



**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 f) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au Règlement type
pour le transport des marchandises dangereuses:
marquage et étiquetage**

**Dispositions relatives aux quantités exceptées concernant
le comptage des colis, le marquage et les documents
de transport**

**Communication du Conseil international des associations chimiques
(ICCA)¹**

Introduction

1. Les dispositions relatives au transport en quantités exceptées sont utilisées depuis un certain temps pour le transport de marchandises par tous les modes. Aujourd'hui, on se demande s'il faut continuer à limiter les quantités transportées par véhicule routier de transport de marchandises, par wagon ou par conteneur de transport multimodal. C'est la raison pour laquelle l'ICCA souhaiterait proposer une modification des dispositions applicables aux quantités exceptées, en ce qui concerne le nombre de colis autorisés par véhicule routier, wagon de chemin de fer ou conteneur multimodal.

2. Compte tenu de l'organisation des transports modernes, il est très difficile de décharger une unité de transport de marchandises si les colis sont en trop grand nombre. Les transporteurs ne peuvent pas, notamment lorsqu'ils ont plusieurs clients, décider au moment du chargement de ne charger que la moitié des colis parce que leur nombre dépasserait une certaine limite. Limiter un chargement à 1 000 colis signifie aussi limiter la masse nette du chargement à au maximum une tonne par véhicule routier, wagon ou conteneur (dans le cas des E1, voire moins selon le code E attribué aux marchandises).

¹ Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2013-2014, approuvé 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).

Cette situation pose des problèmes de logistique lorsque les marchandises doivent être transportées entre le lieu de fabrication et les entrepôts car il est impossible d'utiliser la capacité totale des unités de transport. En particulier, les véhicules routiers doivent circuler quasiment à vide, ce qui est irrationnel à tous les points de vue, économique, protection de l'environnement ou utilisation durable de l'énergie.

3. En outre, les services postaux refusent de transporter des marchandises en quantités exceptées, car il est très difficile pour eux de connaître le nombre exact de colis et donc de limiter leur nombre à 1 000, ce qui les obligerait alors à choisir les colis qui ne pourraient pas être transportés et à en informer leurs clients. Pour les quantités exceptées, il se trouve que les renseignements communiqués concernent une unité qui a été achetée par le client mais qui peut contenir plusieurs colis. Les services postaux et les transporteurs considèrent une palette de colis comme un tout quel que soit le nombre de colis qu'elle contient. Cette situation n'affecte PAS les limites qui sont fixées par colis, conformément au tableau 3.5.1.2, car il s'agit de systèmes distincts.

4. La limite des 1 000 colis a été décidée afin d'éviter qu'un conteneur qui serait rempli de marchandises transportées en quantités exceptées soit acheminé par voie maritime alors que son contenu n'est pas indiqué. Par la suite, l'OMI a décidé que les marchandises dangereuses transportées en quantités exceptées feraient l'objet d'une description complète dans les documents prescrits au chapitre 5.4, avec la mention supplémentaire «Marchandises dangereuses en quantités exceptées – XX colis» (par. 3.5.6.1 du Code IMDG). On dispose donc d'une double information ce qui rend inutile la fixation d'une limite. L'ICCA ne voit aucune raison que l'on continue à limiter le nombre de colis contenant de toutes petites quantités de matière étant donné que les mêmes quantités, voire des quantités plus importantes peuvent être expédiées en tant que quantités limitées conformément aux dispositions du chapitre 3.4, soit par la route, soit par voie maritime dans des colis composés de deux emballages seulement, un emballage intérieur et un emballage extérieur. Le principal avantage du transport en quantités limitées est que les mêmes colis peuvent être utilisés aussi bien pour le transport aérien que pour le transport de surface sans changement d'emballage. Voilà pourquoi la fixation d'une limite est difficile à comprendre pour les colis acheminés par la route et par la mer.

5. L'ICCA propose donc de modifier comme suit les dispositions relatives aux quantités exceptées, en ce qui concerne le nombre de colis par véhicule routier, wagon ou conteneur multimodal.

Proposition

6. L'ICCA propose de supprimer le paragraphe 3.5.5 et de modifier le paragraphe 3.5.6, comme suit:

«3.5.6 Documentation

Si un document (connaissance ou lettre de transport aérien) accompagne des marchandises dangereuses en quantités exceptées, il doit porter la mention "Marchandises dangereuses en quantités exceptées". ~~et indiquer le nombre de~~
~~colis.~~».
