



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2000/9
11 avril 2000

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sous-Comité d'experts du transport
des marchandises dangereuses

(Dix-huitième session,
Genève, 3-14 juillet 2000,
point 5 c) de l'ordre du jour)

**PROJETS D'AMENDEMENTS DIVERS AU RÈGLEMENT TYPE
SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Quantités limitées

Communication de l'expert de l'Australie

Introduction

À la dix-septième session du Sous-Comité, tenue en décembre 1999, l'Australie a proposé dans le document ST/SG/AC.10/C3/1999/56 des amendements au chapitre 3.4 et au chapitre 5.3 ayant pour objet :

- de prescrire le placardage des engins de transport contenant des marchandises dangereuses transportées en tant que quantités limitées
- de prescrire la présence d'informations plus détaillées sur les risques dans le marquage des emballages extérieurs des envois en quantités limitées
- de prescrire une documentation pour tous les envois en quantités limitées,

en prévoyant des exemptions à ces dispositions si l'envoi contient moins de 2 000 l/kg de marchandises dangereuses emballées en tant que quantités limitées. À cet égard, aucune distinction particulière n'était faite pour les marchandises dangereuses destinées au marché de détail, l'Australie ayant toujours fait valoir que le marché de destination n'était pas à prendre en compte pour l'évaluation des risques présentés par les marchandises dangereuses.

Dans ce contexte, l'Australie persiste à penser que les dispositions du chapitre 3.4 soulèvent plusieurs problèmes importants :

- la terminologie "quantités limitées" est à notre avis ambiguë car ce chapitre traite de colis de petites quantités transportés en quantités illimitées;
- il existe une situation peu claire en ce qui concerne les dispositions relatives au marquage et à l'emballage à appliquer aux quantités limitées et aux marchandises dangereuses destinées au secteur de détail;
- l'exemption prévue à l'égard de toutes les dispositions concernant les marchandises dangereuses dans le cas des marchandises destinées au marché de détail, en particulier l'exemption relative à la documentation obligatoire.

C'est pourquoi l'Australie considère que ce chapitre a besoin d'une sérieuse refonte et, sans préjuger d'autres propositions qui seront présentées à cet égard, souhaiterait pour l'instant traiter uniquement de la question du placardage sur l'engin de transport pour les gros envois de marchandises en tant que quantités limitées.

Placardage des engins de transport

Compte tenu des observations formulées lors de la session de décembre 1999 du Sous-Comité et des discussions qui ont eu lieu depuis avec les experts d'autres pays, l'Australie a décidé de soumettre une proposition simple en vue de traiter de la question du placardage des envois en quantités limitées dans le cadre du Règlement type. Cette proposition prévoit que le principe du placardage des engins de transport, déjà énoncé dans le Règlement type, pourra être appliqué aux envois de marchandises en quantités limitées dépassant une certaine "quantité maximale par envoi".

L'Australie s'abstient de proposer la forme à donner à la plaque-étiquette qui serait apposée sur l'engin de transport, et préfère laisser ce soin aux autres délégations. Elle rappelle cependant au Sous-Comité que les plaques-étiquettes doivent indiquer le risque principal des marchandises contenues dans un engin de transport et que ce principe mérite d'être rappelé s'il y a un débat sur ce qui devrait figurer sur la plaque-étiquette harmonisée.

Arguments

En décembre 1999, l'Australie a alerté le Sous-Comité sur une anomalie que comporte le chapitre 3.4, qui permet à l'industrie d'envoyer de grandes quantités de marchandises dangereuses en petits emballages en appliquant des dispositions moins rigoureuses en matière d'étiquetage, de

séparation et d'emballage. Pire encore, si les marchandises dangereuses sont destinées au marché de détail, comme cela est le cas pour la plupart des envois en quantités limitées, elles peuvent être transportées virtuellement sans identification, sans être soumises à de quelconques dispositions concernant le placardage, la documentation ou le marquage des emballages.

Envois par le mode terrestre

En Australie, il se produit environ trois incidents importants de transport par véhicule terrestre chaque année dans lesquels sont impliquées des marchandises dangereuses destinées à être acheminées vers le marché de détail, ainsi que de nombreux petits incidents concernant d'autres marchandises dangereuses transportées en quantités limitées. Le fait que le nombre de ces incidents soit faible ne doit pas être interprété comme signifiant que les petits emballages devraient être transportés sans réglementation. Les services d'intervention d'urgence et d'autres acteurs de la chaîne des transports ont le droit de savoir quels dangers présentent tous les envois de marchandises dangereuses, de façon à pouvoir gérer correctement la situation en cas d'incident sans risques corporels pour le personnel et sans risques matériels ou perturbations inutiles du transport.

Compte tenu de la multiplication des tunnels routiers et autoroutes privées en Australie, certains milieux s'inquiètent des risques accrus en cas d'incendie et de la difficulté de surveiller les chargements de marchandises dangereuses lorsqu'il n'est pas apposé de plaque-étiquette sur l'engin de transport. Il est en effet difficile d'appliquer des contrôles au transport terrestre, notamment lors du passage dans les tunnels routiers et sur les autoroutes et voies express, si les risques du chargement transporté ne sont pas signalés.

Transports maritimes

Pour le transport maritime, la section 18 du code IMDG prévoit que la mention "quantités limitées" doit être apposée à l'extérieur des engins de transport. Or cette information ne donne aucune indication sur la nature du risque présenté par l'envoi. Pour les envois en quantités limitées destinés au marché de détail, il est prévu une exemption du marquage (mais non de la documentation), ce qui diffère des dispositions du paragraphe 3.4.9 (3.4.8 ?) du Règlement type. Il est possible de transporter une quantité illimitée de marchandises emballées en tant que quantités limitées. Cette question a été posée lors d'une récente réunion de l'OMI où il a été demandé si des "quantités maximales par envoi" devraient être établies pour les marchandises expédiées comme quantités limitées. Dans le cas du transport maritime en effet, il est souvent impossible de compter sur l'assistance de services d'urgence extérieurs, et le besoin pour l'équipage de disposer d'informations sur les risques présentés par l'envoi est manifeste.

Transport aérien

Pour le transport aérien, le placardage de l'engin de transport n'est pas applicable. Par contre la documentation est prescrite pour tous les envois qui doivent être transportés comme marchandises dangereuses en quantités limitées ou pour la vente au détail. La nature du risque et la masse totale de marchandises dangereuses de l'envoi sont donc toujours connues pour le transport aérien.

La notion de "quantité maximale par envoi"

L'Australie estime que la valeur de 2 000 l/kg de masse brute est une valeur raisonnable pour la quantité maximale par envoi de marchandises déclarées comme quantités limitées, pouvant être transportées sans plaque-étiquette par les modes terrestre et maritime, comme préconisé dans le document ST/SG/AC.10/C.3/1999/56. Étant donné la gamme limitée de marchandises dont le transport est autorisé en vertu des dispositions du chapitre 3.4, nous estimons qu'il s'agit d'une limite raisonnable en deçà de laquelle de nombreux transports peuvent s'effectuer. Au-dessus de cette valeur, les envois devront porter une plaque-étiquette. Il vaudrait mieux convenir d'une valeur unique de la "quantité maximale par envoi", plutôt que d'essayer de parvenir à un accord sur les différentes limites pour différents groupes d'emballage ou classes de marchandises dangereuses.

Proposition

Chapitre 5.3

Objet : prescrire des plaques-étiquettes sur les engins de transport pour tous les envois en quantités limitées dépassant une quantité maximale par envoi de 2 000 l/kg.

Modifier comme suit le paragraphe 5.3.1.1.2 :

"Des plaques-étiquettes doivent être apposées sur les parois extérieures des engins de transport pour signaler que les marchandises qu'ils contiennent sont des marchandises dangereuses qui présentent certains risques. Les plaques-étiquettes doivent correspondre au risque principal des marchandises contenues dans l'engin de transport; cependant :

a) les plaques-étiquettes ne sont pas exigées pour les engins transportant des matières explosives de la division 1.4, groupe de compatibilité S, des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées *lorsque la quantité maximale par envoi de marchandises dangereuses ne dépasse pas 2 000 l/kg de masse brute*, ou des colis exemptés de matières radioactives (classe 7); ..."

Chapitre 3.4

Objet : faire en sorte que le placardage ainsi prescrit au-delà de la quantité maximale par envoi pour les transports en quantités limitées s'applique aussi aux envois de marchandises dangereuses destinées à la vente au détail.

Modifier comme suit le paragraphe 3.4.9 (3.4.8 ?) :

"Les marchandises dangereuses transportées en quantités limitées destinées à des particuliers, emballées et distribuées sous une forme conçue ou appropriée pour la vente au détail, peuvent en outre être exemptées des obligations concernant le marquage de la désignation officielle de transport et du No ONU sur l'emballage et le document de transport pour marchandises dangereuses *si la quantité maximale par envoi de marchandises dangereuses présentes sur l'engin de transport ne dépasse pas 2 000 l/kg de masse brute.*"
