



---

**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-deuxième session**

Genève, 3-11 décembre 2012

Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire

**Recommandations du Sous-Comité formulées à ses trente-neuvième,  
quarantième et quarante et unième sessions et questions en suspens:  
inscription, classement et emballage****Combustibles contenus dans des machines  
ou dans des matériels****Communication du Dangerous Goods Advisory Council<sup>1</sup>****Introduction et rappel des faits**

1. L'application de la disposition spéciale 363, introduite dans la dix-septième édition du Règlement type, risque d'entraîner des incertitudes quant au classement des machines/moteurs équipés d'un réservoir de carburant intégré (moyens de confinement) et contenant du carburant. Dans certains cas, il n'est pas indiqué clairement si les machines/moteurs devraient être transportés sous la désignation officielle de transport du carburant (par exemple essence ou gazole) contenu dans la machine/moteur ou sous la rubrique ONU 3166. Le Sous-Comité devrait examiner cette question sans attendre pour éviter des confusions lorsque les nouvelles prescriptions figurant dans la disposition spéciale 363 seront appliquées, soit à partir de janvier 2013. Le DGAC présente ce document pour servir de base à l'examen du Sous-Comité.

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2011-2012, adopté par le Comité à sa cinquième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/76, par. 116, et ST/SG/AC.10/38, par. 16).

### **Disposition spéciale 363**

2. La disposition spéciale 363 a été élaborée pour tenir compte du cas des générateurs, modules de chauffage et unités de conditionnement d'air de la dimension d'un grand conteneur dont le réservoir est plein de manière à ce qu'ils puissent être utilisés dans certaines situations, par exemple des interventions d'urgence à caractère national, livrés et en état de fonctionner sans qu'il soit nécessaire de remplir d'abord leur réservoir. Comme il était indiqué dans le document initial soumis par le Royaume-Uni (document informel INF.10, trente-cinquième session), ces réservoirs peuvent contenir jusqu'à 3 000 l. La principale raison de l'introduction de nouvelles prescriptions était que ces machines ne sont pas soumises aux prescriptions de l'ADR/RID puisque le No ONU 3166, couvrant les véhicules et les moteurs contenant des combustibles liquides inflammables, n'est pas soumis à ces prescriptions.

3. Les prescriptions de la disposition spéciale 363 s'appliquent aux machines ou matériels équipés d'un réservoir intégré contenant plus d'une quantité limitée de carburant (1 l pour un carburant relevant du groupe d'emballage II, 5 l pour un carburant relevant du groupe d'emballage III). Comme l'indique le texte, selon la quantité de carburant présent, la disposition spéciale 363 pourrait s'appliquer aussi bien aux petites machines mobiles comme les générateurs mobiles qu'aux grands générateurs à réservoir plein qui étaient initialement concernés. D'après la disposition spéciale 363, de telles unités seraient transportées sous la désignation officielle de transport du carburant qu'elles contiennent (par exemple No ONU 1202 Gazole, No ONU 1203 Essence). Selon leur contenance, les réservoirs de carburant intégrés doivent porter une ou des étiquettes ou plaques-étiquettes de liquide inflammable. Cette prescription s'appliquerait quel que soit le volume de carburant réellement transporté si ce volume est supérieur à la quantité limitée. En outre, un document de transport est exigé. Selon la disposition spéciale 363, la description de base d'une machine comportant un réservoir de carburant intégré pourrait être par exemple:

#### **No ONU 1203, essence, 3, groupe d'emballage II**

Aucune disposition particulière concernant le document de transport n'a été introduite pour tenir compte du caractère exceptionnel du moyen de confinement utilisé ou pour estimer la quantité de carburant présente afin de satisfaire aux prescriptions du 5.4.1.5.1. Il semble que les autres marchandises dangereuses faisant partie intégrante d'une machine (par exemple un accumulateur à électrolyte liquide) devraient être expédiées séparément. Des prescriptions comme la protection des accumulateurs contre les courts-circuits semblent ne pas s'appliquer.

4. Quand la disposition spéciale 363 a ensuite été examinée en vue de son intégration dans l'ADR/RID, son champ d'application a été sensiblement réduit (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/124, par. 23 et 24):

- Les moyens de confinement d'une contenance inférieure ou égale à 60 l sont exemptés;
- Pour les moyens de confinement (c'est-à-dire le réservoir de carburant intégré) ayant une contenance comprise entre 60 et 450 l, l'étiquette doit être apposée sur une face externe de la machine;
- Une mention dans un document de transport n'est requise que pour les contenances supérieures à 1 500 l.

Ainsi, les nouvelles prescriptions de l'ADR/RID limitent l'application de la disposition spéciale 363 aux grands réservoirs qui étaient concernés initialement.

5. La disposition spéciale 363 n'a pas été adoptée pour inclusion dans l'édition 2013-2014 des Instructions techniques de l'OACI. Elle a été incorporée *in extenso* dans l'amendement 36-12 du Code IMDG. En outre, elle est examinée pour adoption dans certains règlements nationaux.

### **No ONU 3166 applicable aux véhicules ou moteurs à propulsion par liquide inflammable**

6. Les diverses désignations officielles de transport figurant sous le No ONU 3166 montrent que cette rubrique peut être utilisée pour les véhicules et les moteurs. Si l'on considère la disposition spéciale 312 (concernant les machines), les instructions d'emballage 950 et 951 de l'OACI (concernant les machines ou les matériels), les dispositions spéciales 961 et 962 du Code IMDG (concernant les matériels), il apparaît que le terme «moteur» tel qu'il est employé dans le No ONU 3166 fait référence notamment aux machines et matériels à propulsion par liquide inflammable. Aucune disposition du Règlement type ne limite la quantité de carburant autorisée au transport sous cette rubrique (qui, initialement, ne concernait que le transport par voie aérienne, voir la disposition spéciale 123). Toutefois, des limites sont indiquées dans certains règlements applicables au No ONU 3166 au titre des marchandises dangereuses (par exemple les Instructions techniques de l'OACI, le Code IMDG, le Règlement fédéral CFR 49 du Département des transports des États-Unis d'Amérique). Contrairement à ce que prévoit la disposition spéciale 363, d'autres marchandises dangereuses qui font partie intégrante de véhicules, de moteurs et de machines sont en général autorisées au transport sous le No ONU 3166 et les questions touchant à la sécurité sont examinées (mais pas dans le Règlement type).

### **Confusion quant à la désignation officielle de transport applicable aux machines/moteurs**

7. La disposition spéciale 363 exclut explicitement les véhicules de son champ d'application mais n'indique pas clairement comment expédier les machines ou moteurs dans le cas des règlements qui s'appliquent aussi à ceux transportés sous le No ONU 3166. On ne sait donc pas si les machines ou moteurs contenant plus que la quantité limitée de carburant dans un réservoir intégré devraient être expédiés sous la désignation officielle de transport du carburant ou sous le No ONU 3166.

8. Le paragraphe 2.0.2.2 du Règlement type stipule ce qui suit:

«Lorsqu'un objet ou une matière est nommément mentionné dans la Liste, il doit être identifié lors du transport par la désignation officielle de transport figurant dans la Liste des marchandises dangereuses.».

De toute évidence, avec la désignation de transport et les dispositions spéciales et instructions d'emballage applicables, comme indiqué ci-dessus, les machines et moteurs sont «nommément mentionnés» sous le No ONU 3166. Le No ONU 3166 semble donc la rubrique appropriée pour toutes les machines et tous les moteurs soumis à ce Règlement. Pourtant, alors qu'il semblerait s'appliquer aussi aux unités format conteneur réservoir plein qui ont été à l'origine de l'élaboration de la disposition spéciale 363, on constate que, dans les règlements applicables, les limitations relatives à la quantité de carburant (par exemple un quart de la contenance dans l'instruction d'emballage 962 du Code IMDG) interdisent en général l'utilisation du No ONU 3166 pour ces applications.

9. Bien que l'utilisation du No ONU 3166 soit parfaitement claire, ajouter la disposition spéciale 363 aux règlements qui couvrent déjà ce même numéro introduit une confusion et entraînera sans doute l'impossibilité d'expédier des envois en raison de désaccords quant à la désignation officielle de transport à utiliser.

### **Autres considérations**

10. À propos du classement des machines et moteurs équipés d'un réservoir de carburant intégré d'une contenance supérieure à la quantité limitée, il convient de noter les points suivants:

a) Les dispositions relatives au No ONU 3166 concernent déjà les autres marchandises dangereuses qui font partie intégrante de machines et de moteurs. Ces marchandises dangereuses ne sont pas prises en considération dans la disposition spéciale 363. Il semble qu'à cet égard, le No ONU 3166 assure un degré de sécurité plus élevé;

b) Sauf circonstances exceptionnelles comme les situations d'urgence à caractère national, il n'est pas courant de transporter des machines ou des moteurs dont le réservoir de carburant intégré est plein. On a vu que les règlements applicables limitent en général la quantité de carburant lorsqu'il s'agit de machines et de moteurs transportés sous le No ONU 3166. On ne voit pas bien ce que la disposition spéciale 363 ajoute au No ONU 3166 du point de vue de la sécurité;

c) La disposition spéciale 363 stipule que les réservoirs de carburant intégrés (moyens de confinement) doivent être agréés par l'autorité compétente. Certes une directive CE couvre l'agrément de ces réservoirs en Europe (probablement aux fins de l'utilisation et non pour les conditions de transport), mais de tels agréments ne sont pas habituels dans le reste du monde. Sur quelle base une autorité compétente doit-elle donner son agrément à ces réservoirs intégrés? Comment le personnel chargé d'accepter les envois s'assure-t-il que ces réservoirs sont agréés? En outre, la disposition spéciale 363 n'indique pas clairement quelle autorité compétente doit accorder cet agrément. Dans l'ADR/RID il est précisé que c'est l'autorité compétente du pays de fabrication qui en est responsable et il est fait référence à la directive européenne;

d) La disposition spéciale 363 stipule qu'un document de transport doit être fourni lorsque le réservoir intégré dans une machine ou un matériel contient plus qu'une quantité limitée de carburant. Une description de base du «No ONU 1203, essence, 3, groupe d'emballage II» s'agissant de machines ou de moteurs proposés au transport suscitera probablement des questions de la part du personnel du transporteur chargé d'accepter les envois et aboutira à l'impossibilité de les expédier. L'ADR/RID a tenu compte de ce problème en insérant une mention spéciale dans le document de transport (c'est-à-dire «transport conformément au 1.1.3.3 c»);

e) Il peut y avoir des divergences entre les modes de transport. Par exemple, dans les Instructions techniques de l'OACI, une machine ou un moteur à propulsion par gazole peut être transporté sous le No ONU 3166 sans qu'il soit nécessaire de vider le réservoir. Selon la machine ou le moteur, il est possible que ce réservoir contienne plus d'une quantité limitée de gazole. Étant donné que la disposition spéciale 363 n'est pas destinée à être incorporée dans les Instructions techniques de l'OACI, le transport aérien de telles machines/moteurs doit être conforme au No ONU 3166 et non à cette disposition spéciale. La même confusion peut se produire dans le cas du Code IMDG où les matériels sont couverts par le No ONU 3166 (à noter que l'on envisage actuellement un nouvel assouplissement pour les véhicules et les matériels à propulsion par gazole dans le Code IMDG (voir DSC 17/3/12)).

## Recommandation

11. Le DGAC soumet le présent document comme base de discussion pour la quarante-deuxième session du Sous-Comité. Alors que les nouveaux amendements adoptant la disposition spéciale 363 devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013, du moins sur une base volontaire, l'application de cette nouvelle disposition spéciale devrait faire l'objet de directives supplémentaires de la part du Sous-Comité afin d'éviter toute confusion. Le DGAC recommande au Sous-Comité d'inclure dans son rapport la déclaration suivante:

**«S'agissant de l'application du No ONU 3166 ou de la disposition spéciale 363 aux machines ou moteurs, il convient d'envisager en premier lieu l'application du No ONU 3166 (c'est-à-dire, conformément au 2.0.2.2 du Règlement type) à condition que le No ONU 3166 soit soumis aux règlements applicables. Le transport au titre de la disposition spéciale 363 doit être envisagé seulement lorsque le No ONU 3166 ne s'applique pas ou que toutes les prescriptions applicables des règlements modaux relatifs au No ONU 3166 ne peuvent être satisfaites.»**

12. Ainsi, les machines et les matériels continueraient d'être transportés sous le No ONU 3166 et l'application de la disposition spéciale 363 ne serait envisagée que lorsque les conditions exigées pour le No ONU 3166 ne peuvent être satisfaites (par exemple si la quantité de carburant dépasse les quantités autorisées par les règlements applicables). Le DGAC recommande aussi que les conditions d'application du No ONU 3166 et de la disposition spéciale 363 soient précisées plus avant au cours de la prochaine période biennale.