travail ne s'est pas prononcé sur la manière dont ces dispositions spéciales seraient numérotées ou référencées, mais il a proposé quelques exemples, notamment:

- BKe 1, 2, 3 etc.;
- K1, 2, 3 etc.;
- BKSP 1, 2, 3 etc.

Emplacement des codes pour vrac du RID et de l'ADR

28. Étant donné que les codes BK apparaissaient déjà dans la colonne 10 du tableau A pour le transport multimodal de vrac, qui était également pris en compte avec les renvois pertinents dans le Règlement type de l'ONU, la perspective de retirer ces codes de la colonne 10 a suscité une certaine résistance au sein du groupe de travail. Celui-ci est convenu qu'il fallait établir une distinction entre le transport en vrac qui était autorisé dans un contexte multimodal et le transport qui était uniquement autorisé par route et par rail.

29. Le groupe de travail a conclu que le transport multimodal de vrac continuerait d'être mentionné dans la colonne 10 du tableau A et que la colonne 17 serait utilisée pour les renvois aux dispositions relatives au transport en vrac qui autorisaient le transport par route/rail uniquement. De ce fait il serait possible de trouver en un seul emplacement dans le RID et l'ADR toutes les informations concernant ces dispositions.

Conteneurs non conformes à la CSC et mécanisme d'agrément de l'autorité compétente

30. Des participants avaient noté avec préoccupation que si le système VV/VW était supprimé du RID et de l'ADR et remplacé par le système BK, l'autorité compétente devrait alors engager des frais et des ressources supplémentaires pour agréer les conteneurs BK qui n'étaient pas conformes à la CSC. En vertu du 6.11.4.4, ces conteneurs devaient être agréés par l'autorité compétente et l'agrément devait inclure le code de désignation des conteneurs (à savoir BK1 ou BK2) conformément aux prescriptions relatives aux contrôles et aux épreuves, selon qu'il convenait. Avec le système VV/VW, l'agrément de l'autorité compétente n'était pas nécessaire.

31. Un participant a émis l'avis que la majorité des conteneurs non conformes à la CSC correspondaient au compartiment de chargement des véhicules et des wagons. Dans la mesure où l'agrément porterait uniquement sur la capacité de résistance et la résistance mécanique de ces compartiments et de leurs accessoires, on a fait valoir que les règles régissant l'agrément seraient indépendantes des propriétés dangereuses des marchandises (ce qui allait dans le sens des dispositions du 6.11.3.1 à 3 applicables aux conteneurs conformes à la CSC) et que le système RID/ADR outrepasserait alors ses compétences (qui relevaient des Règlements concernant les véhicules, administrés par le Forum mondial chargé de leur harmonisation (WP.29), et de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF).

32. Le groupe de travail a débattu de la manière d'alléger la tâche des autorités compétentes en élaborant des spécifications techniques dans le cadre du RID et de l'ADR aux fins de l'agrément des conteneurs non conformes à la CSC. Certains ont estimé qu'il serait impossible de prendre en compte toutes les données techniques nécessaires pour tous les types de conteneurs. Les prescriptions générales régissant les conteneurs non conformes à la CSC étaient déjà énoncées au 6.11.4.2, qui a été jugé insuffisant par certains participants pour permettre à l'autorité compétente de donner son agrément.

33. On a estimé qu'il n'y avait pas de raison pour que le texte figurant au 6.11.3, à savoir les prescriptions relatives à la conception et à la construction des conteneurs conformes à la CSC ainsi qu'aux contrôles et épreuves qu'ils devaient subir, ne puisse pas s'appliquer à tout type de conteneur (en particulier 6.11.3.1.3 à 6.11.3.2.3). Ce texte avait déjà été accepté et en tant que tel il pouvait fournir les spécifications techniques pour les conteneurs non conformes à la CSC. Il a été admis que, dans un premier temps, ce texte s'appliquerait uniquement au transport par route et par rail. Sur le point de savoir comment faire référence aux critères applicables aux conteneurs pour éviter aux autorités compétentes d'avoir à donner leur agrément, un projet de texte pour le 6.11.4 du RID et de l'ADR était élaboré. Ce projet précisait les modalités requises pour la construction de ces conteneurs, en renvoyant aux normes de construction en vigueur, comme les fiches de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). En l'absence de normes de construction, les dispositions générales du 6.11.4.2, de même que celles du 6.11.3.1.3 à 6.11.3.2.3 seraient utilisées comme prescriptions de base.

34. Certains participants ont exprimé leur désaccord à ce sujet et fait observer que ces prescriptions de base paraissaient insuffisantes et que des normes de construction appropriées feraient défaut dans bien des cas (par exemple, pour les véhicules routiers).

Mesures transitoires

35. La proposition initiale présentée par le Royaume-Uni sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/25 avait pour objet de permettre l'utilisation des conteneurs pour vrac existants pour le reste de leur vie utile. Les nouvelles dispositions BK figureraient dans l'édition 2013 du RID/ADR/ADN, mais leur application ne serait pas exigée avant le 1^{er} juillet 2015.

36. Dans leur ensemble, les participants ont approuvé ces mesures transitoires, mais on a estimé qu'il était nécessaire d'identifier ou de marquer les conteneurs pour vrac qui étaient utilisés conformément à l'ancien système. Pour s'épargner cette nécessité, il a été convenu que les anciens conteneurs pour vrac pourraient faire l'objet d'un nouveau contrôle, par exemple dans cinq ans, et seraient ensuite utilisés en vertu des nouvelles dispositions régissant le vrac. Si un conteneur pour vrac n'était pas de nouveau contrôlé dans ce laps de temps, il ne pourrait plus être utilisé pour transporter des marchandises dangereuses en vrac.

Marquage

37. Les conteneurs conformes à la CSC devaient porter une plaque d'agrément aux fins de la sécurité. Actuellement, il n'était pas obligatoire de marquer, en vertu du chapitre 6.11.4, les conteneurs non conformes à la CSC, ni de marquer les conteneurs qui relevaient des dispositions régissant le transport en vrac du RID et de l'ADR. Il a été convenu que les fabricants de conteneurs en vrac pourraient être tenus de se mettre en rapport avec l'autorité compétente lorsqu'un nouveau modèle de conteneur en vrac était élaboré, afin d'obtenir un numéro d'identification unique. Il incomberait alors au constructeur de déclarer la conformité avec le RID et l'ADR et non à l'autorité compétente.

38. Certains participants ont fait valoir qu'il ne serait pas très difficile pour l'autorité compétente d'élaborer un processus analogue à celui qui avait déjà été mis au point pour le transport des pièces d'artifice. Cela permettrait également à l'autorité compétente de participer autant ou aussi peu qu'elle le souhaiterait au processus de notification.

39. Une majorité de participants sont convenus qu'un tel système pourrait être mis en place pour le marquage des conteneurs BK.

Documents de transport

40. Le groupe de travail a émis l'avis que le libellé «Conteneur pour vrac BKx agréé par l'autorité compétente de...», qui était exigé pour les conteneurs pour vrac conformément au 6.11.4, ne devrait pas être retenu pour le transport en vrac conformément au 7.3.3, bien que cela puisse créer une incohérence avec le Règlement type de l'ONU.

Conclusion du groupe de travail

41. Le présent rapport, y compris les questions restant à régler, serait soumis à la Réunion commune pour examen en mars 2011.

42. Le Royaume-Uni établirait un projet de proposition tendant à modifier le règlement, en tenant compte des résultats des débats intervenus au sein du groupe de travail; il mettrait en surbrillance les parties du texte qui appelleraient une décision de principe de la part de la Réunion commune. Compte tenu des observations sur ce projet de texte qui serait distribué à l'issue de la réunion du groupe de travail, un ou plusieurs participants pourraient le présenter à titre de proposition officielle à la Réunion commune de mars 2011.

43. Le projet de texte est soumis à la Réunion commune sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/16.