



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2002/65  
9 septembre 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

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  
(Vingt-deuxième session, 2-6 décembre 2002,  
point 4 a) de l'ordre du jour)

**NOUVELLES PROPOSITIONS**

**Questions en suspens**

**Transport et sûreté**

**Communication de l'expert du Royaume-Uni, de l'observateur de la Namibie,  
de la Commission européenne et de l'Association internationale de la savonnerie,  
de la détergence et des produits d'entretien (AISE)**

**Historique**

1. Le présent document se réfère aux débats qui se sont déroulés lors de la session de juillet du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses à propos de la sûreté du transport de ces marchandises et aux documents qui ont été soumis par le secrétariat (2002/56), les États-Unis d'Amérique (INF.19) et le Royaume-Uni (INF.53).
2. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles souhaiteraient que les mesures relatives à la sûreté du transport des marchandises dangereuses soient harmonisées au niveau international et ont estimé que, en l'absence d'autres instruments internationaux pertinents, ces mesures devraient être incorporées à la réglementation de la sûreté du transport et pourraient être transmises aux gouvernements et aux organisations internationales par l'intermédiaire du Règlement type concernant le transport des marchandises dangereuses.

3. Le Royaume-Uni a été prié de diriger un groupe de travail par correspondance électronique chargé d'établir des propositions multimodales à inclure dans le Règlement type, qui seraient soumises à la session de décembre 2002 du Sous-Comité, inspirées des mesures proposées par la Commission européenne dans le document INF.53. Le 18 juillet, le Royaume-Uni a écrit à tous les membres du Sous-Comité (membres votants et membres non votants, institutions spécialisées des Nations Unies, organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales), les invitant à désigner un correspondant pour le cas où ils souhaiteraient apporter leur contribution au groupe de travail. On trouvera à l'annexe 1 la liste des candidats à une participation au groupe de travail. Un avant-projet de proposition a été établi par le Royaume-Uni et distribué le 8 août aux fins d'observations à remettre avant le 28 août. Tous les participants ont admis que ce délai était très rapproché compte tenu de l'importance du sujet, surtout à une période qui pour beaucoup est traditionnellement une période de vacances, mais qu'il était impossible de faire autrement si le document devait être soumis au secrétariat aux fins de traduction avant le 6 septembre.

4. Le texte proposé était fondé sur celui soumis au Sous-Comité en juillet, en tant qu'annexe du document INF.53 soumis par le Royaume-Uni, qui était lui-même tiré des mesures proposées par la Commission européenne pour le transport terrestre, et ensuite entérinées par le G-8 comme jetant les bases d'une réglementation internationale. Celles-ci ont ensuite été amplifiées pour leur donner une dimension multimodale, tout en tenant compte des travaux en cours à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à l'Organisation maritime internationale (OMI) et dans les entreprises ferroviaires européennes en ce qui concerne la sûreté (pas seulement pour le transport des marchandises dangereuses), afin de s'assurer qu'ils ne soient pas en contradiction avec les dispositions propres à tel ou tel mode, qu'elles soient déjà en vigueur ou à l'état de projet.

5. Le Royaume-Uni a reçu dans les délais des observations des pays et organisations suivants: Allemagne, Canada, Espagne, État-Unis d'Amérique, Namibie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, OACI, Commission européenne, AISE, DGAC, CEFIC, FIATA, IATA, IRU et UIC. Toutes ces observations ont été soigneusement examinées par le Royaume-Uni et une nouvelle version des propositions, tenant compte desdites observations dans la mesure du possible a été distribuée le 30 août pour observations finales avant le 5 septembre.

6. L'expert du Royaume-Uni tient à exprimer sa gratitude à tous ceux qui ont contribué activement à ces travaux dans d'aussi difficiles circonstances. Il faut reconnaître cependant que les propositions présentées ci-dessous n'ont pas fait l'unanimité au sein du groupe de travail, mais doivent plutôt être considérées comme la synthèse d'idées que les membres du groupe de travail auront très certainement à cœur d'approfondir. Les coauteurs estiment pour leur part que ces propositions représentent un bon point de départ pour aborder cette question difficile et sont suffisamment bien élaborées pour mériter d'être adoptées par le Sous-Comité en décembre.

### **Justification**

7. Certains membres du groupe de travail se sont interrogés sur l'opportunité d'un tel train de mesures alors que le risque d'actes terroristes était très bas dans leur pays ou lorsqu'une analyse coût/avantage n'avait apparemment pas été menée. D'autres se sont déclarés préoccupés par le coût qui en résulterait pour l'industrie ou pour les autorités compétentes chargées de leur

application. Le terrorisme international n'est certes pas une nouveauté et malheureusement de nombreux pays l'ont appris à leurs dépens. Mais le 11 septembre a remis en question certaines idées concernant les préceptes moraux des terroristes et leur désir de se protéger et de prendre la fuite. Les gouvernements ne peuvent faire autrement que de modifier leurs moyens de les combattre. Certes, ces mesures de sûreté auront un coût, mais les actes terroristes aussi. Malheureusement, le Royaume-Uni sait exactement ce que coûte (plusieurs centaines de millions d'euros) ne serait-ce que l'explosion d'une bombe de taille moyenne au cœur de la *City*, sans parler des pertes en vies humaines et des souffrances. De l'avis des coauteurs du présent document, un seul détournement de matières dangereuses à des fins terroristes pourrait avoir des conséquences sans commune mesure avec le coût au sens large de mesures préventives. Certes, ces mesures ne sauraient prévenir complètement la survenue d'attentats terroristes meurtriers, mais des précautions judicieusement choisies à la fois du point de vue économique et social sont nécessaires pour limiter sensiblement les risques. Cela dit, il appartient aux autorités nationales compétentes de déterminer, en fonction du niveau de la menace, l'ampleur des mesures à prendre et des ressources à mobiliser.

8. Le Royaume-Uni a analysé un certain nombre de scénarios concernant le transport de marchandises dangereuses susceptibles, en cas d'accident, de faire de nombreuses victimes ou de causer de graves dégâts aux biens ou à l'environnement. C'est en partie les résultats de ces analyses qui ont convaincu le Royaume-Uni de la nécessité d'agir rapidement dans ce domaine. Le coût de l'amélioration de la sûreté doit être supporté collectivement, par nous tous. Étant donné que nous sommes tous des «clients» des réseaux mondiaux de distribution, qu'il s'agisse de marchandises dangereuses ou d'autres marchandises, tous les coûts supportés par ces réseaux nous seront en définitive facturés, par le biais d'une hausse des prix. Dans la plupart des cas, le coût de la distribution représente une part tellement faible du prix de détail des biens de consommation qu'il est fort probable que l'augmentation de prix due à une amélioration des mesures de sûreté passe inaperçue. Il faut par ailleurs reconnaître qu'un certain nombre des mesures proposées aujourd'hui font déjà partie des bonnes pratiques en vigueur dans l'industrie.

9. Le Sous-Comité a décidé d'examiner l'instauration de dispositions multimodales lors de sa session de décembre. Ces dispositions sont regroupées dans un nouveau chapitre, le chapitre 1.4, afin d'être facilement reconnaissables. Les renvois croisés avec d'autres parties du Règlement type ont été indiqués. On aurait aussi pu insérer ces dispositions dans des chapitres existants, par exemple les dispositions relatives à la formation dans le chapitre 1.3 et le projet de règlement 1.4.6 dans le chapitre 5.4, au risque de se trouver en présence de dispositions ne pouvant être insérées dans aucun chapitre. Dans l'ensemble, les membres du groupe de travail sont convenus de la nécessité d'un nouveau chapitre. Le projet de texte du chapitre 1.4 est aussi fidèle que possible à la terminologie en usage dans le texte de l'ONU et évite tout nouveau terme nécessitant une nouvelle définition. Le libellé existant a été repris chaque fois que cela était possible.

10. Le tableau 1 est censé donner la liste indicative des marchandises dangereuses nécessitant une attention particulière. Elle a été établie dans un souci de clarté et de simplicité d'utilisation, en la limitant aux matières et aux objets qui, en certaines quantités, peuvent faire de nombreuses victimes ou de graves dégâts. Il va sans dire que cette liste est sujette à controverse et, idéalement, pourrait faire l'objet d'une évaluation des risques. Cependant, il se trouve que la plupart des membres du groupe de travail s'en satisfont, tout au moins comme d'une première

ébauche, susceptible de faire l'objet de perfectionnements ultérieurs afin d'aboutir à une harmonisation internationale pendant l'actuelle période biennale.

11. Plus important encore, les membres du groupe de travail se sont demandé si les mesures proposées devraient être appliquées à toutes les marchandises dangereuses au-dessus de certaines limites de quantité, uniquement aux marchandises figurant sur la liste indicative, ou encore au chargement de certains engins de transport. Compte tenu de la plupart des observations faites, la proposition actuelle vise à réserver la plupart des mesures de sûreté aux marchandises considérées comme très dangereuses dans le tableau. En fait, un certain nombre de mesures simples devraient être facilement applicables à toutes les marchandises dangereuses.

12. Enfin, le Sous-Comité a estimé à sa session de juillet que certaines des mesures proposées dans l'annexe au document INF.53 ne concernaient que le transport terrestre et pourraient être examinées au cours de la prochaine période biennale. Cependant, en l'absence de tout organisme international régissant le transport terrestre susceptible d'assurer la sûreté du transport terrestre des marchandises dangereuses et compte tenu de l'urgence pour la communauté internationale de s'occuper de ces problèmes, le Royaume-Uni a établi une proposition de texte à inclure dans le chapitre 7.2 (Dispositions modales) du Règlement type, sur le modèle du projet de chapitre 1.4. Les avis ont été presque également partagés entre les partisans – légèrement majoritaires – de l'inclusion de dispositions modales dès maintenant dans le Règlement type et les partisans d'une reprise de l'examen de cette question lors de la prochaine période biennale. La proposition présentée reprend certaines dispositions modales, telles qu'elles ont été amendées à la suite d'observations du groupe de travail, afin que le Sous-Comité décide de l'adopter dès maintenant ou d'en reporter l'examen à la prochaine période biennale.

### **Proposition**

13. Les coauteurs du présent document proposent l'insertion dans la première partie du Règlement type du nouveau chapitre ci-dessous:

## **CHAPITRE 1.4**

### **PRESCRIPTIONS DE SÛRETÉ**

#### Notes introductives

*NOTA 1: Le présent chapitre contient des prescriptions visant à garantir la sûreté du transport des marchandises dangereuses dans tous les modes. [On notera que d'autres dispositions de sûreté applicables mode par mode se trouvent au chapitre 7.2.]*

*NOTA 2: Aux fins du présent chapitre, on entend par sûreté les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation abusive de marchandises dangereuses pouvant porter atteinte à des personnes ou à des biens.*

1.4.1 Toutes les personnes participant au transport de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté relevant de leur compétence.

- 1.4.2 Les autorités compétentes doivent tenir un registre de tous les transporteurs transportant les marchandises dangereuses particulièrement sensibles figurant dans le tableau 1.
- 1.4.3 **Plans de sûreté**
- 1.4.3.1 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres personnes (y compris les gérants d'infrastructures) participant au transport des marchandises dangereuses figurant dans le tableau 1 doivent adopter des plans de sûreté présentant au moins les caractéristiques définies au paragraphe 1.4.3.2.
- 1.4.3.2 Tout plan de sûreté doit présenter au moins les caractéristiques suivantes:
- a) Attribution des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant l'ancienneté, les compétences et les qualifications requises;
  - b) Registre des marchandises dangereuses transportées et évaluation des risques qu'elles présentent pour la sûreté;
  - c) Évaluation des risques pour la sûreté des opérations courantes, notamment des transbordements intermodaux, du stockage en transit temporaire et des opérations de manutention et de distribution;
  - d) Indication claire des initiatives (notamment activités de formation), des mesures (par exemple pour faire face à de graves menaces ou vérifier l'identité d'un employé), des pratiques d'exploitation (par exemple détermination des itinéraires ou accès aux marchandises dangereuses en stockage temporaire), du matériel et des ressources prévus pour réduire les risques pour la sûreté;
  - e) Plans d'intervention efficaces et mis à jour pour signaler les incidents et y faire face;
  - f) Procédures de vérification et de mise à l'épreuve des plans d'intervention.
- 1.4.3.3 Les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires doivent collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour s'échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et riposter aux incidents mettant la sûreté en péril.
- 1.4.4 **Formation en matière de sûreté**
- 1.4.4.1 Les activités de formation destinées aux personnes définies aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1.3.2 doivent aussi comprendre des cours de sensibilisation à la sûreté.
- 1.4.4.2 Les cours de sensibilisation à la sûreté portent sur la nature des risques, la façon de les reconnaître et les méthodes à utiliser pour les réduire. Ils portent aussi sur la mise en place de plans de sûreté correspondant aux responsabilités de chacun et au rôle qui devrait être le leur pour l'application de ces plans en cas d'incident.

- 1.4.4.3 Ces cours de sensibilisation doivent être dispensés, dès leur entrée en fonctions, aux personnes travaillant dans le transport des marchandises dangereuses, à moins qu'elles ne les aient déjà suivis. Par la suite, des cours de recyclage seront périodiquement assurés selon une fréquence déterminée par les autorités compétentes.
- 1.4.5 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres personnes participant au transport des marchandises dangereuses qui figurent sur le tableau 1 doivent effectuer un certain nombre de vérifications (notamment, dans la mesure du possible, consultation du casier judiciaire) avant de recruter du personnel. Les documents d'identité, les références professionnelles et les certificats d'aptitude professionnelle doivent être vérifiés.
- 1.4.6 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres personnes participant au transport des marchandises dangereuses figurant dans le tableau 1 doivent prendre des mesures pour garantir la sûreté des données communiquées par écrit ou par voie électronique relatives à ces marchandises. Ils ne sont pas dispensés pour autant de fournir les documents de transport prescrits par le chapitre 5.4 du Règlement type.
- 1.4.7 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres personnes participant au transport des marchandises dangereuses dont le nom figure dans le tableau 1 doivent mettre en place des procédures prévoyant que toute personne témoin d'activité suspecte est tenue d'en aviser les autorités compétentes.
- 1.4.8 Les transporteurs et les expéditeurs des marchandises dangereuses figurant dans le tableau 1 doivent évaluer les risques pour la sûreté lorsqu'ils choisissent un itinéraire, en tenant compte des risques potentiels que présentent les zones fortement peuplées, les routes maritimes exposées, les ports, les aéroports, les ponts, les tunnels et les aires de stationnement temporaire.
- 1.4.9 Les zones de transit, telles que les entrepôts sous douane, les gares de triage et les autres zones de stockage temporaire doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible, ne pas être accessibles au public.
- 1.4.10 Les expéditeurs ne confient des marchandises dangereuses figurant dans le tableau 1 qu'à des transporteurs correctement identifiés.

## **Tableau 1**

### **MARCHANDISES DANGEREUSES PARTICULIÈREMENT SENSIBLES**

Les marchandises dangereuses particulièrement sensibles sont celles qui risquent d'être détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes et qui risquent donc de faire un grand nombre de victimes ou de graves dégâts. Ces marchandises sont les suivantes:

- Classe 1, Division 1.1: explosifs
- Classe 1, Division 1.2: explosifs
- Classe 1, Division 1.3: explosifs
- Classe 1, Division 1.5: explosifs, en vrac

Division 2.1: gaz inflammables (à l'exclusion des aérosols)  
Division 2.3: gaz toxiques  
Classe 3: liquides inflammables des groupes d'emballage I et II, en vrac  
Division 4.1: explosifs désensibilisés  
Division 4.1: matières autoréactives des groupes d'emballage I et II, en vrac  
Division 5.1: matières comburantes des groupes d'emballage I et II, en vrac  
Division 5.1: tous engrais à base de nitrate d'ammonium  
Division 5.2: matières soumises à une régulation de température  
Division 6.1: matières toxiques des groupes d'emballage I et II, en vrac  
Division 6.2: matières infectieuses relevant du groupe de risque 4 [catégorie A], quelle que soit la quantité  
Classe 7: matières radioactives en quantités supérieures à A<sub>1</sub> ou A<sub>2</sub>, en emballages de type B ou C  
Classe 8: matières corrosives des groupes d'emballage I et II présentant un risque subsidiaire de toxicité ou d'inflammabilité

*NOTA 1: «en vrac» signifie transporté dans des citernes mobiles ou dans des conteneurs pour vrac ou selon les modalités définies dans les dispositions modales.*

*NOTA 2: Dans le présent tableau, toutes les marchandises dangereuses sont censées être présentes dans des quantités supérieures à celles définies dans la colonne 7 de la liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2.*

## **AMENDEMENTS QUI EN DÉCOULENT**

Amender le paragraphe 1.3.1 comme suit:

Ajouter une deuxième phrase ainsi conçue: «La formation doit aussi porter sur la sûreté des marchandises dangereuses énoncées dans le chapitre 1.4.4.».

14. Les coauteurs du présent document proposent en outre l'insertion d'une nouvelle section (section 7.2.4) dans le chapitre 7.2 du Règlement type:

### **PARTIE 7**

#### **CHAPITRE 7.2**

##### **7.2.4 Prescriptions de sûreté applicables aux transports par route, chemins de fer et voies navigables**

*NOTA: Les présentes dispositions s'ajoutent à celles déjà applicables à tous les modes de transports énoncés au chapitre 1.4.*

7.2.4.1 Les équipages des véhicules routiers, des trains et des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses doivent, pendant le transport, porter sur eux une carte d'identité, un certificat de formation professionnelle ou tout autre moyen d'identification, comportant leur photographie.

- 7.2.4.2 Les équipages des véhicules routiers, des trains et des bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises dangereuses doivent se conformer aux plans de sûreté en vigueur (voir par. 1.4.3.2). Ces plans doivent être complétés par un système de télémétrie ou d'autres méthodes permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses particulièrement sensibles (voir tableau 1 du chapitre 1.4) lorsque leur sûreté l'exige.
- 7.2.4.3 Le transporteur doit veiller à ce que les véhicules et les bateaux transportant des marchandises dangereuses figurant dans le tableau 1 du chapitre 1.4 sont équipés de façon à être protégés contre le vol du véhicule ou du bateau proprement dit mais aussi de son chargement ou de sa cargaison et veiller à ce que ces dispositifs de protection soient efficaces à tout moment.
- 7.2.4.4 Les contrôles des véhicules pendant le transport doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.

-----