



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****Cinquante-sixième session**

Genève, 2-11 décembre 2019

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Inscription, classement et emballage**Quantités limitées et quantités exceptées****Communication de l'expert du Canada*****Objectif**

1. Présenter une proposition visant à modifier les *Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations* (Principes directeurs pour l'élaboration du Règlement type de l'ONU) afin de fournir davantage d'informations sur les divergences perçues entre les seuils des quantités limitées et les seuils des quantités exceptées.

Introduction

2. À la cinquante-cinquième session du Sous-Comité, le Canada a présenté le document informel INF.11, dans lequel il sollicitait l'appui des membres pour tirer au clair les divergences entre les dispositions relatives aux quantités limitées et celles portant sur les quantités exceptées afin qu'elles soient plus compréhensibles et mieux respectées. Le document a été bien accueilli par la plupart des membres du Sous-Comité, qui ont convenu qu'une telle clarification serait utile.

3. Les exemptions relatives au transport en quantités exceptées permettent de transporter, dans des conditions plus souples que celles prévues par le Règlement type, des marchandises dangereuses dans des emballages intérieurs d'un volume maximal de 30 ml et dans des emballages extérieurs d'un volume maximal de 500 ml ou 1 000 ml. Les exemptions relatives au transport en quantités limitées permettent de transporter, dans des conditions similaires à celles prévues par le Règlement type, des marchandises dangereuses en quantités beaucoup plus importantes (colis d'une masse maximale de 30 kg) que celles figurant dans les exemptions relatives au transport en quantités exceptées.

4. Des chargeurs, des transporteurs et des formateurs ont fait part de la confusion causée par les incohérences entre les deux dispositifs : certaines marchandises dangereuses sont

* Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour la période 2019-2020, approuvé par le Comité à sa neuvième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/108, par. 141 et ST/SG/AC.10/46, par. 14).



interdites au transport en quantités exceptées, c'est-à-dire en très petites quantités dans des emballages robustes et ayant satisfait aux épreuves, alors que ces mêmes substances sont admises au transport en quantités limitées, c'est-à-dire en quantités plus importantes dans des emballages n'ayant pas fait l'objet d'essais.

Contexte

5. Dès 1985, le Règlement type a autorisé le transport de quantités relativement faibles de certaines marchandises dangereuses au titre des exemptions relatives au transport en quantités limitées. Toutefois, le Règlement type n'incluait pas les exemptions relatives au transport en quantités exceptées mises au point pour le transport aérien par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Par conséquent, en raison du manque d'harmonisation des réglementations entre les différents modes de transport, le Règlement type de l'ONU a adopté, en 2007, le système d'exemptions relatives au transport en quantités exceptées de l'OACI, qui permet d'assurer la fluidité du transport de certaines matières d'un mode de transport à l'autre.

6. Les seuils des quantités exceptées applicables aux différentes marchandises dangereuses correspondent aux quantités autorisées au transport sur des aéronefs de passagers. Comme ces dispositions ont été élaborées pour assurer la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, certains seuils sont plus restrictifs que ceux figurant dans les exemptions relatives au transport en quantités limitées. Par exemple, certaines marchandises dangereuses sont totalement interdites au transport aérien en vertu des exemptions relatives au transport en quantités exceptées, car elles présentent un risque plus élevé à bord d'un aéronef.

7. Sans ces informations sur la genèse et la justification des dispositions et des seuils relatifs au transport en quantités exceptées, il est difficile de comprendre pourquoi certaines substances sont admises au transport en quantités limitées, mais sont interdites au transport en quantités exceptées, c'est-à-dire en quantités beaucoup plus faibles.

Proposition¹

8. Modifier comme suit le texte des *Guiding Principles for the Development of the UN Model Regulations* (Principes directeurs pour l'élaboration du Règlement type de l'ONU) après le titre du chapitre 3.5, Excepted quantities (Quantités exceptées) (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

“The rationale behind excepted quantity provisions is that selected dangerous goods packed in very small quantities, other than articles, with limitations on the quantity per inner packaging and outer packaging and in very robust, tested packaging pose a lesser risk in transport than do the same goods packed in larger volumes, and on this basis some relief from the requirements may be accepted. ~~The substances permitted and the provisions applied are based on some 20 years' experience in air transport, with no reported incidents.~~ There is no requirement for such dangerous goods to be labelled or for transport document provisions to be met but a suitable mark, based on the established air transport mark, is used to aid identification of packages.

Given the lower level of measures applied, a threshold limit reflective of the quantities allowed on passenger aircraft has been placed on the total quantity of such goods that may be carried on any one cargo transport unit. Given the difficulty of calculating whether the threshold is reached based on the very small net mass of dangerous goods contained in each package, that threshold is set, uniquely, simply on the total number of packages of dangerous goods packed in excepted quantities. The limit is 1000 packages per cargo transport unit.

¹ Il n'existe pas de version française du document. Les modifications à apporter à la version anglaise sont simplement reproduites ci-après.

~~Substances permitted in excepted quantities are based on those that may be transported by passenger aircraft by the 2005-2006 edition of the ICAO Technical Instructions. These are:~~

The Excepted Quantity provisions were first introduced in the International Civil Aviation Technical Instructions (ICAO TI) in 1987 to allow for the transportation of small quantities of dangerous goods by air under relaxed conditions. This scheme was later introduced in the Model Regulations for the uninterrupted movement of dangerous goods across all modes.

These provisions reflect safety considerations pertaining to transportation by air, and, as a result, the quantity limits and packaging requirements for selected dangerous goods are more stringent than those for limited quantities.

The following table describes the methodology for determining the E Codes: ”
