

Circulaire d'information

INFCIRC/863

12 juin 2014

Distribution générale

Français

Original : anglais

Communication en date du 15 avril 2014 reçue du représentant permanent de la Norvège auprès de l'Agence à propos du Groupe de travail sur les principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié

1. Le Directeur général a reçu du représentant permanent de la Norvège auprès de l'Agence une communication en date du 15 avril 2014 relative au rapport du Groupe de travail sur les principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié.

2. Cette communication et, conformément à la demande du représentant permanent, le rapport du groupe de travail sont reproduits ci-après pour information.

MISSION PERMANENTE DE LA NORVÈGE AUPRÈS DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES
À VIENNE

15 avril 2014

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude pour l'appui apporté par votre personnel au *Groupe de travail sur les principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié*. Le groupe de travail a mené ses travaux en 2012 et 2013.

À la 56^e session de la Conférence générale, la *réunion officielle des États côtiers et expéditeurs de l'AIEA* a chargé les missions permanentes des États intéressés à Vienne de rédiger des principes directeurs relatifs aux communications intergouvernementales pour présentation à la réunion officielle des États côtiers et expéditeurs de 2013. Le groupe de travail, que j'ai présidé, a aussi pris comme orientation la résolution *Mesures pour renforcer la coopération internationale dans les domaines de la sûreté nucléaire et radiologique et de la sûreté du transport et des déchets* adoptée par la Conférence générale de l'AIEA en 2012¹.

Tous les États Membres de l'AIEA ont été invités (ci-joint) à la première réunion du groupe de travail, qui a eu lieu le 4 décembre 2012. Le groupe a tenu au total sept réunions, et son rapport a été approuvé par consensus par les États participants.

Au total, 19 États ont participé au groupe de travail, dont trois en tant qu'observateurs.

Participants : Afrique du Sud, Argentine, Australie, Autriche, Chili, Chypre, Colombie (observateur), Espagne, États-Unis d'Amérique (observateur), Fédération de Russie (observateur), France, Irlande, Japon, Nouvelle-Zélande, Norvège, Panama, Philippines, Portugal et Royaume-Uni.

Le groupe a mené ses travaux de manière amicale, constructive et souple, et son succès est à mettre au crédit de tous les participants.

À la 57^e session de la Conférence générale, la *réunion officielle des États côtiers et expéditeurs de l'AIEA de 2013* a adopté une feuille de route pour le suivi du rapport, dont l'un des points consistait à demander que celui-ci soit diffusé.

En tant que président du groupe de travail, je demande donc que le Secrétariat distribue le rapport, y compris les cinq annexes et l'invitation initiale à participer au groupe de travail, à tous les États Membres de l'AIEA.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général, les assurances de ma très haute considération.

[Signé]
Jan Petersen
Ambassadeur et Gouverneur auprès de l'AIEA

Yukiya Amano
Directeur général
AIEA

¹ GC(56)/RES/9 - par. 43 et 47.

AMBASSADE DU ROYAUME DE NORVÈGE

Invitation – Groupe de travail sur la rédaction de principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales

À la 56^e session de la Conférence générale, la réunion officieuse des États côtiers et expéditeurs de l'AIEA tenue le 19 septembre (résumé ci-joint) a chargé les missions permanentes des États intéressés à Vienne de rédiger des principes directeurs relatifs aux communications intergouvernementales pour présentation à la réunion officieuse des États côtiers et expéditeurs de 2013. L'ambassadeur Jan Petersen, représentant permanent de la Norvège, a accepté de présider ce groupe de travail, et l'Agence appuiera les travaux du groupe. Le groupe de travail a aussi un mandat donné par la résolution *Mesures pour renforcer la coopération internationale dans les domaines de la sûreté nucléaire et radiologique et de la sûreté du transport et des déchets* adoptée par la Conférence générale de l'AIEA en 2012¹. On trouvera aussi ci-joint une note d'information préparée par le président irlandais, l'ambassadeur Brennan, avant la réunion du 19 septembre.

L'ambassadeur Petersen souhaite convoquer la première réunion du groupe le

- **4 décembre, à 10 heures, dans la salle B0401 du CIV.**

Avant la réunion, les États qui souhaitent participer au groupe de travail doivent désigner un représentant d'ici au 23 novembre et envoyer leur désignation à jim.stewart@iaea.org. En raison du nombre limité de places, il est important que ceux qui souhaitent participer s'inscrivent à l'avance.

La première réunion du groupe de travail consistera en un échange d'idées sur l'orientation future des travaux. C'est pourquoi les représentants auront la possibilité de faire de brefs exposés (max. 7 min) sur les résultats qu'ils attendent du groupe de travail. Ceux qui souhaitent faire un tel exposé sont priés de l'indiquer au moment de la désignation.

Il convient de rappeler quelques points essentiels concernant la genèse du groupe de travail. Le dialogue entre États côtiers et États expéditeurs s'est engagé au début des années 2000, les États côtiers demandant des informations sur les expéditions de matières nucléaires. Ils se préoccupaient avant tout du risque d'accident et de la possibilité de faire face à un accident mettant en jeu des matières nucléaires ou radioactives. Il existe aussi un besoin d'informations pour la conduite d'opérations de sauvetage et pour que l'État affecté puisse faire connaître à sa population la nature de l'accident. Les États expéditeurs se préoccupent de l'incidence du partage des informations sur la sécurité et du risque que la diffusion des informations ne rende les expéditions plus vulnérables. Par ailleurs, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) reconnaît la liberté de navigation non seulement en haute mer, mais aussi dans les eaux territoriales (passage inoffensif) et elle ne prévoit aucune obligation de partage de l'information.

¹ GC(56)/RES/9 - par. 47.

Septembre 2013

Rapport du Groupe de travail

sur les « principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié »

TABLE DES MATIÈRES

- Rapport du groupe de travail
- Annexe 1 – Caractéristiques et fréquence des expéditions sur la base des données de l’Institut mondial des transports nucléaires (WNTI)
- Annexe 2 – Suggestions du groupe de travail
- Annexe 3 – Meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales concernant le transport de déchets vitrifiés et de combustible MOX (France, Japon, Royaume-Uni)
- Annexe 4 – Document des États côtiers sur les communications intergouvernementales
- Annexe 5 – Réponse de la France, du Japon et du Royaume-Uni au document des États côtiers

AMBASSADE DU ROYAUME DE NORVÈGE

Vienne, le 17 septembre 2013

Présentation du Président : *Groupe de travail sur les principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié*

À la 56^e session de la Conférence générale, la réunion officieuse des États côtiers et expéditeurs de l'AIEA a chargé les missions permanentes des États intéressés à Vienne de rédiger des principes directeurs relatifs aux communications intergouvernementales pour présentation à la réunion officieuse des États côtiers et expéditeurs de 2013. Le groupe de travail avait aussi un mandat donné par la résolution *Mesures pour renforcer la coopération internationale dans les domaines de la sûreté nucléaire et radiologique et de la sûreté du transport et des déchets* adoptée par la Conférence générale de l'AIEA en 2012¹.

Tous les États Membres de l'AIEA ont été invités à la première réunion du groupe de travail, qui a eu lieu le 4 décembre 2012. Le groupe a tenu au total sept réunions, et son rapport a été approuvé par consensus par les États participants.

Au total, 19 États ont participé au groupe de travail, dont trois en tant qu'observateurs.

Participants : Afrique du Sud, Argentine, Australie, Autriche, Chili, Chypre, Colombie (observateur), Espagne, États-Unis d'Amérique (observateur), Fédération de Russie (observateur), France, Irlande, Japon, Nouvelle-Zélande, Norvège, Panama, Philippines, Portugal et Royaume-Uni.

Le rapport comprend quatre parties : la première partie décrit le mandat du groupe, la partie 2 définit les expressions État côtier et État expéditeur, la partie 3 décrit brièvement les expéditions en question (qui sont aussi décrites à l'annexe 1), et la partie 4 – qui est la partie opérationnelle du rapport – décrit les informations que devraient contenir les communications relevant des meilleures pratiques.

En outre, il y a quatre autres annexes. L'annexe 2 donne la liste des propositions formulées par le groupe de travail mais ne relevant pas de son mandat initial. Les annexes 3 à 5 contiennent les documents soumis au groupe de travail par des États côtiers et expéditeurs.

Le groupe a mené ses travaux de manière amicale, constructive et souple, et son succès est à mettre au crédit de tous les participants.

Jan Petersen

Président

¹ GC(56)/RES/9 - par. 43 et 47.

Rapport du Groupe de travail sur les principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié

1. Mandat du groupe

L'objectif du groupe était de recenser les meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales volontaires et confidentielles concernant le transport maritime de combustible MOX, de déchets de haute activité et, le cas échéant, de combustible nucléaire irradié¹.

Le groupe de travail a convenu que l'intention n'était pas de procéder à un examen formel de l'application de principes directeurs concernant les communications, mais que la réunion officielle annuelle sur les communications intergouvernementales tenue en marge de la Conférence générale de l'AIEA serait l'occasion de discuter des pratiques actuelles à la lumière de tels principes directeurs.

2. Définitions

- a) **État côtier** : Par « État côtier », on entend tout État côtier préoccupé par les expéditions, quelle que soit sa proximité géographique avec les itinéraires effectivement utilisés.
- b) **État expéditeur** : Par « État expéditeur », on entend l'État qui réglemente les activités des expéditeurs, des destinataires et des transporteurs en ce qui concerne le transport maritime.

3. Contexte

En règle générale, 50 % des expéditions maritimes internationales contiennent des marchandises dangereuses, tandis que 0,5 % seulement de ces expéditions contiennent des matières radioactives et qu'environ un navire sur 10 000 transporte des matières relevant du présent document. Voir l'annexe 1.

4. Propositions

Les meilleures pratiques recouvrent la communication des informations suivantes :

Une dizaine de jours avant le départ, et sur la base de garanties de confidentialité entre les États côtiers et expéditeurs concernés :

- a) Le type, le pavillon, l'âge et le nom du navire sur lequel l'expédition sera transportée ;
- b) Le type des matières à transporter par mer (combustible MOX, déchets hautement radioactifs et, le cas échéant, combustible nucléaire irradié) et le type de colis qui sera utilisé ;
- c) Les autorités compétentes qui ont délivré le certificat du colis ;

¹ Le Recueil INF couvre le « **combustible nucléaire irradié, le plutonium et les déchets hautement radioactifs** », avec les définitions suivantes : **Combustible nucléaire irradié** : matière contenant des isotopes de l'uranium, du thorium et/ou du plutonium qui a été utilisée pour entretenir une réaction nucléaire en chaîne auto-entretenu ; **Plutonium** : mélange d'isotopes de la matière qui a été extraite lors du retraitement du combustible nucléaire irradié ; **Déchets hautement radioactifs** : déchets liquides obtenus au premier stade du processus d'extraction ou déchets concentrés provenant des stades ultérieurs de l'extraction dans une installation destinée au retraitement du combustible nucléaire irradié ou encore matières solides issues de la transformation de tels déchets liquides.

- d) L'indication que le transport aura lieu dans une dizaine de jours ;
- e) Les itinéraires approximatifs que le navire pourrait suivre et le point de savoir si le pays concerné se trouve sur un itinéraire prévu ;
- f) La durée approximative du transport ;
- g) La liste des points de contact pertinents en cas d'urgence : autorité(s) nationale(s) compétente(s) au titre de la Convention sur la notification rapide, autres points de contact nationaux pertinents, le cas échéant, coordonnées du propriétaire de l'expédition ou de l'expéditeur ;
- h) Le pays de destination ;
- i) Un exposé général des dispositions en matière de préparation et de conduite des interventions d'urgence donnant la liste des prescriptions, normes et principes directeurs applicables de l'OMI et de l'AIEA et décrivant le système général de gestion des urgences de la compagnie de navigation.

Un certain nombre d'autres suggestions ont été faites. Elles figurent à l'annexe 2.

Les documents soumis au groupe de travail sont joints aux annexes 3 à 5 comme suit :

- Annexe 3 : Meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales concernant le transport de déchets vitrifiés et de combustible MOX, soumis par la France, le Japon et le Royaume-Uni et distribué au groupe de travail le 13/02/2013.
- Annexe 4 : Transport des matières radioactives : communications intergouvernementales, soumis par la Nouvelle-Zélande au nom d'un groupe d'États côtiers et distribué au groupe de travail le 11/04/2013.
- Annexe 5 : Examen des propositions des États côtiers sur les communications intergouvernementales volontaires concernant le transport de combustible MOX et de déchets de haute activité, soumis par la France, le Japon et le Royaume-Uni et distribué le 18/04/2013.

Annexe 1

Caractéristiques et fréquence des expéditions sur la base des données de l'Institut mondial des transports nucléaires (WNTI)

Même en s'adressant à l'OMI il n'a pas été possible d'obtenir d'informations sur le nombre d'expéditions maritimes de matières radioactives dans le monde.

Le seul chiffre, mais très instructif, dont le WNTI dispose provient de l'Autorité du Canal de Panama ; il reflète les activités de transport maritime dans le monde en termes de ratio et de pourcentage.

Comme indiqué dans le tableau ci-après, en 2012 :

- **14 545 navires marchands** ont emprunté le Canal de Panama
- **6 652** d'entre eux **transportaient des marchandises dangereuses**
- Sur ces 6 652, **64 seulement transportaient des matières radioactives** (classe 7 du Code IMDG), pour l'essentiel du cobalt 60 provenant de sources à usage médical ou industriel
- D'après le WNTI, seules deux de ces expéditions concernaient la partie terminale du cycle du combustible (déchets de haute activité vitrifiés).

Tableau :

Année	Total des passages	Total marchandises dangereuses	Total Classe 7 IMDG
2006	14 195	5 900	39
2007	14 721	6 384	60
2008	14 702	6 467	60
2009	14 342	6 455	55
2010	14 230	6 026	53
2011	14 684	6 500	60
2012	14 545	6 652	64

Annexe 2

i) Informations partagées publiquement après le départ

- Port de départ ;
- Itinéraire prévu du navire, par exemple « expédition de la France vers le Japon par le cap de Bonne-Espérance et le Pacifique Sud-Ouest » ;
- Date d'arrivée approximative.

ii) Développement du site web de l'AIEA

Le site web de l'AIEA devrait assurer une couverture exhaustive de la réglementation internationale du transport des matières radioactives.

Il devrait comprendre la réglementation du transport des matières radioactives en vertu des instruments de l'OMI qui s'appliquent aux navires et au transport de marchandises dangereuses.

iii) Transparence accrue

Pour accroître la transparence, l'AIEA devrait promouvoir les missions d'examen par des pairs et les États Membres devraient en publier les résultats.

iv) Points de contact des gouvernements et des industriels et couverture des événements de transport

Il faudrait créer une base de données sur les points de contact des gouvernements et des industriels pour permettre aux gouvernements de répondre aux demandes de renseignements en cas d'incident.

Il faudrait y inclure les points de contact responsables pour les navires, les marchandises dangereuses et la pollution marine.

v) RANET

Le groupe suggère que l'AIEA réexamine et élargisse selon que de besoin le RANET pour couvrir l'assistance internationale en cas d'urgence lors d'un transport maritime de matières radioactives.

vi) Mise à jour du document GOV/1998/17

Le groupe suggère que l'AIEA mette à jour le document GOV/1998/17, Sûreté du transport des matières radioactives.

vii) Exercice théorique

Le groupe suggère d'organiser un exercice théorique pour tester les moyens de communication entre les États côtiers et expéditeurs en cas d'urgence.

Meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales concernant le transport de déchets vitrifiés et de combustible MOX

Introduction

1. Tous les transports maritimes, y compris les transports de matières nucléaires, devraient être réalisés conformément au droit international, en particulier à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), qui garantit effectivement la liberté de navigation en haute mer et dans les zones économiques exclusives. L'UNCLOS garantit aussi le droit de passage inoffensif des navires dans les eaux territoriales. Les navires transportant des matières nucléaires peuvent bénéficier du droit de passage inoffensif à condition d'être conduits conformément aux dispositions pertinentes de l'UNCLOS.

2. En vertu de la liberté de navigation, un État expéditeur n'est pas tenu de fournir des informations sur la cargaison, l'itinéraire ou les dates de passage des navires en haute mer ou dans la zone économique exclusive d'un État côtier. Néanmoins, certains États expéditeurs et certains États côtiers ont reconnu qu'il y avait des avantages à retirer des deux côtés à partager les informations en confiance et volontairement au niveau intergouvernemental.

3. Les transports nucléaires, de par leur nature même, sont sensibles au plan de la sécurité, et la diffusion d'informations au public peut accroître la menace contre les navires. C'est pourquoi en cas de transport de déchets vitrifiés et de combustible MOX, les informations qui ont pu être fournies aux États côtiers par les États expéditeurs l'ont été, et continueront à l'être, à titre volontaire et en confiance. La non-communication d'informations ou la divulgation non autorisée d'informations porteraient atteinte à la confiance entre les États expéditeurs et les États côtiers.

4. Il importe aussi de reconnaître qu'un transport nucléaire s'accompagne de deux considérations importantes concernant le navire qui transportera la cargaison et le colis qui assurera une solide séparation entre les matières et le monde extérieur. Les membres de l'OMI se sont entendus sur les prescriptions de conception pour les navires transportant des matières nucléaires et ceux de l'AIEA sur les prescriptions de performance pour les colis.

5. Les expéditions nucléaires, de par leur nature, peuvent soulever des préoccupations de sûreté et de sécurité ; c'est en particulier le cas chez les membres du public dans les États côtiers le long de l'itinéraire suivi. Il est donc tout à fait normal que les gouvernements de ces États s'estiment autorisés à donner des assurances quant au fait que ces transports, qu'ils soient ou non d'accord avec eux, sont entrepris en totale conformité de toutes les obligations internationales et des règlements de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement. Il est beaucoup plus simple pour les gouvernements des États côtiers de donner ces assurances s'ils ont été informés à l'avance de telles expéditions.

6. Le type et le détail des informations dépendront de la situation. Par exemple :

A. Informations génériques concernant la sûreté

Ces informations seront communiquées périodiquement et ne sont pas spécifiques d'un voyage particulier. De manière générale, les informations génériques se sont pas sensibles. L'annexe 1 donne un exemple d'informations génériques qui sont déjà du domaine public. La communication de ces informations génériques concernant la sûreté est avantageuse pour les États aussi bien expéditeurs que côtiers car elle contribue à instaurer des relations de travail entre les pays concernés. Toutefois, elle ne doit pas être considérée comme un moyen de remettre en cause les prescriptions réglementaires de l'OMI ou de l'AIEA ; les propositions de modification des prescriptions réglementaires doivent être présentées dans les instances et selon les procédures établies.

B. Informations spécifiques d'un voyage particulier pour les transports maritimes de déchets vitrifiés et de combustible MOX

Ces informations sont habituellement hautement sensibles et continueront d'être communiquées en confiance, normalement par la voie diplomatique et oralement. La quantité d'informations pouvant être partagées doit être convenue entre les gouvernements des pays d'envoi, de destination et d'expédition. Il faut reconnaître que si l'un de ces pays ne souhaite pas communiquer d'informations, il est probable que les autres seront très limités quant à la quantité d'informations qu'ils pourront partager. Pour prendre exemple sur les meilleures pratiques, nous suggérons de partager avant le départ les informations suivantes :

- Le nom du navire sur lequel l'expédition sera transportée ;
- L'itinéraire approximatif que le navire suivra ;
- La destination géographique générale, par exemple « un port d'Europe du Nord » ;
- L'indication que le transport aura lieu prochainement ;
- Le type de cargaison.

C. Informations en cas d'incident en mer

Le Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires (Recueil INF) de l'OMI contient des dispositions sur les plans d'urgence de bord et la notification d'un incident mettant en jeu des matières auxquelles le Recueil s'applique. L'OMI a aussi promulgué des principes directeurs pour la préparation de tels plans, contenant des dispositions sur l'information en cas d'incident. Cette question devrait toujours être discutée sous les auspices de l'OMI.

Par ailleurs, l'AIEA a élaboré un document d'orientation intitulé « Planning and Preparing for Emergency Response to Transport Accidents Involving Radioactive Material » (n° TS-G-1.2 de la collection Normes de sûreté de l'AIEA). Ce document, en cours de réexamen, est préparé et révisé selon les procédures bien établies de l'AIEA pour les normes de sûreté. Ce document devrait toujours être discuté sous les auspices du TRANSSEC de l'AIEA.

Enfin, la Convention sur la notification rapide d'un accident nucléaire contient des dispositions juridiques générales sur la notification des accidents nucléaires, y compris ceux qui surviennent pendant le transport.

ANNEXE 1

Exemples d'informations génériques concernant la sûreté qui sont du domaine public

A. Informations générales

Les informations ci-après proviennent du site web de la PNTL :

La PNTL respecte toutes les prescriptions de sécurité de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) et du règlement de sécurité de l'industrie nucléaire (2003) du Royaume-Uni, et est réglementée par le Bureau de la réglementation nucléaire (ONR) du Royaume-Uni.

Le Pacific Heron et le Pacific Egret ont été dotés de caractéristiques de sécurité supplémentaires qui leur permettent de transporter du combustible MOX et du dioxyde de plutonium. Pour leur protection mutuelle, ces navires naviguent ensemble, chacun escortant l'autre. Ils sont dotés de canons de marine fixes et d'autres systèmes de protection physique, dont certains seulement sont visibles de l'extérieur.

Pour les expéditions de combustible MOX et de plutonium, des agents armés de la CNC assurent la protection à bord, du départ à l'arrivée. Les agents de la CNC sont spécialement entraînés à la protection des matières nucléaires en mer, ainsi que des installations nucléaires.

En outre, les mesures de protection en cas d'accident assurent aussi une protection contre les actes de sabotage potentiels.

B. Informations concernant la conception et la capacité des colis de transport

Informations provenant du site web du WNTI :

Colis du type B

Les colis du type B sont obligatoires pour le transport de matières hautement radioactives. Ces colis doivent résister aux mêmes conditions normales de transport que les colis du type A, mais comme leur contenu dépasse les limites fixées pour les colis du type A, il faut spécifier une résistance supplémentaire au rejet de matières radioactives par suite d'un endommagement consécutif à un accident.

L'idée est que ce type de colis doit pouvoir résister aux conditions accidentelles escomptées sans rupture du confinement ou augmentation du rayonnement jusqu'à un niveau qui mettrait en danger le public ou les membres des équipes de sauvetage ou de remise en état. La conformité du colis à cette prescription est démontrée par des épreuves simulant des conditions accidentelles sévères (voir le tableau 3).

Les colis du type B servent au transport de matières aussi variées que les radio-isotopes non encapsulés destinés à la médecine et la recherche, le combustible nucléaire usé et les déchets de haute activité vitrifiés.

Tableau 3 : Prescriptions pour les colis du type B

Critères	Prescriptions
Prescriptions relatives à la conception	<ul style="list-style-type: none"> • Prescriptions générales concernant tous les colis • Prescriptions supplémentaires concernant la pression et la température en cas de transport aérien • Prescriptions supplémentaires pour les colis du type A • Prescriptions supplémentaires pour les colis du type B (production interne de chaleur et température maximale en surface)
Prescriptions relatives aux épreuves – conditions normales de transport	<p>Chacune des épreuves suivantes doit être précédée d'une épreuve d'aspersion d'eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chute libre (de 0,3 à 1,2 mètre, selon la masse du colis) • gerbage ou compression • pénétration par une barre de 6 kg lâchée d'une hauteur de 1 mètre
Prescriptions relatives aux épreuves – conditions accidentelles de transport	<p>Effets cumulés de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chute libre de 9 mètres ou épreuve d'écrasement dynamique (chute sur un spécimen d'une masse de 500 kg d'une hauteur de 9 mètres) • épreuve de perforation • épreuve thermique (feu de 800 °C pendant 30 minutes) • immersion (15 mètres pendant 8 heures) <p>Épreuve poussée d'immersion pour les colis contenant de grandes quantités de matières radioactives :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 200 mètres pendant 1 heure

C. Informations concernant la planification pour les cas d'urgence

Informations provenant du site web de la PNTL :

Le dispositif de sûreté en profondeur de la PNTL garantit un degré de protection bien plus élevé que ce qui est habituel pour des expéditions beaucoup plus courantes de cargaisons dangereuses comme les produits chimiques, le pétrole ou les gaz liquéfiés. Cela signifie que la PNTL ne dépend pas de l'existence d'une assistance d'urgence spécialisée dans les pays riverains des itinéraires empruntés.

Les navires ont été conçus pour un voyage sans escale entre l'Europe et le Japon, ils évitent les zones d'instabilité internationale et ne naviguent pas dans des mers considérées comme exposées aux actes de piraterie.

Les navires de la PNTL sont équipés de systèmes de routage météorologique par satellite et ont recours à des services maritimes professionnels à terre qui fournissent des données météorologiques locales de dernière minute. Avec des procédures de planification prudente des voyages, ces systèmes permettent aux navires d'emprunter les itinéraires les plus sûrs et d'éviter les zones de gros temps.

En mer, les navires de la PNTL sont en liaison permanente avec un centre de contrôle occupé 24 heures sur 24. Ce dispositif de suivi indique automatiquement la latitude et la

longitude, la vitesse et la direction du navire toutes les deux heures. Si le centre de contrôle ne reçoit pas un message dans un délai prédéterminé, le système d'intervention d'urgence de la PNTL se déclenche automatiquement. Ce dispositif est doublé par des systèmes secondaires (téléphonie par satellite et radio).

Des experts du transport et des experts nucléaires en Europe sont disponibles en permanence pour fournir un appui technique aux navires et, conformément aux [recommandations de l'Agence internationale de l'énergie atomique \(AIEA\)](#), un groupe parfaitement équipé et entraîné d'experts nucléaires se tient prêt à intervenir 24 heures sur 24. En cas d'urgence, ce groupe serait envoyé vers le navire et dirigerait toutes les opérations de secours.

D. Informations concernant le sauvetage

Extrait d'une brochure de la PNTL :

La PNTL a passé des contrats avec les experts internationaux les plus expérimentés des opérations de sauvetage, qui interviennent dans toutes les régions du globe. Ils peuvent répondre rapidement à toutes les demandes d'assistance et ont réussi à renflouer de grands navires échoués sur le fond. Des capteurs spéciaux installés dans les cales de chaque navire de la PNTL donneraient des informations sur l'état de la cargaison aux équipes de secours.

E. Informations générales concernant les matières nucléaires habituellement transportées

Informations provenant du site web de la PNTL :

La première barrière artificielle est constituée par les matières elles-mêmes, qui sont habituellement du combustible nucléaire usé, des déchets vitrifiés ou du combustible MOX.

Le combustible nucléaire usé et le combustible MOX neuf se composent de pastilles solides contenues dans des barres combustibles métalliques résistant à la corrosion et scellées. Elles sont conçues pour résister à la chaleur et aux pressions extrêmes régnant dans un réacteur nucléaire. Les barres combustibles elles-mêmes sont regroupées en assemblages.

Les déchets nucléaires de haute activité sont transformés de liquides en solides par mélange avec du verre borosilicate, c'est-à-dire par vitrification. Les déchets vitrifiés se présentent sous forme solide, stable et passive, idéale pour le transport et l'entreposage de longue durée.

Chaque matière, si elle était exposée à l'eau de mer, conserverait son intégrité sur de longues périodes. Aucune ne se dissoudrait rapidement – les matières se comporteraient physiquement d'une manière très semblable à celle du marbre dans un verre d'eau.

En d'autres termes, si de telles matières venaient à entrer en contact avec de l'eau de mer, bien qu'elles soient hautement radioactives, l'impact sur l'environnement serait négligeable.

Des [évaluations de l'impact environnemental](#) ont montré que l'exposition maximale du public aux rayonnements dans un tel scénario serait plus de mille fois inférieure à celle qui est due aux rayonnements naturellement présents dans l'environnement.

Transport des matières radioactives : *Communications intergouvernementales*

La position des États côtiers

L'objectif est de parvenir à des arrangements améliorés qui servent les intérêts des États expéditeurs et côtiers.

Préoccupations et intérêts des États côtiers

Les États côtiers ont à faire face à la menace de dommages considérables (mais indéterminés), accentuée par le risque perçu de pertes économiques consécutives. Pourtant la plupart d'entre eux ne tirent aucun bénéfice du transport de matières radioactives près de leurs eaux¹.

Forte sensibilité politique/nécessité d'une réaction et d'une information rapides

Le transport maritime de matières radioactives dangereuses reste une question très sensible et cette sensibilité est renforcée par le sentiment que continue de subsister une possibilité d'accidents, pour aussi bonnes que soient les précautions prises pour les éviter, et par les incertitudes qui entourent l'ampleur des dommages subis en cas de rejet de matières radioactives.

Compte tenu des effets transfrontières qu'un incident lors du transport maritime international de matières radioactives peut avoir, l'intérêt mutuel évident est que les États expéditeurs échangent au préalable avec les États côtiers concernés certaines informations sur les expéditions en question de sorte que, si un incident venait à se produire, chacun ait suffisamment d'informations pour pouvoir réagir rapidement, efficacement et de manière coordonnée.

Les États doivent être à même de réagir immédiatement face à la situation et de lever les inquiétudes du public. Si les États ne sont pas capables de réagir, cela risque d'exacerber les craintes quant à la nature et à l'ampleur de l'accident et des risques associés, accentuant ainsi le potentiel d'effets ou de pertes économiques.

Les États côtiers peuvent être soumis à des pressions politiques considérables exigeant l'assurance que les intérêts sanitaires, environnementaux, économiques et autres de leurs populations ne seront pas compromis par un accident ou un incident survenant pendant le transport de matières radioactives près de leurs eaux.

Les États côtiers souhaitent coopérer avec d'autres pour :

- prévenir et contrôler les activités près de leurs eaux ;
- prévenir tout dommage environnemental transfrontière.

¹ Dans le présent document, la mention des eaux des États côtiers sous la forme « leurs eaux » est censée recouvrir à la fois les eaux des zones économiques exclusives et les eaux territoriales de ces États, compte tenu du fait qu'un tel État a un intérêt à la prévention de la pollution de ces eaux.

Pour cela, ils doivent identifier les informations clés dont le partage, avant et après un accident ou un incident, les aidera à répondre aux inquiétudes de leurs populations.

Cela devrait couvrir toutes les expéditions qui pourraient passer à proximité des eaux d'un État côtier et comporter des moyens de communication et d'information mis en place à l'avance. Les informations clés devraient comprendre des informations sur la préparation des interventions d'urgence communiquées à l'avance de façon que les États côtiers soient bien informés en cas d'incident sur les mesures qui seront prises.

Les États côtiers peuvent répondre de manière rassurante et opportune aux inquiétudes de leurs populations et – même si la responsabilité première incombe à l'État expéditeur ou à l'exploitant – coordonner étroitement si nécessaire leur action avec celles de l'État expéditeur ou de l'exploitant qui secourt les personnes et atténue le dommage/risque.

Une telle intervention rapide servirait les intérêts aussi bien des États expéditeurs que des États côtiers.

Les préoccupations de sûreté et de sécurité devraient être prises en compte dans le cadre du partage d'informations, en reconnaissant que les arrangements relatifs à ce partage devraient être compatibles avec les mesures de protection physique et de sûreté requises pour le transport maritime de matières radioactives.

Compte tenu des considérations de sûreté et de sécurité associées au transport de telles matières et de la sensibilité de certaines des informations partagées, les communications devraient essentiellement s'effectuer par la mise en commun d'informations entre gouvernements.

Les États côtiers notent aussi que les informations communiquées par les États expéditeurs aux divers États côtiers dans le cadre de l'échange préalable d'informations seraient soumises aux mesures appropriées de protection et de confidentialité.

L'importance de la maximisation de la transparence devrait aussi être reconnue afin de favoriser la compréhension et la confiance du public en ce qui concerne les arrangements de sûreté et de sécurité relatifs au transport de ces matières et d'éviter que n'apparaissent des malentendus quant aux niveaux de risque en cas d'accident ou d'incident.

En dernier ressort, l'échange d'informations devrait viser à servir les intérêts tant de l'État expéditeur que des États côtiers affectés.

Autres domaines de l'actuel échange d'informations

Il existe des engagements en matière d'échange d'informations concernant le mouvement transfrontière de déchets dangereux au titre des conventions ci-après :

- déchets dangereux non radioactifs – convention de Bâle
- déchets radioactifs – Code de bonne pratique sur le mouvement transfrontière international de déchets radioactifs de l'AIEA

- combustible usé et déchets radioactifs – Convention commune sur la sûreté de la gestion du combustible usé et sur la sûreté de la gestion des déchets radioactifs

En vertu de ces conventions, les informations sont échangées sous la forme de notifications préalables et d'expressions de consentement. Les États expéditeurs sont aussi censés tenir compte des éléments pertinents du Plan d'action de l'AIEA sur la sûreté nucléaire.

Informations à fournir

Dans le document présenté par les « États expéditeurs » à la deuxième réunion du groupe de travail sur les principes directeurs relatifs aux meilleures pratiques en matière de communications intergouvernementales, plusieurs demandes étaient formulées concernant les « *besoins potentiels d'informations et de communications supplémentaires* » des États côtiers. Le groupe des États côtiers s'est réuni officieusement et donne ci-après un exemple d'informations et de communications supplémentaires dont l'échange servirait les intérêts mutuels aussi bien des États côtiers que des États expéditeurs².

L'échange de telles informations avant chaque expédition permettrait aux États côtiers d'être mieux assurés que des arrangements de sûreté et des plans d'intervention adéquats sont en place pour tout navire transportant des matières radioactives à proximité de leurs eaux et les aiderait ainsi à rassurer le public quant à leur adéquation si un incident venait à se produire.

Sujet	Informations à fournir
<i>Délais pour la communication d'informations sur une expédition particulière</i>	Des informations préalables sur une expédition particulière devraient être communiquées dans une notification de l'État expéditeur à l'État côtier concerné 10 jours ouvrables avant le départ estimé du navire. Un communiqué de presse de l'exploitant donnant des informations à l'intention du public sur une expédition particulière devrait être publié peu (1 ou 2 jours) avant le départ du navire.
<i>Nom du navire</i>	Le(s) nom(s) du(des) navire(s) devrai(en)t figurer dans la notification préalable au départ. Le(s) nom(s) du(des) navire(s) en partance devrai(en)t être inclus dans le communiqué de presse publié par l'exploitant avant le départ.
<i>Date de départ</i>	La date de départ devrait figurer dans la notification préalable et dans le communiqué de presse publié par l'exploitant avant le départ.

² Les informations communiquées par les États expéditeurs aux divers États côtiers dans le cadre de l'échange préalable d'informations seraient soumises aux mesures appropriées de protection et de confidentialité.

<i>Port de départ</i>	Le port de départ devrait être indiqué dans la notification préalable au départ. Le port de départ devrait être indiqué dans le communiqué de presse publié par l'exploitant avant le départ.
<i>Itinéraire prévu</i>	L'itinéraire prévu devrait figurer dans la notification préalable et dans le communiqué de presse publié par l'exploitant peu avant le départ.
<i>Destination finale</i>	La destination finale devrait figurer dans la notification préalable et dans le communiqué de presse publié par l'exploitant peu avant le départ.
<i>Dates, et heures et durée estimées du passage à proximité des eaux d'un État côtier</i>	Compte tenu des principes de sécurité, les États expéditeurs devraient indiquer quand un ou plusieurs navires s'approchent des eaux de l'État côtier et la durée approximative du passage dans ces eaux.
<i>Date d'arrivée à destination</i>	La date approximative d'arrivée à destination devrait être indiquée dans la notification préalable au départ. En complément, cette information devrait figurer dans le communiqué de presse publié par l'exploitant peu avant le départ du(des) navire(s).
<i>Type de navire</i>	Il faudrait indiquer aussi l'activité et l'indice de transport dans la notification préalable.
<i>Description générale de la cargaison radioactive</i>	Description à un niveau élevé de généralité, par exemple DHA, MOX, à donner dans la notification préalable.
<i>Type et volume de la cargaison et nombre de châteaux</i>	Ces informations devraient figurer systématiquement dans la notification préalable et inclure : <ul style="list-style-type: none"> ○ la nature de la cargaison : ○ le nombre de châteaux et de conteneurs ; ○ l'emballage.

<p><i>Normes de sûreté et d'intégrité des châteaux de transport en cas d'incident</i></p>	<p>Un bref exposé des principales normes pertinentes et l'assurance que l'emballage utilisé pour une expédition particulière est conforme à ces normes seraient utiles aux États côtiers pour rassurer le public en cas d'incident.</p>
<p><i>Certificat(s) de l'autorité compétente</i></p>	<p>Certificat(s) d'agrément du modèle de colis.</p>
<p><i>Les États côtiers veulent avoir l'assurance que les navires ne traverseront pas leurs eaux</i></p>	<p>Les États expéditeurs devraient indiquer officiellement qu'il n'est pas prévu que le(s) navire(s) pénètre(nt) soit dans la ZEE soit dans les eaux territoriales d'un État côtier.</p> <p>Cette pratique devrait être affirmée par les États expéditeurs en ce qui concerne toutes les expéditions régulières futures.</p>
<p><i>Détails des plans d'urgence de bord</i></p>	<p>Il faudrait fournir des informations sur les caractéristiques de sûreté et de sécurité du navire et des châteaux et conteneurs de matières nucléaires transportées, ainsi que sur les moyens de lutte contre l'incendie et de maîtrise des rejets de matières radioactives à bord (<i>voir ci-après</i>).</p> <p>Des informations devraient aussi être fournies sur les plans d'urgence en cas d'incident de toute nature (par exemple sur les instructions permanentes d'opération régissant les interventions à bord).</p> <p>Les détails précis doivent certes être protégés pour des raisons de sécurité, mais il faudrait donner des informations générales sur les mesures à prendre, y compris les divers scénarios d'urgence (p. ex. incendie, explosion, collision, échouement, submersion, attaque terroriste) et la mesure dans laquelle un appui extérieur peut être demandé, quand, sous quelle forme et à qui (navire accompagnateur, équipe d'intervention, assistance de l'État côtier). Il faudrait aussi indiquer les délais de réponse approximatifs pour la région de recherche et de sauvetage (SRR) pertinente.</p> <p>Ces informations devraient être fournies de façon que les États côtiers puissent être assurés que des plans d'urgence adéquats sont en place, évaluer les moyens qui pourraient être demandés à l'État côtier (aux États côtiers) le(s) plus proche(s) et aussi rassurer le public quant à l'adéquation probable de ces plans si un incident venait à se produire.</p>

<p><i>Informations détaillées sur les procédures d'intervention d'urgence</i></p>	<p>Comme ci-dessus. En outre, il est essentiel d'échanger des informations sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ les points de contact clés en cas d'incident (<i>voir ci-après</i>) ; ○ les moyens qui pourraient être demandés à l'État côtier (aux États côtiers) le(s) plus proche(s) et dont les États expéditeurs et les exploitants pourraient tenir compte dans leur planification ; ○ les plans d'intervention d'urgence ou les infrastructures qu'un État côtier serait avisé d'avoir en place en cas d'incident ; ○ les dispositions à prendre au cas où le navire devrait demander accès à un port en route.
<p><i>Détails du plan d'urgence si le navire ne communique pas</i></p>	<p>Cela devrait faire partie des procédures d'intervention en cas d'urgence (<i>voir ci-dessus</i>).</p> <p>Connaissance générale des intentions de l'État expéditeur/l'exploitant si ce scénario devait se produire, pour déterminer les responsabilités qu'un État côtier pourrait avoir en matière de recherche et de sauvetage si un navire ne communique pas alors qu'il se trouve dans sa région de recherche et de sauvetage (SRR).</p>
<p><i>Détails concernant la société de sauvetage retenue et les capacités opérationnelles (p. ex. délais d'intervention et équipements disponibles)</i></p>	<p>Détails concernant la société de sauvetage retenue et les capacités opérationnelles que l'exploitant a mises en place, p. ex. délais d'intervention et équipements qu'il pourrait déployer, compétences mobilisables et procédures de sauvetage ou de récupération du navire et des éventuels châteaux déplacés, etc.</p> <p>Si un navire connaît des difficultés telles qu'il semble probable que se pose la question d'un sauvetage (submersion, incendie, collision, etc.), il est important que l'État côtier connaisse les dispositions prises ou envisagées en matière de sauvetage pour pouvoir répondre aux inquiétudes du public et/ou coordonner son action avec celles de l'exploitant et/ou de la société de sauvetage.</p>

<i>Informations sur la remédiation et la responsabilité en cas de dommage</i>	Il importe que les autorités pertinentes de l'État côtier soient informées de la nature et de l'ampleur de tout dommage éventuel à l'environnement et consultées à propos de toute action corrective envisagée de façon qu'elles puissent donner leur point de vue, apporter une assistance et communiquer avec le public selon que de besoin. Des informations sur les actions correctives qui seraient prises devraient aussi être communiquées avant l'expédition de manière qu'elles puissent être prises en compte pour la préparation de plans d'urgence.
<i>Détails sur les procédures de notification aux États côtiers à la suite d'un incident</i>	Les États expéditeurs devraient communiquer par avance le détail des procédures de notification en cas d'incident pour permettre aux États côtiers de réagir rapidement en cas d'incident en appliquant des plans de communication appropriés pour rassurer le public.
<i>Points de contact</i>	Les points de contact pour la coordination des arrangements concernant les incidents devraient être établis à l'avance. Il faudrait indiquer les contacts principaux dans l'État expéditeur (organisme de réglementation et expéditeur) et si nécessaire dans l'État côtier.

Informations qui seraient fournies aux États côtiers en cas d'incident (il est à noter qu'un rapport initial serait envoyé par le navire à l'État côtier le plus proche, conformément au Recueil INF et à la MARPOL, ainsi qu'à d'autres obligations découlant des normes de sûreté de l'AIEA et de la Convention sur la notification rapide. Certaines des informations ci-après seraient fournies dans le courant de l'intervention.)

Sujet	Informations à fournir
<i>Délais pour la communication d'informations</i>	Sans retard et les plus complètes possibles au plus proche État côtier.
<i>Coordonnées du navire</i>	Nom, numéro OMI, indicatif d'appel, âge, etc.
<i>Détails sur l'événement</i>	Compte tenu du degré potentiellement élevé d'intérêt et de préoccupation, cette description devrait être suffisante pour donner une idée à la fois de la nature de l'incident et, au moment considéré, des estimations concernant le risque

	<p>potentiel (blessures à l'équipage, contamination, dommage à l'environnement).</p> <p>Il faudrait indiquer notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ heure, emplacement exact et nature de l'accident ; ○ cause et caractéristiques générales du rejet de matières radioactives ; ○ informations sur les conditions météorologiques ou hydrologiques ; ○ résultats du contrôle radiologique de l'environnement ; ○ autres données essentielles pour évaluer la situation ; ○ informations à compléter à intervalles appropriés selon l'évolution de la situation d'urgence.
<p><i>État du navire</i></p>	<p>Des informations suffisantes sur l'état du navire (intégrité de la coque, etc.) seraient nécessaires pour aider l'État côtier à comprendre la nature du problème en termes de risques potentiels pour la vie, la santé et l'environnement.</p>
<p><i>État de la cargaison</i></p>	<p>Comme ci-dessus (<i>état du navire</i>).</p> <p>Il faudrait fournir des informations sur les éventuels dommages à la cargaison, y compris les indices de rejet de matières radioactives (dont les relevés radiologiques de l'exploitant lui-même), et permettre aux experts de l'État côtier (et/ou à des experts indépendants/de l'IEC) de surveiller les éventuels rejets (selon la nature de la menace et les indices de l'existence d'un rejet).</p> <p>Il faudrait aussi indiquer le terme source et les données temporelles pour faciliter la modélisation informatique.</p>
<p><i>Éléments et délais de l'intervention d'urgence</i></p>	<p>Il faudrait indiquer notamment comment l'assistance requise avant l'arrivée de l'équipe d'intervention doit être fournie.</p>

<i>Demande d'assistance à l'État côtier</i>	Les États côtiers devraient être informés de toute assistance qui pourrait leur être demandée, y compris pour le navire et l'équipage.
<i>Présentation continue de rapports</i>	Les informations devraient être complétées à intervalles appropriés selon l'évolution de la situation d'urgence. Il faudrait continuer de fournir ces informations sans retard et autant que possible au plus proche État côtier tant que l'incident n'est pas réglé.

DOCUMENT DE DISCUSSION POUR LA RÉUNION DES ÉTATS CÔTIERS, 19 avril 2013

Examen des propositions des États côtiers sur les communications intergouvernementales volontaires concernant le transport de combustible MOX et de déchets de haute activité

N°	Proposition des États côtiers	Observations	Position FR/JP/RU
1	<p>Délais pour la communication d'informations sur une expédition particulière : <i>Des informations préalables sur une expédition particulière devraient être communiquées dans une notification de l'État expéditeur à l'État côtier concerné 10 jours ouvrables avant le départ estimé du navire. Un communiqué de presse de l'exploitant donnant des informations à l'intention du public sur une expédition particulière devrait être publié peu (1 ou 2 jours) avant le départ du navire.</i></p>	<p>Habituellement, l'expéditeur/le transporteur/le destinataire publie un communiqué de presse, mais cela ne relève pas des communications intergouvernementales.</p>	<p>Le délai de « une dizaine de jours ouvrables avant le départ estimé du navire » peut être ajouté pour les communications intergouvernementales volontaires en confiance par contacts bilatéraux.</p>
2	<p>Nom du navire : <i>Le(s) nom(s) du(des) navire(s) devraient figurer dans la notification préalable au départ. Le(s) nom(s) du(des) navire(s) en partance devraient être inclus dans le communiqué de presse publié par l'exploitant avant le départ.</i></p>	<p>Inclus dans la proposition RU/JP/FR</p>	<p>Le type et le nom du navire peuvent être communiqués avant le départ (inclus dans la proposition RU/JP/FR), en confiance par contacts bilatéraux.</p>
3	<p>Date de départ : <i>La date de départ devrait figurer dans la notification préalable et dans le communiqué de presse publié par l'exploitant avant le départ.</i></p>	<p>Voir la proposition RU/JP/FR</p>	<p>L'indication que le transport aura lieu prochainement peut être donnée avant le départ (inclus dans la proposition RU/JP/FR), en confiance par contacts bilatéraux.</p>
4	<p>Port de départ : <i>Le port de départ devrait être indiqué dans la notification préalable au départ. Le port de départ devrait être indiqué dans le communiqué de presse publié par l'exploitant avant le départ.</i></p>	<p>Les informations détaillées (port, etc.) allant au-delà d'indications géographiques générales sont confidentielles pour des raisons de sécurité.</p>	<p>Des indications géographiques générales peuvent être données avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.</p>
5	<p>Itinéraire prévu : <i>L'itinéraire prévu devrait figurer dans la notification préalable et dans le communiqué de presse publié par l'exploitant peu avant le départ.</i></p>	<p>Voir la proposition RU/JP/FR</p>	<p>L'itinéraire approximatif que le navire est censé suivre peut être communiqué avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.</p>
6	<p>Destination finale : <i>La destination finale devrait figurer dans la notification préalable et dans le communiqué de presse publié par l'exploitant peu avant le départ.</i></p>	<p>Les informations détaillées (port, etc.) allant au-delà d'indications géographiques générales sont confidentielles pour des raisons de sécurité. Nous ne voyons en outre aucun intérêt à ce que les États côtiers en disposent.</p>	<p>Des indications géographiques générales (p. ex. « un port d'Europe du Nord ») peuvent être données avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.</p>

7	<p>Dates, et heures et durée estimées du passage à proximité des eaux d'un État côtier : <i>Compte tenu des principes de sécurité, les États expéditeurs devraient indiquer quand un ou plusieurs navires s'approchent des eaux de l'État côtier et la durée approximative du passage dans ces eaux.</i></p>	Voir la proposition RU/JP/FR	L'itinéraire approximatif peut être indiqué avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.
8	<p>Date d'arrivée à destination : <i>La date d'arrivée à destination devrait être indiquée dans la notification préalable au départ. En complément, cette information devrait figurer dans le communiqué de presse publié par l'exploitant peu avant le départ du(des) navire(s).</i></p>	Voir la proposition RU/JP/FR	La date approximative d'arrivée peut être communiquée publiquement après le départ.
9	<p>Type de navire : <i>Il faudrait indiquer aussi l'activité et l'indice de transport dans la notification préalable.</i></p>	L'activité totale et l'indice de transport total du navire sont des questions de sécurité, en particulier pour le combustible MOX.	Le type et le nom du navire peuvent être communiqués avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.
10	<p>Description générale de la cargaison radioactive : <i>Description à un niveau élevé de généralité, par exemple DHA, MOX, à donner dans la notification préalable.</i></p>		Le type des matières transportées (MOX, DHA) peut être communiqué avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.
11	<p>Type et volume de la cargaison et nombre de châteaux : <i>Ces informations devraient figurer systématiquement dans la notification préalable et inclure : la nature de la cargaison ; le nombre de châteaux et de conteneurs ; l'emballage.</i></p>	Le nombre de colis est une question de sécurité, en particulier pour le combustible MOX.	La nature de la cargaison et le type des colis utilisés peuvent être communiqués avant le départ, en confiance par contacts bilatéraux.
12	<p>Normes de sûreté et d'intégrité des châteaux de transport en cas d'incident : <i>Un bref exposé des principales normes pertinentes et l'assurance que l'emballage utilisé pour une expédition particulière est conforme à ces normes seraient utiles aux États côtiers pour rassurer le public en cas d'incident.</i></p>	Tous les transports doivent être conformes à la réglementation internationale bien connue. Voir la proposition visant à améliorer l'information du public sur cette réglementation par le biais d'un site web spécial sur la réglementation du transport des matières radioactives.	Nul besoin de communiquer des informations spécifiques au gouvernement.
13	<p>Certificat(s) de l'autorité compétente : <i>Certificat(s) d'agrément du modèle de colis.</i></p>	Le certificat peut contenir des informations industrielles confidentielles et il ne contient aucune information qui puisse être généralement utile aux États côtiers.	Des informations sur les autorités compétentes ayant délivré le certificat peuvent être communiquées avant le transport, en confiance par contacts bilatéraux.

14	<p>Les États côtiers veulent avoir l'assurance que les navires ne traverseront pas leurs eaux : <i>Les États expéditeurs devraient indiquer officiellement qu'il n'est pas prévu que le(s) navire(s) pénètre(nt) soit dans la ZEE soit dans les eaux territoriales d'un État côtier. Cette pratique devrait être affirmée par les États expéditeurs en ce qui concerne toutes les expéditions régulières futures.</i></p>	<p>Cette demande est contraire à l'UNCLOS. Elle ne peut pas en outre constituer une bonne pratique. Par exemple, il peut être nécessaire d'évacuer par hélicoptère un matelot malade ou blessé. Dans ce cas, il peut être nécessaire de pénétrer dans la ZEE et l'État côtier aurait le devoir de prêter assistance au titre de la Convention SOLAS.</p>	<p>La demande ne peut pas être acceptée car elle est contraire à l'UNCLOS.</p>
15	<p>Détails des plans d'urgence de bord: <i>Il faudrait fournir des informations sur les caractéristiques de sûreté et de sécurité du navire et des châteaux et conteneurs de matières nucléaires, ainsi que sur les moyens de lutte contre l'incendie et de maîtrise des rejets de matières radioactives à bord (voir ci-après). Des informations devraient aussi être fournies sur les plans d'urgence en cas d'incident de toute nature (par exemple sur les instructions permanentes d'opération régissant les interventions à bord). Les détails précis doivent certes être protégés pour des raisons de sécurité, mais il faudrait donner des informations générales sur les mesures à prendre, y compris les divers scénarios d'urgence (p. ex. incendie, explosion, collision, échouement, submersion, attaque terroriste) et la mesure dans laquelle un appui extérieur peut être demandé, quand, sous quelle forme et à qui (navire accompagnateur, équipe d'intervention, assistance de l'État côtier). Il faudrait aussi indiquer les délais de réponse approximatifs pour la région de recherche et de sauvetage (SRR) pertinente. Ces informations devraient être fournies de façon que les États côtiers puissent être assurés que des plans d'urgence adéquats sont en place, évaluer les moyens qui pourraient être demandés à l'État côtier (aux États côtiers) le(s) plus proche(s) et aussi rassurer le public quant à l'adéquation probable de ces plans si un incident venait à se produire.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Les plans d'urgence sont élaborés conformément à la réglementation internationale. Tous les détails se trouvent dans la réglementation de l'OMI sur les transports INF et dans les « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » associées. Voir la proposition visant à améliorer l'information du public sur cette réglementation par le biais d'un site web spécial sur la réglementation du transport des matières radioactives.</p> <p>Nul besoin d'informations intergouvernementales spécifiques concernant un transport particulier.</p>	

<p>16</p>	<p>Informations détaillées sur les procédures d'intervention d'urgence : <i>Comme ci-dessus. En outre, il est essentiel d'échanger des informations sur : les points de contact clés en cas d'incident (voir ci-après) ; les moyens qui pourraient être demandés à l'État côtier (aux États côtiers) le(s) plus proche(s) et dont les États expéditeurs et les exploitants pourraient tenir compte dans leur planification ; les plans d'intervention d'urgence ou les infrastructures qu'un État côtier serait avisé d'avoir en place en cas d'incident ; les dispositions à prendre au cas où le navire devrait demander accès à un port en route.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI. Le dispositif de sûreté en profondeur de la PNTL garantit un degré de protection bien plus élevé que ce qui est habituel pour des expéditions beaucoup plus courantes de cargaisons dangereuses comme les produits chimiques, le pétrole ou les gaz liquéfiés. Cela signifie que la PNTL ne dépend pas de l'existence d'une assistance d'urgence spécialisée dans les pays riverains des itinéraires empruntés. Nul besoin d'informations intergouvernementales spécifiques concernant un transport particulier.</p>
<p>17</p>	<p>Détails du plan d'urgence si le navire ne communique pas : <i>Cela devrait faire partie des procédures d'intervention en cas d'urgence (voir ci-dessus). Connaissance générale des intentions de l'État expéditeur/l'exploitant si ce scénario devait se produire, pour déterminer les responsabilités qu'un État côtier pourrait avoir en matière de recherche et de sauvetage si un navire ne communique pas alors qu'il se trouve dans sa région de recherche et de sauvetage (SRR).</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI. En mer, les navires de la PNTL sont en liaison permanente avec un centre de contrôle occupé 24 heures sur 24. Ce dispositif de suivi indique automatiquement la latitude et la longitude, la vitesse et la direction du navire toutes les deux heures. Si le centre de contrôle ne reçoit pas un message dans un délai prédéterminé, le système d'intervention d'urgence de la PNTL se déclenche automatiquement. Ce dispositif est doublé par des systèmes secondaires (téléphonie par satellite et radio). Des experts du transport et des experts nucléaires en Europe sont disponibles en permanence pour fournir un appui technique aux navires et, conformément aux recommandations de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), un groupe parfaitement équipé et entraîné d'experts nucléaires se tient prêt à intervenir 24 heures sur 24. En cas d'urgence, ce groupe serait envoyé vers le navire et dirigerait toutes les opérations de secours. Nul besoin d'informations intergouvernementales spécifiques concernant un transport particulier.</p>

18	<p>Détails concernant la société de sauvetage retenue et les capacités opérationnelles (p. ex. délais d'intervention et équipements disponibles) : <i>Détails concernant la société de sauvetage retenue et les capacités opérationnelles que l'exploitant a mises en place, p. ex. délais d'intervention et équipements qu'il pourrait déployer, compétences mobilisables et procédures de sauvetage ou de récupération du navire et des éventuels châteaux déplacés, etc.</i> <i>Si un navire connaît des difficultés telles qu'il semble probable que se pose la question d'un sauvetage (submersion, incendie, collision, etc.), il est important que l'État côtier connaisse les dispositions prises ou envisagées en matière de sauvetage pour pouvoir répondre aux inquiétudes du public et/ou coordonner son action avec celles de l'exploitant et/ou de la société de sauvetage.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>La PNTL a passé des contrats avec les experts internationaux les plus expérimentés des opérations de sauvetage, Svitzer, qui interviennent dans toutes les régions du globe et peuvent répondre rapidement aux demandes d'assistance. Si un sauvetage devient effectivement nécessaire, la PNTL peut demander l'assistance de toute société de sauvetage appropriée, en consultation avec Svitzer.</p> <p>Svitzer a mené avec succès des opérations de renflouage de gros navires coulés. Chaque navire de la PNTL est équipé d'un système de localisation par sonar pouvant fonctionner sous 10 000 mètres d'eau. Des capteurs spéciaux dans les cales fournissent des informations à l'équipe de sauvetage sur la position du navire, sa profondeur et l'état de la cargaison.</p> <p>La PNTL organise chaque année plusieurs exercices pour tester ses procédures d'intervention d'urgence, les systèmes de communication, les compétences des membres des équipes et des équipages des navires et la performance des équipements.</p> <p>Nul besoin d'informations intergouvernementales spécifiques concernant un transport particulier.</p>
19	<p>Informations sur la remédiation et la responsabilité en cas de dommage : <i>Il importe que les autorités pertinentes de l'État côtier soient informées de la nature et de l'ampleur de tout dommage éventuel à l'environnement et consultées à propos de toute action corrective envisagée de façon qu'elles puissent donner leur point de vue, apporter une assistance et communiquer avec le public selon que de besoin. Des informations sur les actions correctives qui seraient prises devraient aussi être communiquées avant l'expédition de manière qu'elles puissent être prises en compte pour la préparation de plans d'urgence.</i></p>	<p>En France, au Japon et au Royaume-Uni, la responsabilité de l'exploitant en cas de dommage nucléaire est objective et exclusive.</p> <p>Nul besoin d'informations intergouvernementales spécifiques concernant un transport particulier.</p>
20	<p>Détails sur les procédures de notification aux États côtiers à la suite d'un incident : <i>Les États expéditeurs devraient communiquer par avance le détail des procédures de notification en cas d'incident pour permettre aux États côtiers de réagir rapidement en cas d'incident en appliquant des plans de communication appropriés pour rassurer le public.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>La réglementation de l'OMI, en particulier le Code IMDG et le Recueil INF, contient des prescriptions sur le signalement des incidents aux États côtiers les plus proches. C'est donc une question qui relève de l'OMI.</p> <p>Concernant le partage volontaire d'informations, voir la proposition française n° 7 : « nous sommes déterminés à collaborer avec l'AIEA pour la création et la maintenance d'une base de données sur les points de contact pertinents des industriels et des gouvernements en cas d'événement dans le domaine du transport des matières radioactives. L'AIEA pourrait aussi</p>

		<p><i>établir un formulaire électronique sur le site web de l'USIE pour contribuer à la diffusion volontaire d'informations sur les événements de transport, qui pourrait être utilisé en cas d'incident ou d'accident grave, mais aussi d'événement mineur, pour aider tous les gouvernements à répondre de manière factuelle aux demandes de renseignements de la presse.</i> » La base de données sur les contacts créée pour les refus d'expédition pourrait servir de première version.</p> <p>Nul besoin d'informations intergouvernementales spécifiques concernant un transport particulier.</p>
21	<p>Points de contact : <i>Les points de contact pour la coordination des arrangements concernant les incidents devraient être établis à l'avance. Il faudrait indiquer les contacts principaux dans l'État expéditeur (organisme de réglementation et expéditeur) et si nécessaire dans l'État côtier.</i></p>	<p>Un point de contact pour le transport, désigné par le gouvernement, peut être indiqué.</p>

EN CAS D'ACCIDENT		
22	<p>Délais pour la communication d'informations : <i>Sans retard et les plus complètes possibles au plus proche État côtier.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Déjà couvert par le paragraphe 2.3 des « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » : « Les paragraphes 29 et 30 du Recueil INF prévoient la notification à l'État côtier le plus proche d'un déversement existant ou susceptible de se produire. Ces dispositions ont pour objet de veiller à ce que les États côtiers soient informés sans retard de tout événement entraînant ou risquant d'entraîner une pollution ou une menace de pollution du milieu marin, ou d'une avarie, défaillance ou panne d'un navire transportant des matières visées par le Recueil INF, afin qu'ils puissent prendre les mesures appropriées. »</p> <p>Ainsi que par le paragraphe 2.12 : « Pour accélérer l'intervention et réduire au minimum les dommages causés par un événement mettant en cause des matières visées par le Recueil INF, il est essentiel d'aviser sans tarder les États côtiers intéressés. »</p>
23	<p>Coordonnées du navire : <i>Nom, numéro OMI, indicatif d'appel, âge, etc.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Le nom du navire est communiqué avant le départ.</p>
24	<p>Détails sur l'événement : <i>Compte tenu du degré potentiellement élevé d'intérêt et de préoccupation, cette description devrait être suffisante pour donner une idée à la fois de la nature de l'incident et, au moment considéré, des estimations concernant le risque potentiel (blessures à l'équipage, contamination, dommage à l'environnement). Il faudrait indiquer notamment :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>heure, emplacement exact et nature de l'accident ;</i> <i>cause et caractéristiques générales du rejet de matières radioactives ;</i> <i>informations sur les conditions météorologiques ou hydrologiques ;</i> <i>résultats du contrôle radiologique de l'environnement ;</i> <i>autres données essentielles pour évaluer la situation ;</i> <i>informations à compléter à intervalles appropriés selon l'évolution de la situation d'urgence.</i> 	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Point déjà couvert par les paragraphes 2.3 à 2.9 des « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » de l'OMI.</p>
25	<p>État du navire : <i>Des informations suffisantes sur l'état du navire (intégrité de la coque, etc.) seraient nécessaires pour aider l'État côtier à comprendre la nature du problème en termes de risques potentiels pour la vie, la santé et l'environnement.</i></p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Point déjà couvert par les paragraphes 2.3 à 2.9 des « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » de l'OMI.</p>

26	<p>État de la cargaison : Comme ci-dessus (état du navire). Il faudrait fournir des informations sur les éventuels dommages à la cargaison, y compris les indices de rejet de matières radioactives (dont les relevés radiologiques de l'exploitant lui-même), et permettre aux experts de l'État côtier (et/ou à des experts indépendants/de l'IEC) de surveiller les éventuels rejets (selon la nature de la menace et les indices de l'existence d'un rejet). Il faudrait aussi indiquer le terme source et les données temporelles pour faciliter la modélisation informatique.</p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Point déjà couvert par les paragraphes 2.3 à 2.9 des « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » de l'OMI.</p>
27	<p>Éléments et délais de l'intervention d'urgence : Il faudrait indiquer notamment comment l'assistance requise avant l'arrivée de l'équipe d'intervention doit être fournie.</p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Point déjà couvert par les paragraphes 2.22 à 2.25 des « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » de l'OMI.</p>
28	<p>Demande d'assistance à l'État côtier : Les États côtiers devraient être informés de toute assistance qui pourrait leur être demandée, y compris pour le navire et l'équipage.</p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p>
29	<p>Présentation continue de rapports : Les informations devraient être complétées à intervalles appropriés selon l'évolution de la situation d'urgence. Il faudrait continuer de fournir ces informations sans retard et autant que possible au plus proche État côtier tant que l'incident n'est pas réglé.</p>	<p>Les questions concernant les urgences à bord de navires transportant des marchandises dangereuses doivent être discutées sous les auspices de l'OMI.</p> <p>Voir les « Directives pour l'élaboration des plans d'urgence de bord destinés aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF » de l'OMI.</p>