

Séminaire en ligne ONU/OCDE sur l'explosion du port de Beyrouth (2020)

Enseignements, expériences et bonnes pratiques à retenir pour gérer les risques liés au stockage, à la manutention et au transport du nitrate d'ammonium en zone portuaire, prévenir les accidents et en atténuer les conséquences



14 décembre 2021 (3 heures)

Interprétation en anglais, en arabe, en espagnol, en français et en russe

Séminaire co-organisé par l'ONU, en particulier la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, l'Organisation internationale du Travail, l'Organisation maritime internationale, le Groupe conjoint de l'environnement du Programme des Nations Unies pour l'environnement et du Bureau de la coordination des affaires humanitaires et le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes (Bureau régional pour les États arabes), ainsi que par l'Organisation de coopération et de développement économiques

Note de cadrage

Introduction

La présente note de cadrage porte sur le séminaire que l'ONU et l'OCDE organiseront conjointement en ligne comme suite aux explosions survenues en 2020 dans le port de Beyrouth. Cet accident, qui, comme d'autres avant, a mis en cause le nitrate d'ammonium et les ammonitrates, a causé d'immenses dégâts humains, notamment au regard du nombre élevé des personnes tuées et blessées, et infligé des dommages chiffrés en milliards de dollars aux infrastructures, à l'économie et à l'environnement.

Mission

Lors de la onzième réunion de la Conférence des Parties à la Convention sur les effets transfrontières des accidents industriels de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) (tenue à Genève et en ligne, du 7 au 9 décembre 2020), l'Union européenne (UE) a proposé de faciliter un échange de vues sur les enseignements tirés de la double explosion survenue dans le port de Beyrouth ([ECE/CP.TEIA/42, par. 87](#)). Le secrétariat a proposé que ce séminaire soit organisé en coopération avec d'autres organisations partenaires de l'ONU ainsi qu'avec l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE). Le Bureau de la Convention a ultérieurement approuvé cette proposition lorsqu'il s'est conjointement réuni avec le Groupe de travail de l'application (à Genève et en ligne, le 24 février 2021).

À cette réunion, le Bureau et le Groupe de travail de l'application ont, sur la base d'une note du secrétariat, fait le point des lignes directrices et outils applicables au nitrate d'ammonium puis décidé d'organiser un séminaire précédé d'une enquête. Il a été convenu que le séminaire s'adresserait au monde entier, qu'il serait organisé sous la houlette de la CEE-ONU en coopération avec les organisations partenaires et qu'il porterait essentiellement sur les questions du stockage (y compris de l'entreposage) du nitrate d'ammonium et des ammonitrates dans le contexte de la prévention des accidents et de la préparation. En outre, le Bureau et le Groupe de travail de l'application ont donné leur feu vert à la création, par le Bureau, d'un petit groupe consultatif chargé de concourir aux préparatifs du séminaire.

Après que la CEE-ONU a contacté les organisations internationales concernées, un comité organisateur a été mis sur pied afin d'organiser et de conduire le séminaire. Y participent les organisations suivantes :

- la CEE-ONU (les secrétariats de la Convention sur les accidents industriels (organe responsable) ainsi que des sous-comités d'experts du transport des marchandises dangereuses (Sous-comité TMD) et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (Sous-comité SGH)) ;
- l'Organisation internationale du Travail (OIT) ;
- l'Organisation maritime internationale (OMI) ;
- le Groupe conjoint de l'environnement du Programme des Nations Unies pour l'environnement et du Bureau de la coordination des affaires humanitaires (Groupe conjoint de l'environnement PNUE/OCHA) ;
- le Bureau régional pour les États arabes du Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes (UNDRR) et
- l'OCDE.

S'y ajoute le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne, qui participe à travers le groupe consultatif. Par ailleurs, les autres commissions économiques régionales de l'ONU ainsi que l'Institut des Nations Unies pour la recherche sur le désarmement (UNIDIR) ont été invitées à assister au séminaire et à y apporter leur contribution, ainsi qu'à mobiliser leurs membres à cet effet.

Le secrétariat de la CEE-ONU a élaboré la présente note de cadrage en coopération étroite avec les organisations partenaires et coorganisatrices. Le groupe consultatif a par ailleurs, à travers ses avis d'experts, concouru à l'élaboration de la présente note de cadrage et de l'enquête élaborée pour les besoins du séminaire. De plus amples informations sur le séminaire et les documents s'y rapportant sont disponibles sur [page web](#) dédiée.

1. Informations générales sur l'explosion survenue dans le port de Beyrouth et d'autres accidents mettant en cause le nitrate d'ammonium

En 2014, les autorités libanaises ont confisqué, d'après les estimations, 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium qui se trouvaient à bord d'un navire abandonné au large des côtes nationales. Elles les ont ensuite entreposées pendant six ans dans un hangar du port de Beyrouth, aux côtés d'autres substances. D'après les premières analyses¹, un certain nombre de facteurs ont mené à la catastrophe du 4 août 2020, où le nitrate d'ammonium a pris feu et explosé². L'explosion a ravagé des infrastructures essentielles, parmi lesquelles des ouvrages portuaires et des installations de santé, et provoqué de graves dégâts dans les zones commerciales et résidentielles situées dans le rayon de l'onde de choc. Son bilan s'est élevé à quelque 300 morts, 6 500 blessés et, d'après les estimations, 300 000 personnes déplacées. La communauté internationale, dont le Groupe conjoint de l'environnement PNUE/OCHA³, s'est mobilisée pour aider les autorités nationales à fournir l'aide humanitaire et l'assistance requises. La pandémie de COVID-19 a fortement influé sur l'action internationale et nationale.

Bien que les caractéristiques dangereuses du nitrate d'ammonium et les ammonitrates soient connues, de même que les mesures à prendre à leur rencontre, l'explosion survenue dans le port de Beyrouth ne constitue pas un cas isolé d'accident mettant en cause le nitrate d'ammonium. Des explosions similaires ont ainsi eu lieu dans une usine de Toulouse, en France (2001), à Mihăilești, en Roumanie (2004), dans une usine d'engrais du Texas, aux États-Unis (2013)⁴, à Tianjin, en Chine (2015) et à Bata, en Guinée équatoriale (2021). À chaque fois, les principes fondamentaux de la gestion des risques applicables aux substances dangereuses n'avaient pas été respectés. Tous ces épisodes rappellent l'importance de ratifier et de respecter les règles et normes internationales qui régissent la gestion des produits chimiques

¹ Voir <https://forensic-architecture.org/investigation/beirut-port-explosion> ; une chronologie des faits en lien avec l'explosion survenue le 4 août 2020 à Beyrouth qui couvre la période 2013– novembre 2020 est disponible à l'adresse <http://www.legalactionworldwide.org/wp-content/uploads/2020/11/REPORT.pdf>.

² On trouvera de plus amples renseignements dans le communiqué de presse de la CEE-ONU en date du 6 août 2020 <https://unece.org/environment/press/we-must-not-wait-next-ammonium-nitrate-blast-solutions-exist-improve-safety>.

³ Voir <https://gho.unocha.org/delivering-better/disaster-response-during-pandemic-beirut-port-explosions>.

⁴ Voir <https://www.csb.gov/west-fertilizer-explosion-and-fire/>.

tout au long de leur cycle de vie⁵. Il est fondamental de judicieusement mettre en œuvre les lois, règles et bonnes pratiques et de veiller à leur bonne application à l'échelle nationale pour prévenir les accidents industriels mettant en cause le nitrate d'ammonium et les ammonitrates (et d'autres substances dangereuses), s'y préparer et y faire face ainsi que pour en réduire au minimum le nombre et, le cas échéant, les conséquences.

2. Vue d'ensemble

2.1 Champ d'étude

Le séminaire portera sur la gestion efficace des risques liés à la présence de nitrate d'ammonium et d'ammonitrates dans les zones portuaires, notamment en ce qui concerne leur stockage temporaire (ou entreposage), manutention et transport, en particulier à proximité de zones densément peuplées, ainsi que sur différents thèmes liés à la prévention des accidents connexes et aux moyens de s'y préparer et d'y faire face, y compris sous l'angle transfrontière. Il sera question des enseignements tirés de l'explosion du port de Beyrouth et d'autres accidents mettant en cause le nitrate d'ammonium et d'autres substances dangereuses. Les conclusions de ces travaux pourraient ainsi contribuer à définir les cadres juridiques et les mesures de contrôle qui sont essentiels pour remédier aux risques associés à la manutention, au stockage et au transport de substances dangereuses en zone portuaire.

2.2 Objectifs

Les principaux objectifs du séminaire sont les suivants :

- i. Recenser et faire connaître les enseignements tirés de l'explosion du port de Beyrouth et d'autres accidents en ce qui concerne la gestion des risques liés à la présence de substances dangereuses en zone portuaire, en particulier le nitrate d'ammonium et les ammonitrates : l'exercice permettra de mieux faire comprendre les risques et dangers intrinsèques au stockage, à la manutention et au transport de substances dangereuses (en particulier le nitrate d'ammonium et les ammonitrates) en zone portuaire et à proximité de zones densément peuplées.
- ii. Dresser l'inventaire des règles, mesures et autres dispositions internationales (par exemple, guides, lignes directrices, normes et principes) applicables au nitrate d'ammonium et aux ammonitrates qui pourraient aider à prévenir les accidents mettant en cause ces substances, s'y préparer et y faire face. Cela permettra de disposer d'une vue d'ensemble des instruments disponibles pour améliorer la sécurité ainsi que de formuler des conseils pour empêcher que des catastrophes de ce type ne se reproduisent dans l'avenir.
- iii. Mettre en commun les leçons, expériences et bonnes pratiques utiles :
 - a. pour gérer efficacement les risques liés au stockage, à la manutention et au transport du nitrate d'ammonium et des ammonitrates ainsi que pour prévenir les accidents, s'y préparer et y faire face (quelles que soient les substances dangereuses présentes en zone portuaire), notamment sur le plan transfrontière ;
 - b. pour répondre aux besoins de prévention, de préparation et d'intervention associés aux différents scénarios type d'accident.

⁵ Une gestion avisée des produits chimiques dépend notamment de leur fabrication, classification, étiquetage, transport, stockage, manutention et élimination.

Il s'agira de définir les lacunes à combler et les défis à relever sur le terrain ainsi qu'à recenser des exemples de pratiques adoptées par les pouvoirs publics (autorités compétentes et autres autorités nationales) et le secteur pour y remédier.

- iv. Favoriser la coopération aux niveaux international/national : en étant ainsi réunis, les acteurs du stockage, stockage portuaire inclus, de la manutention et du transport de substances dangereuses (dont le nitrate d'ammonium et les ammonitrates), de la santé et sécurité au travail, de la sécurité industrielle (prévention des accidents, préparation et intervention) et de la réduction des risques de catastrophe seront plus à même de mettre en commun leurs connaissances, de se comprendre mutuellement, de découvrir les instruments, outils et principes existants, de mieux les appliquer et, partant, de renforcer la sécurité.

2.3 Public visé

Le séminaire s'adresse aux parties prenantes ci-après qui interviennent dans la gestion des risques posés par le stockage et la manutention du nitrate d'ammonium et des ammonitrates ainsi que dans la prévention des accidents connexes, la préparation et l'intervention :

- les responsables de l'élaboration des politiques/décideurs (c'est-à-dire les autorités de tutelle compétentes dans les domaines suivants, notamment : classification des dangers et étiquetage ; gestion et sécurité portuaire ; santé et sécurité au travail ; prévention des accidents, préparation et intervention/gestion des crises ; gestion des risques de catastrophe et planification de l'occupation des sols et choix des sites)
- les autorités des transports et les autorités portuaires
- les représentants des secteurs et les organisations patronales
- les exploitants, les travailleurs et les organisations syndicales
- les inspecteurs (des douanes, du travail et des municipalités)
- la société civile
- les milieux universitaires et
- les organisations internationales, notamment celles qui participent à l'organisation de la rencontre, ainsi que d'autres instances internationales et régionales partenaires.

3. Contenu

Le séminaire traite des thèmes i. à iii. ci-après, en s'appuyant sur l'enquête en ligne qui sera préalablement menée auprès des membres des organisations partenaires afin de dresser le bilan des expériences, enseignements et bonnes pratiques utiles concernant le stockage et la manutention du nitrate d'ammonium et des ammonitrates ainsi que la prévention des accidents connexes, la préparation et l'intervention, y compris sous l'angle transfrontière.

i. **Enseignements tirés de l'explosion survenue dans le port de Beyrouth et d'autres accidents associés au nitrate d'ammonium**

Il s'agira d'étudier les faits ainsi que les enseignements tirés de cette explosion liée au nitrate d'ammonium et d'autres cas similaires, compte tenu de l'état des connaissances sur le nitrate d'ammonium (entre autres substances dangereuses entreposées) et la gestion des sites de stockage, ainsi que sur les effets des accidents généralement observés, notamment dans la population, l'économie et l'environnement. Le but est de compléter les conclusions des séminaires passés, tels

que celui que le CCR de l'UE a organisé en 2002 à Ispra (Italie) comme suite à l'accident de Toulouse, ainsi que les informations issues des analyses des accidents antérieurs⁶.

ii. **Instruments juridiques, moyens d'action et orientations concernant leur application**

Il s'agira de présenter aux participants une vue d'ensemble des instruments juridiques et moyens d'action qui existent à l'échelle internationale ainsi que des guides, lignes directrices, normes et principes qui permettent une gestion efficace des risques associés au nitrate d'ammonium et aux ammonitrates. L'attention portera plus spécifiquement sur les instruments applicables aux sites de stockage situés à proximité de zones portuaires et densément peuplée, ainsi que sur la prévention des accidents dues à des substances dangereuses, quelles qu'elles soient, les moyens de s'y préparer et les dispositions à prendre le cas échéant, y compris dans un contexte transfrontière. Parmi ces instruments figureront ceux mis au point par différents types d'acteurs, sous l'égide des organisations partenaires.

iii. **Enseignements tirés, expériences et bonnes pratiques**

Il s'agira de mettre en avant les enseignements tirés, les expériences observées et les bonnes pratiques établies s'agissant de mettre en œuvre certains des instruments visés dans le point ii. et d'autres encore. La réflexion portera notamment sur la gestion des risques liés au stockage, à la manutention et au transport du nitrate d'ammonium et des ammonitrates ainsi que sur les aspects connexes de la prévention, de la préparation et de l'intervention. Seront notamment abordées les questions suivantes : réalisation de tests, classification, étiquetage, distances de séparation à appliquer à l'égard des autres substances, contrôles, entreposage et stockage portuaires, échange d'information/coordination entre les autorités compétentes, planification de l'occupation des sols, choix des sites, évaluation des risques, planification des interventions d'urgence, dispositifs d'intervention d'urgence, formation et exercices, information et participation du public. Des questions transfrontières seront également abordées (par exemple, partage d'informations sur les évaluations des risques, plans d'intervention d'urgence harmonisés et conjoints, systèmes de notification, information et participation de la population des pays limitrophes). Il s'agira par ailleurs de mettre en exergue les lacunes, difficultés et autres aspects importants de la mise en œuvre.

iv. **Conclusions**

La dernière partie du séminaire consistera à tirer les conclusions qui s'imposent au sujet des expériences et bonnes pratiques observées, des lacunes à combler et problèmes à résoudre dans le domaine de la mise en œuvre et des moyens possibles de renforcer la gestion des risques liés au stockage, à la manutention et au transport de nitrate d'ammonium et d'ammonitrates, en particulier en zone portuaire, ainsi que d'améliorer la prévention des accidents connexes, la préparation et l'intervention, y compris dans un contexte transfrontière. Bien que spécifiques au nitrate d'ammonium et aux ammonitrates, ces conclusions devront contenir des informations utiles à l'égard d'autres substances dangereuses susceptibles de provoquer des accidents similaires. C'est sur leur base également qu'il sera décidé de l'action à engager dans l'avenir (par exemple, activités de suivi) sous l'égide des organisations partenaires et

⁶ Voir <https://minerva.jrc.ec.europa.eu/EN/content/minerva/79837f29-3146-480c-be69-af86e1639a75/srtseviiammoniumnitratesafetypdf>. Disponible dans *EU Lessons Learned Bulletin* à l'adresse https://minerva.jrc.ec.europa.eu/en/shorturl/minerva/5_mahb_bulletin_no5_final_fortheweb.

de leurs membres ou dans le cadre de leurs liens de coopération, éventuellement étendus à d'autres.

4. Organisations internationales coorganisatrices et instruments concernés

Les organisations internationales énumérées en première page de la présente note de cadrage se sont réunies au sein d'un partenariat unique en son genre pour organiser ce séminaire. Par leurs activités, toutes traitent, d'une façon ou d'une autre, de la sécurité de la gestion des substances dangereuses, dont le nitrate d'ammonium et les ammonitrates. Elles définissent des instruments juridiques et moyens d'action, procèdent à leur révision, en favorisent la mise en œuvre et/ou élaborent des guides, lignes directrices, normes et principes sur les dispositions à prendre pour transporter, stocker et manipuler sans danger le nitrate d'ammonium et les ammonitrates ; prévenir les accidents industriels/chimiques, s'y préparer et y faire face, entre autres questions. Un groupe consultatif formule à l'attention du comité organisateur des avis d'expert sur l'organisation et le déroulement du séminaire⁷. Les organisations partenaires et leurs instruments dignes d'intérêt pour le séminaire sont décrits dans les paragraphes qui suivent

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

La [Convention sur les effets transfrontières des accidents industriels \(Convention sur les accidents industriels\)](#) permet aux pays de prévenir les accidents industriels, de s'y préparer et d'y faire face, en mettant l'accent sur la coopération internationale et l'atténuation des effets transfrontières. Pour aider les pays à prévoir et à évaluer les risques liés aux activités dangereuses, l'expression « accident industriel » désigne, aux fins de la Convention, « un événement consécutif à un phénomène incontrôlé dans le déroulement de toute activité mettant en jeu des substances dangereuses : i) dans une installation, par exemple pendant la fabrication, l'utilisation, le stockage, la manutention ou l'élimination ; ou ii) pendant le transport [sur le site d'une installation] ». La Convention s'applique aux substances dangereuses qui sont énumérées dans son [Annexe I](#) et parmi lesquelles figurent le nitrate d'ammonium et les ammonitrates (voir l'Annexe I reproduite dans le texte intégral de la Convention, ainsi que les notes de bas de page pour le détail des caractéristiques et des types

⁷ Le groupe consultatif est composé d'experts désignés par l'intermédiaire des bureaux de la Convention sur les accidents industriels et du Groupe de travail de l'OCDE sur les accidents chimiques et communique par le truchement des sous-comités TMD et SGH. Ces experts sont originaires des pays suivants : **Allemagne** (Bundesamt für Materialforschung, Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg) ; **Autriche** (préside le groupe consultatif et assure la vice-présidence du bureau de la Convention sur les accidents industriels) ; **Canada** (Direction de la sûreté et de la sécurité des explosifs, Ressources naturelles Canada) ; **États-Unis** (Agence pour la protection de l'environnement) ; **France** (Ineris) ; **Lettonie** (Département de la protection civile du Service national incendie et sauvetage) ; **Norvège** (préside le bureau de la Convention sur les accidents industriels, Direction norvégienne de la protection civile) ; **Pays-Bas** (préside le Groupe de travail sur les explosifs, du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses) ; **Royaume-Uni** (préside le Groupe de travail de l'OCDE sur les accidents chimiques, UK Health and Safety Executive) ; **Suède** (Agence suédoise de la protection civile) ; **Suisse** (assure la vice-présidence du bureau de la Convention sur les accidents industriels, Office fédéral de l'environnement). L'**Union européenne** est également représentée par le Bureau des risques d'accident majeur du Centre commun de recherche. Participent également aux travaux du groupe consultatif les organisations professionnelles ci-après, qui bénéficient du statut consultatif au sein du Conseil économique et social ou du Sous-comité TMD : **Australasian Explosives Industry Safety Group, Inc** ; **Fertilizers Europe** ; **Institute of Makers of Explosives** ; **Responsible Packaging Management Association of Southern Africa**.

de nitrate visés). Pour l'heure, la Convention compte 41 Parties dans la région CEE-ONU. Les pays bénéficiaires du [Programme d'aide et de coopération créé en vertu de la Convention](#), en Europe orientale et du Sud-Est, dans le Caucase et en Asie centrale, parmi lesquels plusieurs ne sont pas Parties, se sont engagés à donner effet aux dispositions de la Convention. De même, le Système de notification des accidents industriels a été créé en vertu de la Convention : les pays sont encouragés à l'utiliser pour avertir rapidement d'un risque d'accident visé par la Convention et susceptible d'avoir des effets transfrontières, signaler qu'un tel accident s'est produit et demander de l'assistance.

Pour aider les pays à donner effet aux dispositions de la Convention et à affermir la sécurité industrielle, le [secrétariat de la Convention de la CEE-ONU](#), qu'héberge la Division de l'environnement, a mis au point et diffusé de nombreux outils, [lignes directrices](#) et bonnes pratiques, disponibles et applicables dans tous les pays, qu'ils appartiennent ou non à la région CEE-ONU. La CEE-ONU a également mis sur pied, conjointement avec l'OCDE, le [Groupe de coordination interorganisations sur les accidents industriels et chimiques](#).

La [Division des transports durables de la CEE-ONU](#), sous l'égide du Comité des transports intérieurs, œuvre à faciliter la circulation internationale des biens et des personnes par les modes de transports intérieurs. Son but est d'améliorer la compétitivité, la sécurité, l'efficacité énergétique et la sûreté dans le secteur des transports tout en cherchant à réduire les effets négatifs des activités de transport sur l'environnement et à véritablement contribuer au développement durable. La Division est responsable de 59 instruments juridiques (dont plusieurs de portée et d'application mondiales) qui touchent à l'édification de réseaux internationaux homogènes pour les différents modes de transport intérieur ; à l'adoption de règles de transport uniformes visant à assurer un niveau élevé d'efficacité, de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement dans les domaines des transports (notamment celui du transport de marchandises dangereuses) ; ainsi qu'à l'harmonisation et à la simplification des procédures de franchissement des frontières.

La Division des transports durables assure également les services de secrétariat du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (TMD) et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) du Conseil économique et social, ainsi que de ses deux sous-comités. Les recommandations du Comité tentent d'apporter des réponses à la question de l'harmonisation mondiale des critères de classification et d'étiquetage des produits chimiques dangereux, dans tous les secteurs (transport, stockage, lieu de travail, produits chimiques à destination du grand public), ainsi que des dispositions relatives à la sécurité du transport de marchandises dangereuses, tous modes confondus. Le résultat des travaux des organes intergouvernementaux assistés par la Division des transports durables et relatifs à la gestion des produits chimiques peut être récapitulé comme suit :

- Les [Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type](#), contiennent un ensemble harmonisé de dispositions relatives à la sécurité du transport de marchandises dangereuses (dont font partie le nitrate d'ammonium et les ammonitrates) qui définissent le cadre réglementaire nécessaire pour élaborer à l'échelle nationale et internationale, des règles uniformes concernant tous les modes de transport (par exemple, le [Code maritime international des marchandises dangereuses \(IMDG\)](#) de l'OMI pour le transport maritime, les [Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses](#) de l'Organisation de l'aviation civile internationale, [l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route \(ADR\)](#), et [le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses \(RID\)](#)). Les thèmes abordés sont les suivants : classification et liste des marchandises dangereuses ; prescriptions générales d'emballage ; marquage, étiquetage et placardage des emballages et des engins de transport ; procédures

d'expédition ; dispositions relatives à la formation et à la sûreté ; prescriptions relatives à la construction des moyens de rétention et aux épreuves qu'ils doivent subir ; et dispositions relatives aux opérations de transport applicables à tous les modes de transport (les dispositions relatives au chargement et à la séparation, par exemple). Le Règlement type est appliqué à l'échelle mondiale.

- Le [Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques \(SGH\)](#) décrit la classification des produits chimiques par types de danger et propose des éléments harmonisés pour la communication de ces dangers, y compris des étiquettes et des fiches de données de sécurité. Il vise aussi à garantir la disponibilité de l'information sur ces dangers afin d'améliorer la sécurité humaine et environnementale lors de la manipulation, du transport et de l'utilisation des produits chimiques. Le SGH sert de fondement à l'harmonisation des dispositions réglementaires relatives aux produits chimiques à l'échelle nationale, régionale et mondiale. La classification des dangers physiques arrêtée dans le SGH cadre avec celle exposée pour les transports dans le Règlement type et sert à déterminer les conditions de stockage. Les dispositions du SGH sont appliquées dans le monde entier⁸.
- Le [Manuel d'épreuves et de critères des Nations Unies](#) définit les critères, les méthodes d'épreuve et les procédures à appliquer pour classer les marchandises dangereuses (dont font partie le nitrate d'ammonium et les ammonitrates), conformément aux dispositions du Règlement type et du SGH. Il décrit les méthodes d'épreuves et procédures jugées les plus utiles pour fournir aux responsables de la classification l'information nécessaire à une classification correcte. Il complète aussi les réglementations nationales ou internationales qui sont établies à partir du Règlement type ou du SGH.
- [L'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route \(ADR\)](#) est ouvert à l'adhésion à tous les États membres de l'ONU et compte actuellement 52 Parties contractantes. Concordant avec le Règlement type par son organisation et son contenu, il contient les dispositions spécialement applicables au transport de marchandises dangereuses (dont font partie le nitrate d'ammonium et les ammonitrates) par route (à savoir les conditions de transport, de chargement, de déchargement et de manutention, ainsi que les prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement, aux opérations et à la documentation, à la construction et à l'agrément des véhicules).
- [L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures \(ADN\)](#) compte 18 Parties contractantes. Concordant avec le Règlement type par son organisation et son contenu, il contient des dispositions spécialement applicables au transport de marchandises dangereuses (dont font partie le nitrate d'ammonium et les ammonitrates) par voies de navigation intérieures (à savoir les conditions de transport, de chargement, de déchargement et de manutention, ainsi que les prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement, aux opérations, à la documentation et à la construction des navires).

Organisation internationale du Travail (OIT) : l'OIT est une institution spécialisée des Nations Unies chargée d'un large éventail de questions liées au monde du travail, notamment la sécurité et la santé au travail, la gestion des produits chimiques et la prévention des accidents industriels majeurs. L'OIT a adopté différentes Normes internationales du travail juridiquement contraignantes qui traitent des produits chimiques, des accidents industriels

⁸ On trouvera des informations sur l'état de la mise en œuvre à l'adresse <https://unece.org/ghs-implementation-0>.

majeurs ou encore de la sécurité et de la santé au travail et qu'un certain nombre d'États membres ont ratifiées. Les Normes internationales du travail sont élaborées dans le cadre d'un dialogue tripartite entre les organisations d'employeurs, les organisations de travailleurs et les États. La [Convention de 1990 sur les produits chimiques](#) (n° 170, 22 Parties contractantes) et la [Recommandation sur les produits chimiques, 1990](#) (n° 177) posent un cadre international pour l'utilisation sûre des produits chimiques au travail, stockage et manipulation inclus. La [Convention sur la prévention des accidents industriels majeurs, 1993](#) (n° 174, 18 Parties contractantes) impose aux Parties de formuler, de mettre en œuvre et de revoir périodiquement une politique nationale cohérente relative à la protection des travailleurs, de la population et de l'environnement contre les risques d'accident majeur. En 2020, l'OIT a accueilli la réunion annuelle du Groupe de coordination interorganisations sur les accidents industriels et chimiques, peu après l'explosion survenue dans le port de Beyrouth. En réaction à cet accident, l'OIT a élaboré un projet d'ampleur nationale et internationale au Liban afin de renforcer les cadres réglementaires qui régissent la gestion des produits chimiques, la prévention des accidents industriels majeurs et promeuvent la sécurité et la santé au travail.

[Organisation maritime internationale \(OMI\)](#) : l'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. Forte de 174 États membres, elle assure le secrétariat d'une cinquantaine de conventions, protocoles et codes et élabore des directives et des recommandations dont certaines traitent de la manutention et du transport des marchandises dangereuses (nitrate d'ammonium inclus) : la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), et le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG). Entre autres instruments juridiques de l'OMI, les Recommandations relatives à la sécurité du transport des cargaisons dangereuses et des activités apparentées dans les zones portuaires (MSC.1/Circ.1216, 26 février 2007) s'appliquent aux cargaisons dangereuses présentes dans les zones portuaires dans le cadre de la *chaîne de transport*, en conséquence de quoi la question de la planification de l'occupation des sols et d'autres aspects de l'entreposage et du contrôle régulier des marchandises dangereuses y sont pris en compte.

[Groupe conjoint de l'environnement PNUE/OCHA](#) : Le Groupe conjoint de l'environnement répond au caractère environnemental des situations d'urgence, qu'il s'agisse de catastrophes naturelles, d'accidents technologiques ou d'une combinaison des deux, en apportant son expertise technique aux pays touchés. Il réalise sans tarder des évaluations et analyses environnementales tout en fournissant des outils et conseils utiles pour faire face aux situations d'urgence environnementale, y compris en cas d'accident chimique. L'un de ces outils est l'[Outil d'évaluation environnementale rapide \(FEAT\)](#) des risques chimiques, y compris ceux liés aux substances énumérées dans l'Annexe I de la Convention sur les accidents industriels. Le séminaire sera l'occasion, pour le Groupe conjoint de l'environnement, de faire connaître les enseignements tirés de la mission qu'il a effectuée à Beyrouth comme suite à l'explosion survenue en 2020, mais aussi d'activer ses réseaux, en particulier dans les domaines de la préparation et de l'intervention.

[Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes \(UNDRR\)](#)°: l'UNDRR aide les pays à mettre en œuvre le [Cadre de Sendai](#) dans ses quatre domaines d'action prioritaire. Ce cadre engage les sociétés à participer à la gestion des aléas naturels ou anthropiques, mais aussi des risques et aléas d'ordre environnemental, technologique et biologique. L'UNDRR a défini les grandes lignes des principes directeurs sur les risques anthropiques et technologiques intitulés [Words into Action Guidelines: Implementation Guide for Man-made and Technological Hazards](#), qui ont été élaborés sous la houlette du Groupe conjoint de

l'environnement PNUE/OCHA, avec les contributions de la CEE-ONU, de l'OCDE et d'autres organisations membres du Groupe de coordination interorganisations sur les accidents industriels et chimiques. L'UNDRR coopère avec la CEE-ONU et d'autres organisations à travers le réseau des coordonnateurs de la réduction des risques de catastrophe, conformément au [Plan d'action de l'ONU pour la résilience](#).

Organisation de coopération et développement économiques (OCDE) : Les [Principes directeurs de l'OCDE pour la prévention, la préparation et l'intervention en matière d'accidents chimiques](#) visent à prévenir les accidents portant atteinte à la santé, à l'environnement ou aux biens ainsi qu'à en atténuer les conséquences à l'aide de mesures de préparation et d'intervention. Le Groupe de travail sur les accidents chimiques pilote les activités que l'OCDE consacre à ces sujets. Compte tenu des différents liens de partenariats qu'il entretient avec le secrétariat de la CEE-ONU, il a exprimé le souhait de participer à l'organisation du séminaire. À sa 30^e réunion (octobre 2020), il a examiné les consignes concernant le stockage du nitrate d'ammonium qui sont actuellement appliquées sur le territoire de ses membres.

L'organisation de ce séminaire est possible grâce aux contributions financières que le ministère français de la Transition écologique et le ministère fédéral allemand de l'Environnement, de la Protection de la nature et de la Sécurité nucléaire ont versées au fonds d'affectation spéciale pour l'application de la Convention de la CEE-ONU sur les accidents industriels, au titre de son plan de travail 2021-22. L'UNDRR et l'OCDE fourniront, respectivement, les versions arabe et française de la présente note de cadrage et de l'enquête, et la CEE-ONU les versions anglaise, espagnole et russe de même qu'elle assurera tous les services d'interprétation durant le séminaire.

