



Secrétariat

Distr.
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/1999/43
16 avril 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMITÉ D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Sous-Comité d'experts du transport
des marchandises dangereuses
(Seizième session,
Genève, 5-16 juillet 1999,
point 5 h) de l'ordre du jour)

DIVERS PROJETS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT TYPE SUR LE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Séparation

Transmis par l'expert des Pays-Bas

Introduction

1. Au cours du précédent débat sur la séparation, le Sous-Comité s'est accordé à reconnaître que des dispositions plus détaillées pouvaient être incorporées à un stade ultérieur. Le Sous-Comité se souviendra que le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses avait décidé, à sa vingtième session, d'inscrire cette question à son programme de travail pour la prochaine période biennale.

2. Lors du débat concernant, entre autres, les documents ST/SG/AC.10/C.3/1997/89 et UN/SCETDG/14/INF.3, il a été possible de comparer les diverses prescriptions de séparation existantes. Il s'est avéré que les différences entre les modes étaient nombreuses.

3. Ces différences sont dues aux impératifs, qui ne sont pas les mêmes pour les différents modes :

- a) pour le mode maritime, le principal impératif est la sécurité du navire et de son équipage. Des éléments à prendre en considération à cet égard sont par exemple :
 - *la durée du voyage par rapport à la rapidité avec laquelle un accident impliquant des marchandises dangereuses peut compromettre la sécurité du navire et de son équipage;*
 - *le déversement ou la fuite de marchandises dangereuses qui peuvent se produire dans des lieux non directement accessibles, par exemple sous le pont, et peuvent mener à des situations dangereuses pour le navire et pour son équipage;*
- b) pour le mode terrestre, le principal impératif est la protection de la population et de l'environnement. Des éléments à prendre en considération à cet égard sont par exemple :
 - *le passage des transports de marchandises dangereuses dans des zones à population dense;*
 - *le passage de ces transports dans des zones sensibles en ce qui concerne l'environnement, par exemple des zones recelant de l'eau potable;*
- c) disponibilité des équipes ou des équipements d'intervention d'urgence
 - *pour les accidents survenant à terre, les équipes ou les équipements spécialisés d'intervention d'urgence sont souvent directement à disposition ou disponibles dans de brefs délais;*
 - *lorsqu'ils sont au milieu de l'océan, les navires de haute mer ne peuvent pas faire appel à des équipes spécialisées d'intervention d'urgence et ne peuvent combattre un accident qu'au moyen de l'équipement de secours non spécialisé;*
 - *des interventions d'urgence plus appropriées peuvent être effectuées si les équipes ou les équipements spécialisés d'intervention d'urgence sont disponibles;*
- d) disponibilité d'une surveillance directe et accessibilité
 - *les transports terrestres de marchandises dangereuses sont toujours accompagnés par quelqu'un, le conducteur, par exemple, qui surveille le transport ou peut le faire à tout moment et dispose souvent d'un accès direct à l'unité de transport du chargement;*
 - *dans le mode maritime, la quantité de marchandises dangereuses à bord d'un navire dépasse de loin celle qui est expédiée dans une simple unité de transport de chargement,*

par exemple (environ 10 à 15 % des conteneurs à bord de navires porte-conteneurs contiennent des marchandises dangereuses). Par ailleurs, puisque les marchandises dangereuses sont le plus souvent arrimées sous le pont, pour d'évidentes raisons de sécurité, elles ne peuvent être constamment surveillées et souvent ne sont pas directement accessibles;

- e) effets qui diffèrent selon le mode en ce qui concerne les risques majeurs pouvant survenir lors du déversement, de la fuite ou de tout autre accident impliquant des marchandises dangereuses incompatibles entre elles
- *certaines réactions dangereuses entre marchandises dangereuses incompatibles ne présentent pas toujours le même degré de danger dans tous les modes; par exemple les conséquences d'une réaction corrosive inobservée dans la soute d'un navire sont certainement beaucoup plus dangereuses que celles d'une réaction dans un véhicule routier;*
 - *les effets de ces réactions dangereuses dans un véhicule routier, par exemple, ne concernent souvent que le véhicule routier, tandis qu'à bord d'un navire d'autres marchandises dangereuses peuvent être atteintes et accroître les risques pour le navire et pour son équipage.*

4. Des prescriptions détaillées de séparation, comme par exemple les prescriptions supplémentaires du Code IMDG de séparation entre certaines matières, entre une certaine matière et un groupe de matières ou entre des groupes de matières, ne sont pas nécessairement à appliquer à tous les modes. En particulier, dans le mode terrestre utilisé à des fins de distribution, une démarche multimodale harmonisée qui inclurait ces prescriptions détaillées pourrait être difficile à mettre en oeuvre.

5. En principe, il faudrait séparer les marchandises incompatibles les unes des autres lorsque leur arrimage en commun pourrait conduire à des risques majeurs lors du déversement, de la fuite ou de tout autre accident. Il est donc important de définir la notion de **réaction dangereuse entre marchandises dangereuses incompatibles**.

Conclusions

1. Pour les motifs susmentionnés, il ne semble pas approprié d'élaborer des prescriptions détaillées de séparation multimodales, la séparation devant être abordée selon le mode.

2. Toutefois, il serait très utile que l'ONU donne dans le Règlement type une définition générale de la notion de **réaction dangereuse entre marchandises dangereuses incompatibles**, comme par exemple celle qui est donnée au paragraphe 4.1.1.6 pour les marchandises dangereuses contenues dans le même emballage extérieur, qui pourrait être utilisée en vue d'élaborer des prescriptions de séparation selon les modes.
