



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2005/20
18 avril 2005

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-septième session, 4-8 juillet 2005
Point 9 de l'ordre du jour provisoire

OPTIONS POUR FACILITER L'HARMONISATION GLOBALE DES RÈGLEMENTS
DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
AVEC LE RÈGLEMENT TYPE

Convention mondiale

Communication des experts du Canada et du Royaume-Uni

Historique

1. Les experts du Royaume-Uni et du Canada estiment qu'en présentant le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/32 l'expert de l'Italie a donné au Sous-Comité une excellente occasion de débattre de questions importantes que celui-ci n'a habituellement pas le temps d'examiner, même si leur incidence sur les travaux qu'il entreprend à chaque période biennale est forte.
2. Suite à cela, les experts du Royaume-Uni et du Canada ont élaboré, à titre personnel, le document ci-joint en vue de promouvoir et d'encourager l'examen des sujets qui y sont évoqués. Ce faisant, les auteurs se sont efforcés de rester objectifs. Le débat ne doit toutefois pas se limiter aux questions qui sont abordées dans le document et, d'ailleurs, le Sous-Comité souhaitera peut-être avancer l'idée que certaines questions ne nécessitent aucun débat, alors que d'autres, ne figurant pas dans le document, devraient y être ajoutées.
3. Il est important de noter que le document ne rend compte ni des vues du Gouvernement du Royaume-Uni ni de celles du Gouvernement du Canada. Il ne rend pas nécessairement compte non plus des vues personnelles des auteurs.

Introduction

1. Un certain nombre de sujets sont évoqués dans le document ci-joint. Y sont aussi indiquées des options possibles soumises pour examen.
2. Le présent document a pour objet de préciser les points théoriques fondamentaux suivants:
 - Le mandat du Sous-Comité;
 - Les prescriptions essentielles du Règlement type qui devraient être adoptées globalement, telles que la classification et la Liste des marchandises dangereuses, l'emballage, les documents et les marques, étiquettes et plaques-étiquettes;
 - La manière dont le Sous-Comité pourrait inclure dans ses délibérations les questions de conformité, y compris la mise en œuvre au niveau international;
 - L'amélioration du texte du Règlement type de manière qu'il puisse être aisément adopté en tant qu'instrument juridique exécutoire;
 - La formation et l'aide aux pays en transition, comme le fait l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) dont les experts donnent de tels conseils;
 - La manière de travailler du Sous-Comité; et
 - Les relations du Sous-Comité avec les autres organes de l'ONU et les organes régionaux.
3. Les auteurs espèrent que le résumé ci-dessus et le document joint permettront de faciliter les débats au cours de la période biennale. Ils espèrent aussi que ces débats permettront au Sous-Comité de trouver un compromis concernant certaines questions, et, peut-être, en ce qui concerne quelques-unes d'entre elles, de décider que des mesures peuvent être prises en dehors du cadre d'une éventuelle convention mondiale.

* * *

Annexe

HARMONISATION FUTURE ET ÉLABORATION DU RÈGLEMENT TYPE DE L'ONU RELATIF AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

INTRODUCTION

1. En réponse au document ST/SG/AC.10/C.3/2004/32 présenté par l'expert de l'Italie, le Sous-Comité d'experts a décidé, à sa réunion de décembre 2004,

«que la question de la poursuite de l'harmonisation avec le Règlement type de l'ONU devrait être discutée de manière plus approfondie au cours de la prochaine période biennale, l'élaboration d'une convention mondiale figurant parmi les solutions possibles.»
(ST/SG/AC.10/C.3/52, par. 122).

Le secrétariat a été prié de préparer des documents en vue de l'élaboration éventuelle d'une convention, mais, *«parallèlement, le Sous-Comité devrait étudier des alternatives à une convention afin de créer à l'échelle mondiale un climat propice à l'harmonisation simultanée des dispositions législatives applicables au transport international des marchandises dangereuses dans tous les pays par tous les modes de transport»*.

2. Le présent document est présenté par ses auteurs, à titre personnel, pour lancer et faciliter les débats sur ces questions, difficiles et complexes. Il ne rend pas nécessairement compte des vues des pays des auteurs, ni de leurs vues personnelles. Il est simplement destiné à servir de cadre aux débats.

HISTORIQUE

1. Ceux qui ont réclamé l'adoption d'une convention mondiale l'ont fait semble-t-il parce qu'ils n'étaient pas satisfaits de la situation actuelle, dans laquelle le Règlement type sert de fondement pour les dispositions législatives *internationales*, modales et nationales, relatives au transport des marchandises dangereuses. Il est vrai que des progrès marquants ont été réalisés ces dernières années en direction de l'harmonisation, certaines parties du Règlement type étant reproduites sans modification dans les divers instruments législatifs. Il est toutefois aussi vrai que la plupart des parties du Règlement type de l'ONU ne sont généralement pas directement transposées dans les dispositions législatives. Nombreuses sont les raisons à cela et on tentera d'en expliciter quelques-unes ci-après.

a) Le Règlement type présente des défauts d'ordre rédactionnel

Le Règlement type a été élaboré pendant plusieurs années, mais ce n'est pas un texte juridique en soi. En conséquence, nombreux sont les exemples d'incohérence de langage, de manque de définitions *appropriées* et de non-définition claire des responsabilités de ceux qui sont impliqués dans la chaîne de transport, par exemple les expéditeurs, les transporteurs, les destinataires. Cet état de choses, en soi, empêche les responsables de la réglementation de rendre obligatoire le Règlement type existant. Il donne aussi lieu à des différences modales et nationales.

b) Le Règlement type est incomplet

Le Règlement type ne traite pas des questions propres aux modes, qui traditionnellement ont été laissées aux divers organes mondiaux ou régionaux, dont certains ont été créés avant le Sous-Comité d'experts de l'ONU. Toutefois, dans certains cas, il traite à l'évidence de sujets se rapportant au *mode*. Les prescriptions relatives à la construction des véhicules routiers ne sont par exemple pas abordées (elles le sont par le Groupe de travail 15 de la CEE en Europe, dans le cadre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), ni ne le sont les dispositions générales de protection contre les incendies comme celles qui figurent dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG). Dans un certain nombre de cas, certaines matières doivent être transportées dans des engins de transport fermés (y compris les véhicules). Le Règlement type exclut aussi que certaines dispositions soient appliquées au transport maritime ou aérien.

c) Le Règlement type est complexe, détaillé et volumineux

La complexité, le détail et le volume du Règlement type font que de nombreuses unités administratives ont des difficultés à comprendre la nature de ce qui leur est proposé. Dans de nombreux cas, des parties entières du Règlement type ne sont employées qu'occasionnellement, et souvent par un public peu nombreux et hautement spécialisé. Elles ne sont pas essentielles pour les besoins des expéditeurs et des transporteurs au quotidien. Cet état de fait a déjà été reconnu dans une certaine mesure, le Règlement type ayant été complété par le Manuel d'épreuves et de critères qui intègre des méthodes d'essai permettant de classer les matières comme marchandises dangereuses.

d) Certaines délégations, parmi celles qui négocient des amendements à apporter au Règlement type, ne se sentent pas obligées, puisque le Règlement n'est pas obligatoire, de souscrire à son application dans les dispositions modales régionales ou dans leur propre législation nationale

Dans un certain nombre de cas, on peut arriver à un compromis en employant des expressions telles que «mesures appropriées» ou «risque important», qui laissent aux organes régionaux ou aux responsables de la réglementation nationale la possibilité d'interpréter les prescriptions suivant leurs propres situations particulières. Mais cela nuit à l'harmonisation. Un exemple courant de cela est l'adoption de dispositions relatives aux matières dangereuses pour l'environnement. Il vaut sans doute la peine de noter que la plupart des pays œuvrant dans les organes modaux et dans le Sous-Comité de l'ONU sont les mêmes et que le représentant peut, en effet, être la même personne.

e) Un manque de confiance semble encore exister entre le Sous-Comité d'experts et un certain nombre d'organes

Cette situation peut, en partie, être due à la participation limitée dans les prises de décisions au sein du Sous-Comité. Tandis que les réunions accueillent tous les pays de l'ONU, les agences spécialisées de l'ONU, les organismes intergouvernementaux, les organismes commerciaux et les autres ont un statut consultatif au sein de l'ONU, la prise de décisions étant limitée aux 27 pays qui possèdent le droit de vote. Ainsi, par exemple,

les pays n'ayant pas le droit de vote n'ont aucun scrupule à modifier ou à écarter une décision prise par le Sous-Comité lorsque ces décisions sont présentées pour adoption dans les organes régionaux. Bien que le Sous-Comité de l'ONU soit généralement reconnu comme étant l'organe expert en matière, par exemple, d'emballages, d'autres organes législatifs ne peuvent résister à la tentation d'introduire des modifications mineures qui sont contraires au principe global, multimodal du Règlement type. Des exemples peuvent être donnés en ce qui concerne les prescriptions relatives à la compatibilité des matières plastiques.

f) Les organes modaux (OACI, OMI, CEE, Réunion commune RID/ADR) ne perçoivent pas toujours le Sous-Comité de l'ONU comme étant réellement un organe de décision multimodal

Parfois, le sentiment prévaut qu'un sujet est articulé autour des besoins d'un mode particulier et qu'il n'est pas suffisamment tenu compte du rôle des autres modes. Malheureusement, cela semble même être le cas chez certains membres du Sous-Comité. Tout en reconnaissant que certains organes modaux ou régionaux peuvent ne pas accepter les vues du Sous-Comité, des tentatives ont été faites, lors de l'étude de certaines questions d'harmonisation particulièrement difficiles (telles que celles qui ont donné lieu au débat sur les quantités limitées), de demander officiellement que des consultations aient lieu entre le Sous-Comité de l'ONU et les organes modaux. Une telle procédure consultative est d'autant plus difficile que tous ceux qui y participent travaillent dans un cadre biennal dans lequel les calendriers des séances plénières ne correspondent pas facilement.

g) Certains organismes commerciaux ou organismes de transport appliquent des restrictions primant sur celles établies par le Sous-Comité de l'ONU, parfois pour des motifs de «sécurité», parfois pour des motifs commerciaux

Des exemples en sont les variantes des transporteurs, énumérées dans les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces variantes au moins sont publiées. À l'opposé, certaines compagnies de transports maritimes appliquent plus de restrictions, insuffisamment ou non centralement portées à la connaissance du public, ou obligent de satisfaire aux dispositions du Règlement type pour lesquelles il est clairement indiqué qu'elles ne sont pas obligatoires, par exemple, le «modèle» d'un document de transport. Les expéditeurs doivent faire face à des situations dans lesquelles ils ne sont plus en mesure d'assurer le transport de leurs produits à l'échelle internationale, malgré le régime de sécurité approprié mis en place. Un exemple courant de ces problèmes est le nombre croissant de non-acceptation pour le transport des envois de matières de la classe 7, rendus plus difficiles pour les entreprises par l'application simultanément des prescriptions complémentaires imposées par l'autorité aéroportuaire ou par l'autorité locale.

h) Matières de la classe 7 et travaux de l'AIEA

Il existe toujours un problème de participation concertée pour les responsables de réglementations analogues à celles du Règlement type, qui s'appliquent au transport des matières de la classe 7. L'AIEA se borne en effet à établir des rapports ou à recevoir

des rapports sur les travaux menés séparément par chacun des organes. Une véritable collaboration réciproque est rare.

i) Il y a un réel problème à vouloir établir un système universel pour les opérations de transport, qui s'applique pareillement tant au transport international qu'au transport national

Il semble que le problème soit moindre pour les transports aérien ou maritime, pour lesquels les systèmes de distribution et d'exploitation diffèrent peu en fonction de la longueur ou de la nature du trajet. Mais la «distribution locale», s'agissant du transport terrestre, en particulier le transport routier, diffère assez fortement des voyages transcontinentaux. Le même produit peut-il être transporté, par exemple, dans le cadre d'un transport national, de Perth à Sydney (3 279 km) en Australie, exactement comme il l'est, lors d'un transport international de 50 km à travers la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg?

j) Le Sous-Comité, ou l'ECOSOC, a-t-il aujourd'hui clairement défini ses attributions?

Ces attributions sont-elles aujourd'hui les mêmes que ce qu'elles étaient lorsque le Comité d'experts a été créé? Le Sous-Comité se borne-t-il à assurer (dans la mesure où cela est pratiquement possible) le transport sûr des marchandises dangereuses que nous considérons tous comme indispensables à la vie moderne, ou devons-nous aussi nous pencher sur la facilitation du commerce mondial de ces marchandises? Les entreprises appuient cette deuxième alternative, comme l'atteste le document informel UNSCETDG/25/INF.26 présenté au Sous-Comité en juillet 2005. Les plus vives préoccupations semblent concerner les difficultés souvent rencontrées dans les interfaces modales lors d'opérations de transport multinationales et mondiales. Ce sujet est important si nous voulons définir exactement ce que le Sous-Comité entend par «harmonisation». Devons-nous nous orienter vers un ensemble réellement multimodal de dispositions ou nous concentrer simplement sur les points communs évidents, tels que la classification chimique, en gardant les modes pour établir les dispositions opérationnelles?

k) Il convient de ne pas sous-évaluer non plus la question de la traduction dans les langues officielles de l'ONU

Les traductions coûtent cher et bien que le chinois et l'anglais soient les langues que le plus de gens parlent, tout le monde ne parle pas le chinois ou l'anglais. Et chose plus importante, les systèmes juridiques nationaux exigent que toute loi exécutoire soit formulée dans la langue du pays. L'expert de l'Autriche a récemment expliqué que, puisque les Instructions techniques de l'OACI n'avaient pas été traduites en allemand, il était très difficile de faire appliquer la réglementation dans son pays. En transférant certaines parties du Règlement dans le Manuel d'épreuves et de critères et en se référant au Manuel dans les règlements modaux, on peut réduire sensiblement les coûts de traduction.

l) Le transport des marchandises dangereuses est de plus en plus multimodal, même sur les territoires nationaux

Ceci concerne par exemple un expéditeur envoyant des marchandises dangereuses de Munich à Hambourg et faisant appel à un transporteur de colis exprès. Celui-ci ne sait nullement quel mode sera employé, tout comme le conducteur qui récupère les marchandises dangereuses. Il est en outre fort possible qu'au moment de la récupération le transporteur de colis exprès ne sache rien, et cela jusqu'à la fin de la journée, lorsque les envois sont regroupés et évalués. Donc, un colis correctement offert au transport, conformément à l'ADR, qui est ensuite placé à bord d'un aéronef, n'est plus en conformité avec la réglementation. La synthèse et la normalisation des règles peuvent éviter les infractions par inadvertance aux règlements.

OPTIONS POSSIBLES POUR L'AVENIR

Ci-après sont donnés un certain nombre de sujets à examiner, fondés dans une large mesure sur une série de questions visant à déterminer comment les faire évoluer. Ils ne s'excluent pas mutuellement et peuvent évoluer en parallèle.

Renouvellement du mandat

1. Le Sous-Comité voudra peut-être réexaminer son rôle dans le cadre de la réglementation du transport des marchandises dangereuses. Doit-il définir ces questions comme étant incontestablement multimodales de par leur nature? Certains peuvent estimer que cela est inutile, puisqu'il est évident que toutes les parties courantes du Règlement type sont multimodales. Mais si c'est le cas, pourquoi certains organes modaux sont-ils d'avis que des modifications sont nécessaires, par exemple le secteur du transport aérien dont les vues diffèrent sur les emballages des matières infectieuses, le secteur du transport maritime qui éprouve le besoin d'identifier les polluants marins ou le secteur du transport terrestre qui n'exige pas de document pour les marchandises transportées en quantités limitées?
2. Le Sous-Comité est-il conscient qu'il doit aborder, sur un pied d'égalité, aussi bien la question de la sécurité que celle de la facilitation du commerce? Est-ce simplement parce que la demande des spiritueux ou des parfums est forte qu'il est justifié de les exempter de certaines dispositions qui s'appliquent à d'autres matières liquides inflammables transportées en mêmes quantités? Le Sous-Comité est-il en outre conscient qu'il doit aussi aborder tant les questions du transport international que celles du transport national? Récemment, il a adopté des dispositions sur le transport des carcasses animales infectées, alors que beaucoup estimaient qu'il s'agissait d'une question nationale, mais il a rejeté les dispositions s'appliquant aux bouteilles à gaz employées pour les ballons à air chaud, qu'il n'a pas considérés comme convenant au transport international.
3. Si le rôle principal du Règlement type est l'«harmonisation», qu'entendons-nous par là? Il y a eu un grand nombre de résolutions et d'invitations lancées à l'adresse des agences spécialisées de l'ONU, qui visaient à harmoniser autant que possible avec le Règlement type. Mais qu'entend-on par «autant que possible» et quelle serait la sanction s'il n'était pas tenu compte de cet appel?

4. Peut-être le Sous-Comité voudra-t-il envisager l'élaboration, au cours de la présente période biennale, d'une résolution pour l'ECOSOC qui clarifie et renouvelle le mandat du Sous-Comité et ses travaux à la lumière des présents débats.

Examen des pratiques de travail du Sous-Comité

1. Est-ce la façon dont le Règlement type est établi qui fait que le produit fini ne donne pas satisfaction? Tous les pays doivent-ils être en droit d'assister en tant que membres votants? Doivent-ils disposer d'un vote unique non qualifié? Les décisions doivent-elles être prises à la majorité simple ou un nombre de voix minimal doit-il être exigé pour l'adoption? Les autres organismes ou associations commerciales doivent-ils faire partie de la procédure de prise de décisions? L'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) sont par exemple habilitées à voter lors des procédures de prise de décisions de l'OACI.

2. Y a-t-il un problème en ce qui concerne le calendrier d'amendement du Règlement type? La période biennale est-elle trop courte, comme le prétendent certains, ou convient-elle à peu près ou est-elle trop longue, comme le soutiennent d'autres? La périodicité de la révision doit-elle être examinée à la lumière des procédures d'amendement dans les organes modaux? La périodicité actuelle coexiste-t-elle confortablement avec les procédures juridiques nationales existantes de mise en œuvre? La périodicité des modifications est-elle une entrave pour les régions ou les pays en développement ayant adopté le Règlement type? Et le Sous-Comité doit-il faire plus pour étendre les périodes transitoires harmonisées pour les nouvelles dispositions de manière à assurer la cohérence globale? Le Sous-Comité peut-il en fait aider à harmoniser les périodes de transition modales harmonisées actuelles en introduisant, par exemple, une période de transition de 6 mois (la période de transition du Code IMDG est de 12 mois, celle de l'ADR/RID de 6 mois, tandis que les Instructions techniques de l'OACI ne prévoient aucune période de transition!)?

3. Le Sous-Comité doit-il être plus rigoureux en ce qui concerne la manière d'aborder les propositions d'amendement? Doit-il être exigé que les observations touchant à des questions de fond concernant les propositions soient présentées par écrit selon un calendrier précis? Devons-nous être plus prudents en employant les documents informels? Demandons-nous trop au secrétariat et aux fonctionnaires du Sous-Comité en les priant de maintenir de l'ordre au milieu de nos propres défaillances? Est-il mieux de scinder les réunions entre les divers sous-groupes officiels pour recommandation à la séance plénière?

Relations avec d'autres organes de réglementation des marchandises dangereuses

1. Devons-nous clarifier les rôles des organes modaux ou régionaux par rapport au Règlement type? La procédure de consultation peut-elle être améliorée? Ces organes peuvent peut-être être priés de présenter plus régulièrement des documents portant sur des questions de fond essentielles ou être notifiés des modifications proposées après chacune des réunions du Sous-Comité et être invités à présenter leurs vues. Si aucune observation ou objection immédiate n'est faite, ces organes se devront d'adopter le texte de l'ONU sans modification (ou même sans débat?).

2. Les fonctionnaires (plutôt que le secrétariat) des organes modaux ou régionaux doivent-ils être «priés» d'assister aux réunions du Sous-Comité et de donner leur première impression sur l'ensemble des propositions, en employant les procédures de consultation par écrit et les éléments de procédure pour alimenter les débats du Sous-Comité de l'ONU suivant le calendrier de l'ONU?

3. Les organes modaux ou régionaux peuvent-ils être «priés» de ne pas s'écarter du texte de l'ONU jusqu'à ce qu'une proposition de modification ait été présentée au Sous-Comité pour examen ou pour commentaire? Un organe «de décision» peut-il intervenir si le désaccord persiste?

Promotion de l'adoption à plus grande échelle du Règlement type

1. Est-ce que l'adoption sans modification à une plus grande échelle du Règlement type est simplement une question d'amélioration des connaissances et de la compréhension du Règlement type? Les fonctionnaires du secrétariat et/ou le secrétariat doivent-ils mettre en route un programme officiel de séminaires ou de visites pour atteindre cet objectif? Si tel est le cas, comment sera-t-il financé? L'ECOSOC dispose-t-il d'un organe analogue au Comité de coopération technique de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui assure le financement des pays en transition afin que puisse être élaborée la législation et que puissent être remplies les fonctions de l'autorité compétente?

2. Les entreprises peuvent-elles jouer un rôle plus actif dans la promotion des dispositions de l'ONU? Elles plaident pour l'harmonisation mais semblent ne pas vouloir contribuer au processus ou ne pas être en mesure de le faire. En revanche, le Sous-Comité ne semble pas toujours prêt à encourager les entreprises à participer aux débats et à écouter leur savoir et leurs enseignements.

Examen du Règlement type en tant que texte juridique

1. Il semble évident que le Règlement type gagnerait à être examiné du point de vue rédactionnel afin d'assurer au moins la cohérence du langage. Assez récemment, le Sous-Comité a pu profiter de l'«effet canadien», à savoir l'emploi d'un langage clair et sans équivoque. C'est un exercice utile sur le plan rédactionnel de réexaminer l'ensemble du texte d'une manière «claire». Le réexamen de la structure peut aussi en faire partie. Par ailleurs, le système de numérotation «maison» de l'ONU est-il le plus approprié pour un texte juridique et est-il le plus facile à prendre en charge, en particulier par ceux qui n'emploient pas le Règlement type au quotidien?

2. En tant qu'instrument juridique, le Règlement type doit définir clairement les devoirs et les responsabilités liés à l'application des diverses dispositions. La comparaison avec des instruments juridiques modaux et avec les principaux règlements nationaux pourrait conduire à réécrire de manière appropriée le Règlement type. Si cela se faisait, les organes modaux pourraient se référer plus simplement aux diverses parties du Règlement type. Cela réduirait les possibilités d'erreur lors de la transposition et contribuerait à réduire les délais et les coûts de publication des dispositions modales.

3. Il a aussi été suggéré qu'une unique Liste des marchandises dangereuses (peut-être plus précisément, la liste des désignations officielles de transport) puisse être profitable aux utilisateurs. Peut-on éventuellement regrouper les diverses listes modales de marchandises dangereuses en une liste de l'ONU unique avec des colonnes supplémentaires où figureraient les «différences modales»? Il semble qu'il soit contraire aux Instructions techniques de l'OACI de conserver la liste alphabétique, plutôt que numérique, des marchandises dangereuses.

4. Il peut y avoir intérêt à examiner le contenu du Règlement type pour déterminer à qui les diverses prescriptions s'adressent. Lorsqu'un spécialiste intervient dans la chaîne de transport, le texte pertinent peut être transféré dans le Manuel d'épreuves et de critères. Par exemple, les prescriptions de la partie 6, relatives aux modèles de colis de l'ONU et aux épreuves, s'adressent aux concepteurs de colis et les sections correspondantes ne doivent pas faire l'objet de modifications fondamentales. Certaines parties de ce texte s'adressent en premier lieu aux autorités compétentes et aux laboratoires d'essai, mais non aux utilisateurs des emballages ni aux transporteurs. Le transfert de ce texte dans le Manuel d'épreuves et de critères peut avoir plusieurs avantages: le Règlement type serait allégé (ce qui atténuerait les problèmes de transposition et de traduction) et dans la législation concernant les modes, comme dans la législation régionale et nationale, il ne serait pas difficile dès lors de se référer simplement au Manuel d'épreuves et de critères sans états d'âme concernant la «perte de souveraineté».

Application obligatoire au moyen des instruments juridiques existants

1. Si de nombreuses mesures parmi celles qui ont été susmentionnées étaient appliquées, les différences entre le texte de l'ONU et les textes modaux régionaux seraient moindres. Chacun des modes disposerait alors de ses propres textes en deux parties. La première partie correspondrait au texte commun à celui de l'ONU et ne comporterait que des références aux parties pertinentes du Règlement type de l'ONU, sans que ces parties y soient entièrement reproduites. La deuxième partie correspondrait aux différences modales réellement nécessaires, telles que la construction des véhicules routiers, la séparation en mer, les exclusions en ce qui concerne le transport aérien (par exemple, l'interdiction des GRV).

2. Les organes modaux et régionaux conserveraient ainsi leur souveraineté, sous réserve que tous s'engagent à reconnaître la «préséance» de l'ONU concernant le texte commun, et il ne serait pas nécessaire de transformer le Règlement type en un instrument obligatoire.

NOUVELLE CONVENTION MONDIALE MULTIMODALE

1. Le présent document ne vise pas à traiter en détail de l'établissement d'une nouvelle convention mondiale globale obligatoire pour le transport des marchandises dangereuses. Il est prévu que le secrétariat présente un document sur l'élaboration éventuelle d'une telle convention.

2. Il n'est toutefois pas inutile de noter que cette idée n'est pas nouvelle. Comme le soulignait l'expert de l'Italie dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2004/32, la résolution 1973 (LIX) de l'ECOSOC priait le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses d'envisager cette possibilité. À cette occasion, un certain nombre de pays avaient adhéré sans réserve à la proposition de l'URSS d'adopter une telle démarche. Les documents présentés alors pour examen par le Groupe de rapporteurs sont intéressants à lire et semblent aujourd'hui aussi valables qu'ils l'étaient jadis [*l'expert du Royaume-Uni tient quelques exemplaires à disposition de ceux qui souhaiteraient les consulter*]. À l'époque, aucune convention n'a été adoptée parce

qu'il avait été jugé nécessaire de donner la priorité à l'harmonisation des dispositions existantes avec celles de l'ONU. Cela semble maintenant avoir été réalisé, dans la mesure permise par les dispositions en vigueur. Un débat ultérieur sur le même sujet, tenu en 1992, a permis de conclure que le calendrier ne s'y prêtait pas (étant donné la restructuration à venir), que l'OACI et l'OMI devraient être consultées et que le Comité devrait poursuivre ses travaux en se ménageant une marge de manœuvre.

3. Il est évident que le Règlement type et le Manuel d'épreuves et de critères doivent constituer les annexes techniques à une convention mondiale, plutôt que, comme on le pensait en 1970, constituer les fondements de la convention elle-même. Les dispositions techniques pourraient de cette façon être continuellement perfectionnées et amendées, comme cela se fait actuellement. Toutefois, une décision doit intervenir quant à la question de savoir si, comme actuellement, le Règlement type ne doit comporter que des dispositions multimodales ou s'il doit devenir un texte réellement multimodal au moyen de l'adjonction par exemple de nouvelles parties: partie 8 – Dispositions relatives au transport routier, partie 9 – Dispositions relatives au transport ferroviaire, partie 10 – Dispositions relatives au transport par voie de navigation intérieure, partie 11 – Dispositions relatives au transport maritime, et partie 12 – Dispositions relatives au transport aérien.

4. La question se pose alors de savoir quel serait le statut des conventions modales existantes. Si le Règlement type englobait toutes les prescriptions modales, son maintien ne se justifiait pas vraiment, à moins qu'il existât un moyen pour chaque organe modal de produire les parties modales du Règlement type, auxquelles il était renvoyé dans le texte de l'ONU. Plus vraisemblablement, on pourrait conserver les conventions modales qui renverraient vers le Règlement type de l'ONU, puis ajouter comme il convenait les courtes parties propres au mode, telles que la partie 8.

CONCLUSION

1. Même si, à deux reprises, le principe d'élaboration d'une convention mondiale n'a pas pu être adopté, l'insatisfaction qui règne ces derniers temps relative aux différences modales persistantes et celles entre les entreprises et les transporteurs semble avoir créé un climat favorable, à l'heure actuelle, à un examen ultérieur de la notion d'une convention mondiale.

2. De même, il est évident que diverses étapes sont nécessaires avant qu'une telle action puisse être menée. Par ailleurs, il pourrait être utile qu'un certain nombre d'étapes puissent être entamées, si l'adoption d'une convention mondiale n'intervenait pas.

3. Dans le présent document sont soulevées un grand nombre de questions à examiner pendant la période biennale en cours. Les auteurs estiment qu'au cours des sessions du Sous-Comité en juillet et en décembre 2005 la meilleure façon de faire avancer les débats serait de tenir une session informelle de discussion, en dehors des séances plénières du Sous-Comité. Puisque l'ordre du jour de la première session de la période biennale en juillet est généralement peu chargé, les auteurs proposent qu'une journée de cette session (peut-être le jeudi 7 juillet) soit réservée à un débat informel sur le présent document pour dégager les options et les idées dignes d'être mises en lumière en vue d'un examen ultérieur plus détaillé en décembre 2005.