



Secrétariat

Distr.
GENERALE

ST/SG/AC.10/C.3/1998/45
15 avril 1998

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMITE D'EXPERTS EN MATIERE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sous-Comité d'experts du transport
des marchandises dangereuses
(Quinzième session,
Genève, 29 juin - 10 juillet 1998,
point 3 a) de l'ordre du jour)

EMBALLAGES ET GRV

Instructions d'emballage

Communication de l'expert de l'Australie

Introduction

L'Australie désire que la rationalisation et le réaménagement des instructions d'emballage n'entraînent aucune nouvelle restriction.

L'Australie a bien compris que le document des Etats-Unis et du Royaume-Uni visait à rationaliser les instructions d'emballage contenues dans le Règlement type et elle estime que la réforme proposée devrait permettre de réorganiser toutes les instructions d'emballage actuellement contenues dans le Règlement type, y compris les dispositions spéciales par exemple.

L'Australie admet aussi que cette étude devrait permettre de mettre en évidence des incohérences et elle est toute disposée à oeuvrer avec les autres délégations pour y remédier.

L'Australie redoute surtout que l'introduction des nouvelles instructions d'emballage proposées alourdisse encore l'arsenal de prescriptions que contient le Règlement type.

Historique

D'une manière générale, le Règlement type n'impose actuellement aucune restriction, si ce n'est la limite générale des 400 kg/450 l figurant à la section 6.1.4.

L'Australie a pendant longtemps appliqué les prescriptions du Code IMDG et les a même intégrées à une époque dans son Code des marchandises dangereuses. Depuis cinq ans, elle applique uniquement les prescriptions de l'ONU (après une période de transition pendant laquelle les deux s'appliquaient).

L'Australie estime que l'imposition de restrictions quantitatives sur les emballages est restrictive, empêche le progrès et complique le processus de sélection des emballages.

Compte tenu de l'importance du transport maritime entre les différentes régions du pays, ces restrictions nous touchent de près parce que nous devons respecter à la fois les prescriptions générales des Nations Unies en matière de transport routier et le Code IMDG.

Position de l'Australie sur les instructions d'emballage proposées

L'Australie estime que, dans le cas d'un emballage combiné, la dimension de l'emballage intérieur ne devrait pas être limitée. Rien ne prouve qu'une réduction des emballages intérieurs améliore la sécurité, comme le montrent les statistiques d'accident jointes en annexe.

Pour l'Australie, la sécurité n'a rien à gagner d'une limitation de la contenance maximum ou de la masse nette d'un emballage unique.

Il semblerait que l'obligation d'efficacité et l'obligation d'emballer correctement l'envoi donnent de bons résultats. Ainsi, les expéditeurs sont tenus de savoir comment va se dérouler le transport et de connaître la destination du chargement. En Australie, il semblerait que les expéditeurs acceptent cette responsabilité, sans que ce soit au détriment de la sécurité.

En Australie, l'utilisation de fûts à dessus amovible comme emballages uniques, voire pour des liquides, n'a pas posé de graves problèmes; ils sont largement utilisés pour des produits des groupes d'emballage II et III, dans des emballages pouvant aller jusqu'à 200 l de contenance.

Résumé et conclusions

Compte tenu de la longueur des trajets et des conditions quelquefois difficiles, l'Australie est un excellent banc d'essai pour le transport des marchandises dangereuses. Le pays applique depuis longtemps des restrictions, fondées sur l'efficacité, puisqu'il a appliqué les prescriptions de l'ONU pendant une dizaine d'années après avoir appliqué ses propres restrictions pendant une vingtaine d'années. C'est pourquoi l'Australie se fait forte de posséder une bonne expérience dans ce domaine.

Pour conclure, l'Australie est favorable à la simplification et à la clarification du Règlement type, avec les réserves suivantes :

Elle s'oppose à l'introduction de nouvelles restrictions en matière d'emballage, sauf s'il peut être prouvé que l'amélioration de la sécurité qui en résulte est proportionnelle aux dépenses engagées; et

L'Australie ne voit aucune raison de limiter quantitativement les emballages intérieurs.

ANNEXE

Compte rendu des accidents survenus

en AUSTRALIE OCCIDENTALE
et concernant le transport terrestre de marchandises dangereuses emballées,
entre 1984 et 1996

Historique

L'Australie a publié de nouvelles éditions de son Code de transport des marchandises dangereuses en 1984, 1987 et 1992.

Les versions de 1984 et de 1987 reprenaient pour l'essentiel les prescriptions d'emballage du Code IMDG, mais laissaient aux transporteurs la possibilité d'utiliser un emballage de leur choix à condition qu'il satisfasse aux prescriptions d'efficacité, même si l'édition de 1987 reprenait en fait les prescriptions d'efficacité des Recommandations de l'ONU.

Quant à l'édition de 1992, elle contenait deux grandes nouveautés : premièrement l'obligation de doter les camions de moyens d'arrimage appropriés (appelés "grilles" dans le langage local), et deuxièmement la suppression de restrictions prévues par le Code IMDG, assortie de l'autorisation d'emballer les marchandises conformément au Règlement de l'ONU mais aussi de l'obligation pour les expéditeurs de s'assurer que leurs colis étaient bien emballés.

Résultats

8,66 incidents par an

9,50 incidents par an

7,75 incidents par an

Réserves

La base de données est relativement réduite

Bien que la gravité des accidents ne soit pas relevée, les professionnels n'ont pas constaté d'évolution notable de la gravité des accidents pendant cette période.

Entre 1987 et 1992 la plupart des accidents enregistrés ont été provoqués par des fûts tombés d'un véhicule ou par des fûts qui fuyaient suite à des frottements ou des fissures.

Conclusion

La légère diminution du taux d'accident est peut-être due au renforcement des prescriptions relatives à l'arrimage des colis sur les véhicules.

L'abolition dans le Code des restrictions relatives à la dimension des emballages intérieurs ne semble pas avoir provoqué d'augmentation notable des incidents ou des accidents.

Compte rendu des accidents

AUSTRALIE

Les données présentées ci-dessous ont été communiquées par une seule société de fabrication de peinture qui détient environ 45 % du marché australien et qui fait transporter, entre les Etats, quelque 40 millions de litres chaque année.

Trajet moyen : 2 000 km, soit 78 millions de tonnes-kilomètres par an.

Au cours des quatre dernières années, un seul accident grave a été enregistré, celui d'un semi-remorque dans lequel le chargement n'a joué qu'un rôle accessoire.

En ce qui concerne les trajets locaux et les trajets à l'intérieur des Etats, le taux de déversements accidentels est marginal. Au cours des deux dernières années, le seul accident grave s'est produit dans un dépôt à Canberra, avec la chute d'un GRV de résine. La quantité déversée n'était pas très importante et le reste du contenu du GRV a été reversée dans des fûts. Il faut savoir que quelque 80 millions de litres de produit sont vendus chaque année et que la distance moyenne de livraison est d'environ 20 km, ce qui représente 1,5 million de tonnes-kilomètres (pour une densité supposée d'environ 950).

Récemment, on a aussi enregistré deux petits incidents provoqués par deux fûts de 60 litres à dessus non amovible dont les rebords s'étaient usés contre les grilles d'un conteneur ferroviaire.

Note : Ces chiffres portent sur tous les produits de peinture transportés par la compagnie, dont environ 40 % contiennent des solvants.

Transport ferroviaire en Australie

Pour ce mode de transport, le taux d'accident est d'un accident grave pour 100 millions de tonnes-kilomètres.

Conclusion

Les taux d'accident sont très bas

Rien dans ces comptes rendus d'accident ne permet de supposer qu'un rétablissement des restrictions applicables aux dimensions des emballages intérieurs prévues dans le Code IMDG provoquerait une augmentation de la sécurité.
