



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2007/5  
23 mars 2007

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

Trente et unième session  
Genève, 2-6 juillet 2007  
Point 7 de l'ordre du jour provisoire

HARMONISATION AVEC LE RÈGLEMENT DE TRANSPORT DES MATIÈRES  
RADIOACTIVES DE L'AGENCE INTERNATIONALE  
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE (AIEA)

Soutenir les transports

Communication du World Nuclear Transport Institute (WNTI)

**Exposé du problème**

1. Certains transporteurs maritimes ou aériens et certains ports et terminaux tendent à adopter pour principe de ne pas accepter les matières radioactives de la classe 7, ce qui est préoccupant pour l'approvisionnement à l'échelle mondiale.
2. De nombreux éléments peuvent influencer sur l'acceptation par les transporteurs des matières de la classe 7. Les éventuels fournisseurs de services s'interrogent peut-être sur les incidences en matière d'assurance. Ils s'inquiètent peut-être de l'image qu'ils donneront d'eux-mêmes aux autres clients potentiels. Ils pensent peut-être que les procédures spéciales de manipulation et les règles de notification sont trop compliquées ou trop onéreuses. Ils sont peut-être découragés par les problèmes avec les ports ou les terminaux, qui eux-mêmes ne sont pas prêts à accepter des matières de la classe 7 ou soulèvent des questions apparemment complexes.

3. On constate que, dans certaines régions, la disponibilité des services et la mesure dans laquelle les prestataires acceptent de les fournir ont fortement diminué au cours des dernières années. Les expéditeurs font de plus en plus face à des limitations et à des restrictions pour le départ, le transit, le transbordement ou le déchargement. Il est parfois difficile de bien comprendre et donc d'interpréter de façon cohérente les règlements dans un même pays ou dans des pays différents.

4. Les problèmes de refus de transport et de retards dans les transports ne sont pas propres à des secteurs précis du transport des matières radioactives. Les dangers associés au transport de ces matières sont liés aux propriétés des matières expédiées et non à leur utilisation finale. Certaines matières doivent être transportées d'urgence, par exemple, des matières à courte période radioactive, destinées aux applications médicales. Le facteur temps peut aussi être important pour d'autres matières, par exemple, celles qui sont liées aux stocks de matières essentielles pour la production d'énergie électrique ou qu'il faut expédier pour faire des réparations en vue de maintenir la production.

#### **Efforts des secteurs d'activités**

5. Le World Nuclear Transport Institute (WNTI) représente 43 sociétés membres, qui participent à l'échelle mondiale au transport sûr, performant et fiable des matières radioactives, ou qui en dépendent. Ces membres appartiennent à un vaste éventail de secteurs d'activités, notamment ceux des grands services de distribution, des producteurs et des ateliers de première transformation des combustibles, des sociétés de transport, des fabricants d'emballages et des producteurs de sources radioactives intenses. Le WNTI a créé un Groupe de travail des transporteurs en 2001 et plus récemment une Équipe spéciale de soutien aux transports, conduite par les secteurs d'activités, afin d'aborder le sujet de manière dynamique et positive. Nous préférons mettre l'accent sur le côté positif, d'où l'emploi de l'expression «Soutien au transport» plutôt que de «Refus de transports et retards dans les transports».

6. Le WNTI a cherché en un premier temps à appuyer, au nom de ses membres appartenant aux divers secteurs d'activités, les efforts faits au niveau international pour traiter ces questions de refus et de retards, au sein de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) ainsi que dans des organisations modales telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Nous avons été heureux d'être invités à participer aux travaux du Comité directeur de l'AIEA sur les refus de transport, qui a été récemment créé. Le Secrétaire général du WNTI a été choisi comme Vice-Président du Comité à sa première réunion, tenue en novembre 2006. Nous avons entamé des échanges de vues avec les autorités portuaires dans un certain nombre de pays. Nous avons aussi rencontré des représentants du secteur des assurances, des autorités maritimes et des services de ligne.

7. Au sein du WNTI, nous établissons une «base de connaissances industrielles» où nous rassemblons des informations simples, claires et concrètes dans des domaines tels que ceux des prescriptions en matière d'assurance, du régime international des responsabilités appliqué au transport des matières nucléaires, des propriétés physiques et des caractéristiques d'emballage des matières de la classe 7, des prescriptions relatives à la protection contre les rayonnements, et des distances de séparation sur les engins de transport. Nous souhaitons donner aux sociétés membres du WNTI les moyens d'informer les éventuels fournisseurs de services et de leur donner des garanties afin d'apaiser leurs craintes. Nous étudions aussi la mise en place de

modules d'information et d'instruction que nous mettrons à la disposition de nos membres appartenant aux divers secteurs d'activités pour les aider dans leurs transactions avec les fournisseurs de services.

### **Autres mesures suggérées**

8. Tout comme les problèmes de refus et de retards sont variés et se posent à divers niveaux, on peut tenter de les régler de façons diverses, aux niveaux international, régional, national ou local. Les propositions suivantes peuvent en fait refléter à divers degrés les efforts déjà consentis dans divers secteurs.

### **Élargissement du réseau de formation**

9. Le WNTI accueille avec satisfaction le programme de formation de l'AIEA au règlement en matière de sûreté dans les transports, et les programmes de formation de nombreux autres organismes. Nous avons indiqué à l'AIEA que les divers secteurs d'activités étaient prêts à appuyer, par l'intermédiaire du WNTI, son programme de formation, en mettant à sa disposition des formateurs issus des secteurs d'activités, qui pourront présenter leur expérience pratique. Nous proposons d'étendre la portée de ces cours de formation de manière à inclure un large éventail de parties prenantes, comprenant, à côté des autorités compétentes en matière de réglementation nucléaire, d'autres autorités administratives pouvant influencer sur le transport de matières de la classe 7, telles que les autorités douanières, les autorités responsables de la sécurité et les autorités sanitaires. Nous voudrions aussi encourager un renforcement des efforts visant à inclure des représentants des secteurs d'activités qui opèrent dans le contexte des règlements, tels que les fournisseurs des services de transport, les manutentionnaires et les agents des ports et des terminaux.

### **Réglementation commune**

10. Nous faisons fréquemment référence aux autorités nationales compétentes chargées de réglementer la sûreté des transports des matières de la classe 7. En réalité, au-delà des autorités chargées de la réglementation nucléaire, de nombreux responsables exercent des pouvoirs dans des secteurs qui peuvent influencer directement sur la possibilité d'effectuer des transports sûrs et d'un bon rapport coût-efficacité, les agents de sécurité, des douanes ou de santé par exemple. Il ressort des expériences faites dans les divers secteurs d'activités que la réglementation commune n'est pas toujours en évidence ni aisément accessible. Il se peut qu'un responsable de la sécurité, sur le terrain, au passage d'une frontière internationale, interprète les prescriptions autrement que les autorités centrales. La frontière entre les domaines d'application des prescriptions maritimes et des prescriptions conçues pour les voies de navigation intérieure peut ne pas être bien comprise par tous.

11. Les fournisseurs des services de transport semblent assez largement d'accord pour estimer que les régimes de réglementation de la sûreté et de la sécurité en matière de transport sont onéreux et trop compliqués. L'exploitant est en effet le premier à se heurter aux différences d'interprétation et d'approche au sein d'un même pays ou entre différents pays. De telles différences pourraient bien mettre en danger la sûreté et entraîner une dégradation du rapport coût-efficacité du transport, du fait de la confusion qu'elles entraînent, ainsi que des doubles

emplois, des retards dans l'obtention des autorisations et du manque d'efficacité tant de la part du secteur industriel que des autorités.

### **Harmonisation**

12. Les fondements du régime de réglementation de la sûreté en matière de transport sont le Règlement type de l'ONU et le Règlement de transport des matières de la classe 7 de l'AIEA (TS-R-1), tous deux d'une importance cruciale. Ces règlements font l'objet d'une révision bisannuelle, mais cela ne veut pas dire qu'ils subissent des modifications importantes tous les deux ans. Le WNTI a depuis longtemps adopté le principe «modifier si nécessaire, mais pas nécessairement». Une certaine stabilité dans les régimes de réglementation de la sûreté en matière de transport renforce la sûreté par une meilleure prévisibilité et une meilleure connaissance de leurs dispositions. Par voie de conséquence, cela donne des garanties aux fournisseurs des services de transport, et le WNTI s'en félicite. Des progrès ont été réalisés dans l'harmonisation des instruments internationaux et, dans certains cas, à l'échelle régionale, dans l'harmonisation entre les pays. Des efforts louables ont ainsi été faits et il convient de les soutenir. Ce renforcement des échanges officiels entre les organismes internationaux importants, notamment le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, l'AIEA et les organisations modales, ne peut être que profitable.

### **Simplicité**

13. En faisant preuve de clarté et même de simplicité, lorsque l'on reprend des règlements et des guides concernant leur application, on contribuerait à rendre ceux-ci plus conviviaux et on aiderait à éviter des confusions qui pourraient influencer tant sur la sûreté que sur l'acceptation par les transporteurs des matières de la classe 7. À cette fin, il peut être utile, dans les règlements nationaux, de renvoyer directement aux règlements internationaux. En effet, reproduire le libellé des règlements internationaux dans les règlements nationaux peut augmenter la clarté et, par voie de conséquence, améliorer la compréhension.

### **Rester irréprochable**

14. Les expéditeurs et le secteur des transports doivent poursuivre leurs efforts pour que les emballages et les documents afférents soient toujours acceptés sans hésitation par les transporteurs, les ports et les aéroports. Les règlements doivent être strictement appliqués. Les emballages doivent être parfaitement identifiés, étiquetés et propres. Les documents doivent se rapporter à l'envoi, être détaillés, être lisibles et ne pas prêter à équivoque. Le WNTI continuera à appuyer ce message de bon sens.

### **Conclusion**

15. Il n'y a à l'évidence pas de réponse ou solution unique aux nombreux problèmes de refus de transport et de retards dans les transports. Mais, tous ceux qui s'attachent à faire profiter des utilisations pacifiques de l'atome à tous ceux qui le demandent de par le monde s'emploient à défendre les solutions de transport d'un bon rapport coût-efficacité. Afin de mettre fin aux refus et aux retards, toutes les parties prenantes, les organisations internationales, les administrations nationales et les professionnels doivent œuvrer ensemble, sans relâche, en vue d'échanger des enseignements et des idées et d'élaborer des réponses.