



---

**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****Quarante-quatrième session**

Genève, 25 novembre-4 décembre 2013

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au Règlement type pour  
le transport des marchandises dangereuses: combustibles  
contenus dans des machines ou dans des matériels****Combustibles contenus dans des machines ou dans  
des matériels (disposition spéciale 363/No ONU 3166)****Communication du Conseil consultatif des marchandises dangereuses  
(DGAC)<sup>1</sup>****Introduction**

1. À sa quarante-troisième session, sur la base du document ST/SG/AC.10/C.3/2013/22, le Sous-Comité s'est penché sur les risques de confusion liés à l'application de la disposition spéciale 363 aux machines à moteur à combustion interne, traditionnellement transportées sous le No ONU 3166. Un groupe de travail informel s'est réuni à la même session et le Sous-Comité est convenu que ses travaux se poursuivraient dans le cadre d'un groupe de correspondance dirigé par le DGAC.
2. Le DGAC a élaboré un document de travail, distribué en tant que document INF.7, qui servira de base aux discussions du groupe.
3. À ce jour, la communication entre les membres du groupe de correspondance a été limitée (seuls les experts de la Suisse et de l'Allemagne ont envoyé des commentaires), en raison du peu de temps dont ils disposaient avant la date limite de soumission des documents et les vacances estivales. Le DGAC espère que les discussions se poursuivront au sein du groupe de correspondance jusqu'à ce que le Sous-Comité se réunisse de nouveau en novembre. Le présent document vise à informer le Sous-Comité du travail accompli à ce jour.

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2013-2014, adopté par le Comité à sa sixième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/84, par. 86, et ST/SG/AC.10/40, par. 14).

## Discussion

4. On constate clairement, à l'heure actuelle, un manque d'uniformité entre les différents règlements qui s'appliquent aux machines à moteur à combustion interne. Conformément à son mandat, le Sous-Comité devrait s'employer à mettre au point une méthode de classement harmonisée à l'échelon international pour le classement des machines à moteur à combustion interne. Bien qu'il n'existe pas de consensus clair entre les experts qui se sont exprimés à ce jour, le DGAC recommande de convenir d'un certain nombre de principes afin de simplifier les discussions à venir.

5. **Principe 1. Les machines à moteur à combustion interne contenant du combustible relèvent du No ONU 3166**, du moins quand il s'agit d'une petite quantité de combustible. Bien que cela ne soit pas parfaitement établi dans le Règlement type de l'ONU, les Instructions techniques de l'OACI, le Code IMDG et la réglementation du Département des transports (DOT) des États-Unis prescrivent tous une affectation à la rubrique ONU 3166 pour ce type de machine. Il semble admis qu'il en est ainsi lorsque de petites quantités de combustible sont en cause. Des divergences apparaissent sur la question de savoir si, à partir d'une quantité seuil de combustible, il est nécessaire d'affecter une machine à la classe 3, au titre d'une rubrique concernant les combustibles (par exemple, le No ONU 1202). L'affectation des machines à la rubrique ONU 3166 pourrait être précisée en ajoutant de nouvelles désignations de transport, par exemple, MACHINE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE ou MACHINE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE ou MACHINE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou MACHINE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE.

6. **Principe 2. La communication des dangers devrait être obligatoire lorsque la quantité de combustible présente dans le réservoir est supérieure à une quantité donnée.** La présence de combustible devrait être communiquée au moyen d'étiquettes, de plaques-étiquettes et de documents de transport. Des désaccords subsistent au sujet des quantités seuils à partir desquelles la communication des dangers devrait être obligatoire et de l'éventuel reclassement de la machine en fonction de la quantité de combustible qu'elle contient. Les quantités actuellement définies dans la disposition spéciale 363 (quantités limitées) ne semblent pas appropriées et de nouvelles quantités seuils devraient donc être fixées.

7. **Principe 3. La rubrique ONU 3363 ne devrait pas être utilisée pour les machines à moteur à combustion interne.** La deuxième phrase de la disposition spéciale 301 applicable à la rubrique 3363 se lit comme suit: «[Cette rubrique] ne doit pas être utilisée pour des machines ou appareils qui font déjà l'objet d'une désignation officielle de transport dans la Liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2.». Puisque la rubrique ONU 3166 figure dans la Liste des marchandises dangereuses et contient la désignation de transport correspondant aux machines à moteur à combustion interne, la rubrique ONU 3363 ne s'applique pas. La phrase de la disposition 301 citée plus haut pourrait être précisée en ajoutant à la fin: «(par exemple, No ONU 3166)».

8. **Modification potentiellement non controversée.** Les règlements qui utilisent le No ONU 3166 traitent tous du cas d'autres marchandises dangereuses qui pourraient relever de cette rubrique (extincteurs, accumulateurs à électrolyte liquide, batteries au lithium, etc.). Il semble opportun d'ajouter une nouvelle disposition spéciale se rapportant à la rubrique ONU 3166 qui porterait sur les autres marchandises dangereuses, comme évoqué dans le document INF.7 (point F).

9. Si les principes ci-dessus sont approuvés, il conviendra alors de choisir parmi trois options possibles afin de trouver une solution globale. Les options et les questions y relatives sont décrites ci-après:

**Option 1.** Les machines transportées en tant que marchandises dangereuses de la classe 9 sous la rubrique ONU 3166 seraient reclassées en tant que combustible (par exemple, sous la rubrique ONU 1202) si une certaine quantité seuil de combustible est dépassée. Questions à régler:

- Ce serait la première fois qu'un classement serait modifié en raison de la quantité de marchandise dangereuse présente.
- Quelle devrait être la quantité limite de combustible, sachant que les seuils diffèrent selon les règlements (seules de très petites quantités sont autorisées par l'OACI alors que jusqu'à 450 l de gazole peuvent être exemptés en vertu d'une décision du Groupe de rédaction et des questions techniques du Code IMDG)?
- Pour les règlements (tels que le Code IMDG) qui classent à la fois les véhicules et les machines sous la rubrique ONU 3166, serait-il logique de reclasser les machines en tant que combustible (par exemple, sous la rubrique ONU 1202), alors que les véhicules relevant de la rubrique ONU 3166 et qui pourraient contenir des quantités importantes de combustible (450 l dans le cas d'un tracteur routier et plus encore pour d'autres gros véhicules) ne changeraient pas de rubrique?
- La présence d'une quantité importante de combustible justifie-t-elle toujours un reclassement sous une rubrique de la classe 3? Est-ce approprié lorsque, par exemple, la machine contient également une batterie au lithium-ion de grande taille (par exemple, dans le cas des systèmes hybrides)?

**Option 2.** Les machines continueraient à relever de la rubrique ONU 3166 quelle que soit la quantité de combustible qu'elles contiennent, mais la communication des dangers devrait se faire comme s'il s'agissait d'une marchandise dangereuse de la classe 3 à partir de certains seuils (par exemple, 200 l). Questions à régler:

- Ce serait la première fois que des étiquettes ou des plaques-étiquettes relatives à la classe 3 seraient apposées sur une marchandise relevant de la classe 9.
- Il faudrait fixer de manière uniforme les quantités de combustible concernées.

**Option 3.** Les machines qui contiennent une quantité de combustible supérieure à un certain seuil seraient transportées sous deux désignations de transport: le No ONU 3166 et le numéro ONU correspondant au combustible. Cette solution serait semblable à celle adoptée pour les colis contenant plusieurs marchandises dangereuses différentes.

10. Le DGAC espère que la poursuite des discussions au sein du groupe de correspondance et lors de la session à venir du Sous-Comité permettra de dégager un consensus en vue de l'élaboration d'une proposition globale.