



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/2000/21
18 septembre 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

(Vingt et unième session,
4-13 décembre 2000,
point 5 a) de l'ordre du jour)

PROGRAMME DE TRAVAIL

Programme de travail pour la période biennale 2001-2002 et propositions y relatives

**Évolution du Règlement type sur le transport de marchandises dangereuses
(approche rationalisée de l'adaptation du Règlement)**

Communication de l'expert de l'Allemagne

Introduction

Sur la base du document ST/SG/AC.10/1998/55 présenté par l'Allemagne, le Comité d'experts a décidé, à sa session de décembre 1998, d'ajouter à son programme de travail pour la période biennale 1999-2000 un point intitulé "Évolution du Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses" (par. 141 du rapport ST/SG/AC.10/25).

Dans le présent document, l'expert de l'Allemagne formule des idées et des propositions complémentaires et détaillées sur la question pour que le Comité les examine plus avant.

Historique

La restructuration du Règlement type de l'ONU a permis de progresser fortement vers l'établissement d'une réglementation universellement applicable à tous les modes pour le transport de marchandises dangereuses et de donner à ce texte une plus grande valeur juridique, qui pourra encore être renforcée lorsqu'il sera appliqué par les organismes modaux, régionaux et nationaux chargés d'élaborer de telles réglementations

La responsabilité du Comité d'experts s'en trouve nettement accrue. Tout nouvel amendement aura désormais un effet direct sur ces réglementations. Ceux qui sont chargés d'élaborer des réglementations compteront davantage que par le passé sur le Comité pour examiner toutes les incidences de nouveaux amendements afin de limiter au strict nécessaire les divergences entre ces réglementations et le Règlement type de l'ONU. Ils seront soumis à des pressions qui les obligeront à justifier toute différence susceptible d'entraver les transports intermodaux et internationaux.

Pour s'acquitter de cette responsabilité, le Comité peut compter sur les connaissances spécialisées de ses membres ainsi que sur les capacités du secrétariat en matière d'organisation.

Cependant, pour améliorer la qualité de son travail, le Comité devra peut-être se mettre d'accord sur les perspectives et les moyens à utiliser. Déjà lors des efforts de restructuration, il est clairement apparu que la cohérence de certaines parties du Règlement type restructuré ne pouvait être assurée que par le recours à une "approche rationalisée". Le codage des prescriptions et l'informatique sont des moyens supplémentaires de faciliter l'élaboration d'amendements cohérents.

Les expériences faites dans le cadre des efforts de restructuration ont montré que les niveaux de sécurité à atteindre n'étaient pas définis de manière suffisamment claire et sur des bases suffisamment rationnelles. Ceci ne veut pas dire que le Règlement type ne couvre pas correctement les besoins de protection de la vie, des biens et de l'environnement; les lacunes concernent la définition en termes techniques des conditions et des objectifs qu'il faut atteindre ou qu'il faut prendre en compte pour étoffer et améliorer le Règlement. À titre d'exemple, il y a dans les divers paragraphes du Règlement de fortes différences en ce qui concerne la plage de température (ou les plages de température selon les divers modes de transport) à prendre en compte pour le classement des marchandises dangereuses et pour la conception et le remplissage des systèmes de rétention.

Il est possible de définir les niveaux de sécurité en termes techniques ainsi que les conditions et les impacts en extrayant, comparant et résumant les dispositions pertinentes du texte actuel; il peut aussi être nécessaire d'élaborer des formulations et des définitions nouvelles ou plus précises. Du fait que les relations avec les risques potentiels sont inconnues, cette façon de procéder ne permettra certainement pas d'obtenir une quelconque indication quant à la justification de tel ou tel élément retenu en matière de sécurité.

De manière similaire, la méthode appliquée précédemment pour faire des jugements comparatifs (exemple : "Si l'on accepte 200 l d'une matière du groupe d'emballage II dans un type donné d'emballage, on acceptera seulement 60 l d'une matière du groupe emballage I dans le même type d'emballage ...") ne permettra peut-être pas non plus d'établir des principes directeurs adéquats. Dans l'exemple donné, il est tout à fait possible que le rejet lors d'un accident tant de 60 l que de 200 l de matières dangereuses ne soit pas acceptable.

Il faudrait donc, en règle générale, tenir compte des rapports entre les éléments relatifs à la sécurité et les risques potentiels. Certaines questions telles que celles du classement des matières qui sont toxiques par inhalation ne peuvent être traitées correctement qu'en fonction des risques potentiels. Cependant, des méthodes n'ont pas encore été arrêtées pour examiner les risques potentiels et les niveaux de sécurité.

Vu l'aspect intermodal du Règlement type de l'ONU, il faudrait, en ce qui concerne les niveaux de sécurité, prendre en compte les transports intermodaux et internationaux caractéristiques (chaînes de transport) en s'intéressant à toutes les zones climatiques et à tous les moyens de transport pertinents (il peut donc être nécessaire, dans les réglementations modales ou nationales, d'imposer des conditions restrictives).

L'examen des risques potentiels dans le contexte de l'élaboration de réglementations de sécurité est devenu une pratique habituelle dans d'autres domaines techniques, sous diverses formes et à des degrés divers. Des analyses quantitatives des risques sont donc effectuées.

Proposition

Il est proposé d'inscrire cette question au programme de travail pour la période biennale 2001-2002 et d'encourager, aux fins de l'adaptation du Règlement type de l'ONU, la réalisation d'un programme d'études dans le cadre duquel on s'attachera à :

1. Inventorier et définir les conditions de transport et les niveaux de sécurité correspondants prescrits par le Règlement type de l'ONU, en effectuant les opérations suivantes :
 - extraire les dispositions pertinentes du texte actuel, en faisant notamment le point sur des paramètres essentiels relatifs à la sécurité (exemples : taux de fuite des fermetures, soupapes et robinets, effets systématiques et possibilités de formation, taux de défaillance courants ...);
 - comparer et résumer ces dispositions en termes techniques.
2. Établir une corrélation entre, d'une part, des conditions et des niveaux déterminés et, d'autre part, le cadre effectif des transports, en tenant compte des chaînes de transport intermodales et internationales courantes;
3. Définir les moyens d'évaluation des risques à utiliser pour déterminer les dangers existants et les mesures à prendre pour les atténuer ou les éviter;
4. Apprécier les niveaux de sécurité actuellement identifiés en utilisant les moyens d'évaluation des risques ci-après :
 - détermination de niveaux de sécurité optimisés à atteindre et mise au point d'expressions et de définitions complémentaires ou plus précises, selon que de besoin;
 - examen, axé sur les risques, des règles de classement pour toutes les classes (modèles relatifs aux chocs; exemple : quantités d'activité pour le type A dans la classe 7);
 - examen, axé sur les risques, du Règlement afin, si possible, de simplifier les dispositions et d'éliminer celles qui sont superflues;
 - détermination des conditions applicables aux divers modes de transport (conditions normales et conditions en cas d'accident);

5. Élaborer une proposition d'amendements adéquats au Règlement type de l'ONU.

Motif

Les règles touchant les marchandises dangereuses visent à permettre de différencier les risques admissibles et les risques inadmissibles et d'agir dans ce domaine technologique de manière préventive en définissant et en énonçant complètement les prescriptions essentielles de manière à ce que toutes les règles ultérieures puissent être déduites des précédentes sans que plane le moindre doute. Il faut donc définir des objectifs de sécurité de manière claire et complète, ce qui signifie que le Règlement type devrait viser la protection contre les risques, eu égard notamment aux normes de résistance. Ceci conduirait à une application mondiale comme c'est déjà le cas pour les citernes mobiles portant l'agrément "UN" et permettrait d'alléger les dispositions touchant tel ou tel mode de transport si cela s'avérait approprié pour le mode en question.

Il faut renforcer le rôle du Règlement type pour encourager un allègement de ses dispositions et aboutir ainsi à un ensemble acceptable de dispositions universelles, modales et régionales applicables au transport des marchandises dangereuses.

Le Règlement type ayant maintenant été restructuré de manière à être plus facilement appliqué et à servir de modèle aux réglementations modales, l'Organisation des Nations Unies peut prendre des mesures pour le rationaliser et utiliser les moyens d'en assurer la pérennité.

Ces mesures seraient justifiées par les possibilités de simplifier des dispositions et de supprimer celles qui n'ont pas d'effet ou n'ont qu'un effet très limité sur la sécurité. Chaque fois qu'une nouvelle proposition d'amendement serait présentée, il serait plus facile de l'évaluer en utilisant les outils qui seront mis au point à cette fin.

Des arguments et des justifications rationnels pourraient ainsi être présentés aux groupes intéressés et au public concerné.
