



**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****Trente-septième session**

Genève, 21-30 juin 2010

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Coopération avec l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)**Directives concernant la sécurité du transport des matières
radioactives****Communication de l'Association du transport aérien international
(IATA)¹**

1. Il est proposé, dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2010/3 présenté par l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), d'apporter des modifications et des ajouts au chapitre 1.4 – Dispositions concernant la sûreté, principalement pour rallonger la liste des matières relevant de la classe 7 pouvant être transportées en toute sécurité.

2. Au paragraphe 11 du document ST/SG/AC.10/C.3/2010/3, l'AIEA fait expressément mention du nouveau texte de paragraphe 1.4.1.4 proposé dans l'annexe, qui concernerait toutes les marchandises dangereuses transportées. Les commentaires fournis par l'AIEA indiquent que les industriels mettent en doute la compétence de l'expéditeur quant à la fourniture de consignes de sécurité aux membres d'équipage employés par un transporteur, bien que l'AIEA ait noté qu'aucun État membre n'avait remis en question le texte proposé et que le texte demeurait donc tel qu'il avait été proposé.

3. L'IATA estime également que l'expéditeur n'a pas les qualifications nécessaires pour donner des consignes aux employés d'un transporteur sur les mesures de sécurité, ou sur la meilleure façon de répondre à un quelconque événement relatif à la sécurité intervenant pendant le transport. Dans le domaine du transport aérien, le plan de sûreté d'un exploitant aérien doit être élaboré en conformité avec la réglementation en matière de sûreté aérienne de l'État d'immatriculation et, dans la plupart des cas, il doit également être approuvé par l'autorité nationale chargée de la sûreté aérienne dans cet État. En outre,

¹ Le présent document est soumis conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2009-2010, tel qu'il a été approuvé par le Comité à sa quatrième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/68, par. 118 a), et ST/SG/AC.10/36, par. 14).

l'exploitant aérien doit également se conformer aux dispositions de sûreté aérienne applicables à chaque État dans lequel il opère.

4. L'accès au contenu de ces plans de sûreté aérienne est généralement réservé au personnel compétent de l'exploitant aérien responsable de la mise en œuvre et du respect du plan de sûreté aérienne. Toute considération d'ordre sécuritaire concernant spécifiquement des envois de marchandises dangereuses sera gérée dans le cadre du plan de sûreté aérienne en vigueur de l'exploitant aérien. En outre, les expéditeurs de marchandises dangereuses ne seront pas autorisés à avoir un accès direct aux membres de l'équipage et, généralement, ils ne recevront aucune information susceptible de leur permettre d'identifier précisément le vol ou l'aéronef qui effectuera le transport de leur envoi, sauf si les marchandises dangereuses sont transportées sous couvert d'une autorisation ou d'une exemption particulière.

5. Bien que ces observations concernent précisément le transport aérien, il est fort probable que les opérateurs de lignes maritimes et de lignes de chemin de fer, ainsi que les entreprises de camionnage, aient des réserves semblables à formuler s'agissant des modalités d'application du paragraphe 1.4.1.4 à ces modes de transport. Partant, nous estimons que le paragraphe 1.4.1.4, tel qu'il est reproduit à l'annexe du document ST/SG/AC.10/C.3/2010/3, ne devrait pas être adopté.

6. L'examen du document ST/SG/AC.10/C.3/2010/3 et de ses incidences sur le contenu actuel du chapitre 1.4 a révélé que si le paragraphe 1.4.3.2 – *Les plans de sûreté* définit des prescriptions très détaillées en ce qui concerne l'élaboration et la teneur d'un plan de sûreté, il n'existe aucune obligation ou recommandation concernant l'élaboration de ces plans de sûreté conformément aux réglementations relatives à la sécurité des transports ou leur approbation par l'autorité nationale chargée de la sécurité des transports.

7. En ce qui concerne le transport aérien, l'annexe 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, consacrée à la sûreté dispose, que chaque État contractant veillera à ce que les exploitants aériens assurant des liaisons au départ de son territoire établissent et mettent en œuvre un programme écrit de sûreté aérienne conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État. De nombreux États membres de l'OACI imposent que les plans de sûreté aérienne des opérateurs soient approuvés officiellement, par écrit, par l'autorité nationale chargée de la sûreté aérienne.

8. Pour ces raisons, nous estimons qu'il conviendrait de compléter le paragraphe 1.4.3.2 afin de recommander que tout plan de sûreté mis au point pour le transport de marchandises dangereuses à haut risque soit établi en conformité avec les exigences en matière de sécurité des transports de l'État concerné et que, le cas échéant, ce plan de sûreté soit approuvé par l'autorité nationale chargée de la sécurité des transports.

Annexe

Propositions d'amendements au chapitre 1.4 du Règlement type de l'ONU relatif au transport des marchandises dangereuses

1. Ajouter le paragraphe ci-après à la suite du paragraphe 1.4.3.2.2:
 - «1.4.3.2.3 Les plans de sûreté élaborés conformément au présent chapitre:
 - a) Doivent être alignés sur les dispositions relatives à la sécurité des transports correspondant au(x) mode(s) de transport concerné qui sont énoncées, lorsqu'ils existent, dans les règlements établis par l'autorité nationale chargée de la sécurité des transports;
 - b) Doivent être, le cas échéant, soumis à examen et à l'approbation de l'autorité nationale chargée de la sécurité des transports.»
-