



---

**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****Soixante-cinquième session**

Genève, 25 novembre-3 décembre 2024

Point 10 c) de l'ordre du jour provisoire

**Questions relatives au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques : autres questions****Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques****Quarante-septième session**

Genève, 4-6 décembre 2024

Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire

**Travaux relatifs au Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques : travaux du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses sur des questions intéressant le Sous-Comité d'experts du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques****Aérosols : harmonisation de la disposition spéciale 63 avec la disposition spéciale 362****Communication de la Fédération européenne des aérosols (FEA)\*****I. Introduction**

1. À sa soixante-quatrième session, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (Sous-Comité TMD) a noté que les amendements au Manuel d'épreuves et de critères, proposés au paragraphe 7 du document ST/SG/AC.10/C.3/2024/6 (FEA), bénéficiaient d'une large adhésion. Il a appuyé, sur le principe, la proposition qui figure au paragraphe 6, mais a estimé qu'il convenait de préciser encore le libellé avant que son adoption puisse être envisagée.

2. La version actualisée de la proposition, qui figure ci-après, a été élaborée en collaboration avec la Household and Commercial Products Association (HCPA) des États-Unis d'Amérique.

**II. Discussion**

3. La FEA tient à rappeler que l'industrie des aérosols n'utilise pas la plupart des composants visés par les interdictions, mais a accepté de combler les lacunes juridiques.

---

\* A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



4. Il est proposé de remplacer le libellé « Class 3, liquid desensitized explosives » (de la classe 3 (matières explosibles désensibilisées liquides)) par « Liquid desensitized explosives of Class 3 » (Matières explosibles désensibilisées liquides de la classe 3) qui figure au 2.0.3.1 du chapitre 2.0 du Règlement type. Toutefois, la FEA note que le libellé « Class 3, liquid desensitized explosives » (explosifs désensibilisés liquides de la classe 3) est celui utilisé actuellement dans la disposition spéciale 362.

5. Aux sessions précédentes, il a été précisé que les interdictions proposées concerneraient les contenus/mélanges et non les composants/matières individuels, ce qui constituerait la principale différence avec la disposition spéciale 362. Cependant, plusieurs délégations ont souligné que le champ d'application de la disposition spéciale 63 deviendrait flou, puisque celle-ci porte sur le classement fondé sur le contenu global de l'aérosol (y compris le gaz propulseur) ou sur le contenu autre que les gaz propulseurs.

6. La FEA n'a pas de réponse unique à cette question, car la réponse dépend du type de technologie (aérosols classiques ou compartimentés), du type de gaz propulseur (gaz liquéfié ou comprimé), de la classe de danger (physique, pour la santé ou pour l'environnement), des dispositions spécifiques d'une classe de danger, de la pertinence et de la faisabilité des essais, et de l'application des principes d'extrapolation ou de la méthode de calcul.

7. La FEA propose d'utiliser le libellé « Lorsque le contenu (autre que les gaz propulseurs) » figurant au point e) pour la division 6.1 (matières toxiques) et la classe 8 (matières corrosives) et de fusionner les points e) et f), qui concernent la même division et la même classe de danger. S'agissant des autres interdictions, il est proposé d'employer l'expression « Lorsque le contenu », qui porte sur les contenus/mélanges et non sur les composants/matières individuels. Toutefois, il n'est pas jugé opportun de préciser quand et comment le gaz propulseur doit ou non être pris en compte, comme expliqué ci-dessus. L'expéditeur demeure responsable de la bonne classification des marchandises dangereuses qu'il expédie.

8. Il est proposé d'employer l'expression « critères de classification » qui est fréquemment utilisée dans le Règlement type en lieu et place de l'expression « critères d'affectation ».

9. Pour une plus grande lisibilité, il est proposé d'énumérer les divisions et les classes faisant l'objet d'une interdiction de transport.

10. La norme ISO 13943 contient uniquement des définitions, mais ne présente pas de méthodes. Il est proposé de remplacer le texte obsolète relatif aux méthodes de détermination de la chaleur de combustion par « La chaleur chimique de combustion doit être déterminée soit par référence à la littérature scientifique publiée, soit par calcul, soit au moyen d'épreuves appropriées (par exemple, au moyen de la norme ASTM D 240 et du code NFPA 30B). ».

11. Les modifications apportées à la disposition spéciale 63 devraient alors être prises en compte dans le Manuel d'épreuves et de critères. Il est proposé de modifier, à des fins d'harmonisation, la définition des composants inflammables figurant au paragraphe 31.1.3 de la section 31 et le paragraphe 31.3.3 concernant la chaleur de combustion.

### III. Proposition relative au Règlement type

12. La FEA propose de modifier comme suit la disposition spéciale 63 (les ajouts figurent en **caractères gras soulignés**, les suppressions en ~~caractères biffés~~) :

« 63 La division de la classe 2 et le danger subsidiaire dépendent de la nature du contenu du générateur d'aérosol. Les dispositions suivantes doivent être appliquées :

- a) L'aérosol relève de la division 2.1 si le contenu renferme au moins 85 %, en masse, de composants inflammables et si la chaleur chimique de combustion est égale ou supérieure à 30 kJ/g ;
- b) L'aérosol relève de la division 2.2 si le contenu renferme, au plus, 1 %, en masse, de composants inflammables et si la chaleur de combustion est inférieure à 20 kJ/g ;

- c) Autrement le produit doit être classé selon les résultats des épreuves décrites dans le Manuel d'épreuves et de critères, Partie III, section 31. Les aérosols extrêmement inflammables et les aérosols inflammables doivent être classés dans la division 2.1 ; les aérosols ininflammables doivent être classés dans la division 2.2 ;
- d) Les gaz de la division 2.3 ne doivent pas être utilisés comme propulseurs dans un générateur d'aérosol ;
- e) **Il faut affecter à l'aérosol un danger subsidiaire de la division 6.1 ou de la classe 8** Lorsque le contenu (autre que les gaz propulseurs) des générateurs d'aérosols est classé :
- i) ~~Dans~~ la division 6.1, groupes d'emballage II ou III, \_\_\_ ou
  - ii) ~~Dans~~ la classe 8, groupes d'emballage II ou III, ~~il faut affecter à l'aérosol un danger subsidiaire de la division 6.1 ou de la classe 8 ;~~
- Le transport de l'aérosol doit être interdit lorsque le contenu (autre que les gaz propulseurs) des générateurs d'aérosols est classé :**
- i) **Dans la division 6.1, groupe d'emballage I ; ou**
  - ii) **Dans la classe 8, groupe d'emballage I ;**
- f) ~~Le transport des aérosols dont le contenu répond aux critères du groupe d'emballage I du point de vue de la toxicité ou de la corrosivité est interdit ;~~ **Le transport de l'aérosol doit être interdit lorsque le contenu répond en outre aux critères de classification suivants :**
- i) **Matières et objets explosibles de la classe 1 ;**
  - ii) **Matières explosibles désensibilisées liquides de la classe 3 ;**
  - iii) **Matières autoréactives et matières explosibles désensibilisées de la division 4.1 ;**
  - iv) **Matières sujettes à l'inflammation spontanée de la division 4.2 ;**
  - v) **Matières de la division 4.3 qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ;**
  - vi) **Peroxydes organiques de la division 5.2 ;**
  - vii) **Matières infectieuses de la division 6.2 ; ou**
  - viii) **Matières radioactives de la classe 7 ;**
- g) Des étiquettes de danger subsidiaire peuvent être prescrites pour le transport aérien.

Les composants inflammables sont des liquides inflammables, solides inflammables ou gaz ou mélanges de gaz inflammables tels que définis dans le Manuel d'épreuves et de critères, Partie III, sous-section 31.1.3, Notas 1 à 3. ~~Cette désignation ne comprend pas les matières pyrophoriques, les matières auto-échauffantes et les matières qui réagissent au contact de l'eau.~~ La chaleur chimique de combustion peut être déterminée **soit par référence à la littérature scientifique publiée, soit par calcul, soit au moyen d'épreuves appropriées** avec une des méthodes suivantes (**par exemple, au moyen des normes ASTM D 240, ISO/FDIS 13943:1999 (E/F) 86.1 à 86.3 ou et du code NFPA 30B**). ».

#### IV. Propositions relatives au Manuel d'épreuves et de critères

13. Il est proposé de modifier comme suit la définition des composants inflammables au 31.1.3 de la section 31 du Manuel d'épreuves et de critères (les modifications figurent en **caractères gras et soulignés** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions) :

« Composants inflammables, des liquides inflammables, solides inflammables, ou gaz ou mélanges de gaz inflammables. ~~Cette désignation ne comprend pas les matières pyrophoriques, les matières auto-échauffantes et les matières qui réagissent au contact de l'eau.~~ ».

14. Il est proposé de modifier comme suit le 31.3.3 du Manuel d'épreuves et de critères concernant la chaleur chimique de combustion (les modifications figurent en caractères **gras soulignés** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions) :

« La chaleur chimique de combustion doit être déterminée **soit par référence à la littérature scientifique publiée, soit par calcul, soit au moyen d'épreuves appropriées** conformément à une des méthodes décrites dans les normes suivantes : **(par exemple, au moyen des normes** ASTM D 240, ISO/FDIS 13943:1999 ~~(E/F)~~ 86.1 à 86.3 et du code NFPA 30B). ».

---