



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

Cinquantième session

Genève, 28 novembre-6 décembre 2016

Point 2 d) de l'ordre du jour provisoire

Recommandations du Sous-Comité formulées

à ses quarante-septième, quarante-huitième
et quarante-neuvième sessions et questions en suspens:
systèmes de stockage de l'électricité

Sécurité du transport aérien des piles au lithium

Communication de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)¹

1. A la quarante-neuvième session du Sous-Comité, l'OACI avait soumis le document ST/SG/AC.10/C.3/2016/39 décrivant les décisions de son Conseil relatives au transport aérien de piles au lithium. Celles-ci comprenaient l'approbation d'un amendement aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Instructions techniques, Doc 9284) qui interdit le transport du numéro ONU 3480 – **batteries au lithium-ion** en tant que cargaison à bord des aéronefs à passagers, ainsi que l'introduction de nouvelles restrictions au transport de piles au lithium applicables aux aéronefs cargo. La décision d'incorporer ces amendements reposait sur l'examen des informations fournies à la Commission de navigation aérienne, le DGP, le Groupe des opérations aériennes (FLTOPSP) et le Groupe de navigabilité (AIRP) de l'OACI à ce sujet. Le Conseil a estimé qu'il s'agissait d'une mesure temporaire en attendant que soient mis en place les moyens d'assurer un niveau acceptable de sécurité.

2. Les conclusions de la Commission étaient notamment fondées sur les facteurs suivants:

- a) L'incapacité des systèmes actuels de protection de la soute contre le feu à étouffer ou éteindre un incendie impliquant de grandes quantités de batteries au lithium;

¹ In accordance with the programme of work of the Sub-Committee for 2015–2016 approved by the Committee at its seventh session (see ST/SG/AC.10/C.3/92, paragraph 95 and ST/SG/AC.10/42, para. 15).

- b) L'incapacité à fixer une quantité limite jugée sûre pour les batteries au lithium en raison du nombre de variables qui contribuent au niveau de risque posé par les différences qui existent entre les batteries ou piles en matière de composition chimique, de taille, de type et de quantités transportées;
- c) L'absence d'un mécanisme permettant d'identifier et de communiquer les risques et dangers liés spécifiquement à chaque type de batterie et de pile;
- d) Le manque de transparence concernant les batteries exceptées qui empêche les opérateurs de déterminer avec précision les quantités de batteries transportées en tant que cargaison; et
- e) L'absence de normes d'emballage permettant d'atténuer les risques.

3. L'OACI poursuit son travail visant à régler les problèmes liés aux risques spécifiques au transport aérien. Toutefois les questions suivantes devraient être abordées par le Sous-Comité:

a) Le Sous-Comité a été informé à sa quarante-neuvième session (ST/SG/AC.10/C.3/2016/39) que les organes directeurs de l'OACI avaient demandé s'il existait un mécanisme pour définir une meilleure granularité en rapport avec la classification des différents types de piles et batteries au lithium de sorte que les risques variés posés par les différents types de piles et batteries au lithium puissent être communiqués et atténués de manière appropriée. Au cours de la discussion, il avait été suggéré de baser la classification sur des épreuves en suivant une approche similaire à celle utilisée pour la classe 1, afin de mieux définir les dangers réels présentés par les différents types de piles. Le Sous-Comité est invité à poursuivre l'examen de cette question;

b) Il est nécessaire de traiter des risques posés par les envois expédiés de manière non conforme, délibérément ou par inadvertance. Il peut être difficile, ou même impossible, de se conformer complètement à des réglementations complexes. De nombreuses entités ont un rôle à jouer, y compris les fabricants de piles, les fabricants de batteries, et les fabricants qui utilisent ces piles et batteries, parfois en provenance de divers pays, en aval dans leurs produits. Le cadre réglementaire actuel part du principe que l'expéditeur sait que les piles et batteries ont subi avec succès les épreuves du *Manuel d'épreuves et de critères*. Il peut cependant être difficile pour l'expéditeur de s'en assurer, sachant qu'il n'y a aucune obligation pour le fabricant de fournir cette information sauf lorsqu'elle est demandée par une instance réglementaire habilitée. La situation se complique lorsque les piles et batteries sont expédiées à plusieurs reprises dans le cycle de production.

Il a été demandé au régulateur de renforcer la surveillance afin de traiter les problèmes de non-conformité; néanmoins la complexité du cadre réglementaire rend difficile la mise en place d'un système effectif de surveillance. Les quantités énormes expédiées et le fait qu'une surveillance des piles au lithium partiellement exemptées de la réglementation soit aussi souhaitée compliquent davantage le problème.

4. Le Sous-Comité est invité à discuter de ces questions et à envisager la façon dont elles pourraient être traitées dans la prochaine période biennale. La Commission de navigation aérienne de l'OACI et ses groupes DGP, FLTOPSP et AIRP seront informés en conséquence. Avant d'envisager de lever l'interdiction, la Commission examinera l'ensemble des informations provenant de ces organes une fois que la norme SAE relative à la performance des colis, en cours d'élaboration, aura été finalisée et que tous les contrôles supplémentaires nécessaires pour assurer que les risques identifiés sont atténués auront été définis.