

DIRECTIVES TECHNIQUES
INTERNATIONALES SUR LES
MUNITIONS

DTIM
08.10

Deuxième édition
01-02-2015

Transport de munitions

Avertissement

Les Directives Techniques Internationales sur les Munitions (DTIM) font l'objet d'un examen et d'une révision périodiques. Ce document est en vigueur à compter de la date indiquée sur la page de couverture. Pour vérifier son statut, les utilisateurs doivent consulter le projet SaferGuard de l'ONU via le site Web du Bureau des Nations Unies pour les Affaires de Désarmement (UN ODA) à l'adresse :

www.un.org/disarmament/un-safeguard/.

Avis de Droit d'auteur

Ce document est une Directive Technique Internationale sur les Munitions et est protégé par le droit d'auteur de l'Organisation des Nations Unies. Ni le présent document, ni aucun de son extrait ne peut être reproduit, stocké ou transmis sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, à d'autres fins, sans l'autorisation écrite préalable de l'UNODA, agissant au nom de l'Organisation des Nations Unies.

Ce document ne doit pas être vendu.

Bureau des Nations Unies pour les Affaires de Désarmement (UNODA)
Siège de l'Organisation des Nations Unies, New York, NY 10017, États-Unis

E-mail : conventionalarms-unoda@un.org

Tel : +1 917 367 2904

Fax : +1 917 367 1757

Table des matières

Table des matières	Error! Bookmark not defined.
Avant-Propos	iii
Introduction	1
Transport de munitions	1
1 Champ d'application	Error! Bookmark not defined.
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	1
4 Généralités	1
4.1 Modèle des réglementations de l'ONU	2
5 Transport de munitions par route	3
6 Transport de munitions par chemin de fer	3
7 Transport de munitions par voie aérienne	4
8 Transport de munitions par voie maritime	6
9 Sécurité pendant le transport (NIVEAU 1)	6
9.1 Exigences générales de sécurité (Mouvement logistique)	6
9.1.1. Transport routier	6
9.1.2. Transport ferroviaire	7
9.1.3. Transport aérien	7
9.1.4. Transport maritime	7
9.2 Documentation	8
9.3 Procédures d'urgence	8
Annexe A (normative) Références	9
Annexe B (informative) Références	10
Annexe C (informative) Structure du modèle des réglementations de l'ONU	11

Avant-propos

En 2008, un groupe d'experts gouvernementaux des Nations-Unies a présenté un rapport à l'Assemblée Générale sur les problèmes découlant de l'accumulation de stocks de munitions classiques en surplus.¹ Le groupe a noté que la coopération en matière de gestion efficace des stocks doit privilégier une approche portant sur la «gestion des stocks tout au long du cycle de vie des munitions», allant des systèmes de classification et de comptabilisation – qui sont indispensables à une manutention et à un stockage sans risques, ainsi qu'à l'identification des surplus – aux systèmes de sécurisation et aux procédures de surveillance et de vérification visant à évaluer la stabilité et la fiabilité des munitions.

L'une des principales recommandations du groupe suggère que les Nations-Unies définissent en leur sein des directives techniques régissant la gestion des stocks de munitions.

L'Assemblée générale a par la suite accueilli favorablement ce rapport et encouragé les États à mettre en œuvre ces recommandations.² Cela a mandaté les Nations-Unies à développer des directives techniques pour la gestion des stocks de munitions classiques, communément connues aujourd'hui sous le terme «Directives Techniques Internationales sur les Munitions (DTIM)».

Les travaux de préparation, de réexamen et de révision de ces directives ont été effectués dans le cadre du Programme SaferGuard des Nations-Unies par un groupe d'évaluation technique composé d'experts des États Membres, avec l'appui d'organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales.

En décembre 2011, l'Assemblée générale a adopté une résolution³ favorable à élaboration des DTIM et incitant encore plus les États à appliquer les recommandations du Groupe d'experts gouvernementaux;¹ le rapport du Groupe d'experts gouvernementaux recommandait aux États l'utilisation des DTIM à titre volontaire. La résolution a également encouragé les États à entrer en contact avec le Programme SaferGuard des Nations-Unies en vue de renforcer la coopération et bénéficier d'une assistance technique.

Ces DTIM feront l'objet d'un examen périodique afin de refléter l'évolution des normes et pratiques en matière de gestion des stocks de munitions et d'inclure les modifications apportées en raison des amendements des réglementations et exigences internationales appropriées. Ce document fait partie de la deuxième édition (2015) des DTIM, soumise au premier examen quinquennal par le groupe de travail d'experts de l'UNODA sur les munitions. La dernière version de chaque directive, ainsi que des informations sur les travaux du groupe d'évaluation technique, sont disponibles à l'adresse suivante: www.un.org/disarmament/un-saferguard/.

¹ Résolution A/63/182 de l'Assemblée générale des Nations-Unies, *Les problèmes découlant de l'accumulation de stocks de munitions conventionnelles en surplus*. 28 juillet 2008. Rapport du Groupe d'experts gouvernementaux). Le groupe était mandaté par la résolution A/RES/61/72, *Les problèmes découlant de l'accumulation de stocks de munitions conventionnelles en surplus*. 6 décembre 2006.

² Résolution A/63/182 de l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU), *Les Problèmes découlant de l'accumulation de stocks de munitions conventionnelles en surplus*. 2 décembre 2008.

³ Résolution A/66/42 de l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU), *Les problèmes découlant de l'accumulation de stocks de munitions conventionnelles en surplus*. Adoptée le 02 décembre 2011 et datée du 12 janvier 2012.

Introduction

Le transport de marchandises dangereuses (comme les munitions et les explosifs) devrait être réglementé afin de prévenir, dans la mesure du possible, les accidents de personnes ou de biens et les dommages à l'environnement, aux moyens de transport utilisés ou à d'autres marchandises.

Avec des réglementations différentes dans chaque pays et s'appliquant à différents modes de transport, les mouvements internationaux de munitions et d'explosifs seraient sérieusement entravés, voire rendus impossibles et dangereux, sans accords internationaux. Étant donné que les munitions et les explosifs peuvent également être soumis à d'autres types de contraintes (par exemple des exigences de stockage sûr et des facteurs de protection de l'environnement), il est essentiel de conclure des accords cohérents pour assurer leur transport en toute sécurité à l'intérieur et entre les États.

Afin d'assurer la cohérence entre les différents systèmes de réglementation, les Nations Unies ont mis au point des mécanismes pour harmoniser les critères de classification⁴ des dangers pendant le transport et les conditions de transport sûres. Ceux-ci sont acceptés par d'autres accords internationaux relatifs au transport de munitions et d'explosifs par la route, par voies ferrée, aérienne ou maritime.

⁴ Confère la DTIM 01.50 *Système et Codes de Classification de stockages des Explosifs de l'ONU*

Transport de munitions

1 Champ d'application

Cette DTIM présente les accords et instruments internationaux en vigueur pour le transport en toute sécurité des munitions conventionnelles.

2 Références normatives

Les documents de référence suivants sont indispensables pour l'application du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence (y compris toute modification) s'applique.

Une liste de références normatives figure à l'annexe A. Les références normatives sont des documents importants auxquels il est fait référence dans le présent guide et qui font partie des dispositions du présent guide.

Une autre liste de références informatives figure à l'annexe B sous la forme d'une bibliographie qui énumère des documents supplémentaires contenant d'autres informations utiles sur le transport des munitions classiques.

3 Termes et définitions

Aux fins de la présente directive, les termes et définitions suivants, ainsi que la liste plus complète figurant dans la DTIM 01.40:2015[E] *Termes, définitions et abréviations*, sont applicables.

Dans tous les modules des Directives techniques internationales sur les munitions, les mots « doit », « devrait », « peut (permission) » et « peut (capacité) » sont utilisés pour exprimer les dispositions conformément à leur utilisation dans les normes ISO.

- a) « doit » indique une exigence : Il sert à indiquer les exigences à suivre rigoureusement pour se conformer au document et auxquelles aucune dérogation n'est permise.
- b) « devrait » indique une recommandation : Il est utilisé pour indiquer que, parmi plusieurs possibilités, l'une d'entre elles est recommandée comme particulièrement appropriée, sans mentionner ou exclure d'autres, ou qu'une certaine ligne de conduite est préférable mais pas nécessairement requise, ou que (sous forme négative, «ne devrait pas») une certaine possibilité ou ligne de conduite est dépréciée mais pas interdite.
- c) « peut » indiquant la permission : Il sert à indiquer une ligne de conduite permise dans les limites du document.
- d) « peut » indiquant la possibilité et la capacité : Il est utilisé pour les déclarations de possibilités et de capacités, qu'elles soient matérielles, physiques ou occasionnelles.

4 Généralités

La responsabilité du transport des marchandises dangereuses au sein du système des Nations Unies incombe à la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)⁵ dont le mandat comprend l'établissement de normes, règles et conventions visant à faciliter la coopération internationale en matière de transport au sein de l'Union Européenne et en dehors.

⁵ www.unece.org.

La CEE-ONU est responsable du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).⁶ Il s'agit d'un système unique et harmonisé à l'échelle mondiale pour la classification des produits chimiques, des étiquettes et des fiches de données de sécurité pendant le transport, y compris les explosifs militaires et civils, ce qui est expliqué plus en détail dans la DTIM 01.50 *Système et Codes de l'ONU sur la Classification des Risques liés au Explosifs*.

4.1 Modèle des Réglementations de l'ONU⁷

Les *Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses* (appelées *Recommandations des Nations Unies* et parfois « *Livre orange* ») ont été élaborées par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations Unies à la lumière du progrès technique, de l'apparition de nouvelles substances et matières, des exigences des systèmes de transport modernes et, surtout, de la nécessité de garantir la sécurité des personnes et des biens et de l'environnement. Elles s'adressent aux gouvernements et aux organisations internationales concernées par la réglementation du transport des marchandises dangereuses, y compris les munitions et les explosifs.

Les *Recommandations de l'ONU* sont présentées sous la forme des *Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses*⁸ (dénommées *Modèle des réglementations de l'ONU*). Elles visent à présenter un ensemble de dispositions de base permettant un développement uniforme des réglementations nationales et internationales régissant les différents modes de transport, tout en restant suffisamment souples pour s'adapter aux exigences particulières qui pourraient devoir être satisfaites. Les gouvernements, les organisations intergouvernementales et les autres organisations internationales, lorsqu'ils révisent ou élaborent les réglementations dont ils sont responsables, devraient se conformer aux principes énoncés dans le *Modèle des réglementations de l'ONU*, contribuant ainsi à une harmonisation mondiale dans ce domaine.

La structure, la présentation et le contenu du *Modèle des réglementations de l'ONU* devraient être suivis dans la mesure du possible afin de créer une approche plus conviviale, de faciliter le travail des organes chargés de l'application et de réduire la charge administrative. Bien qu'il ne s'agisse que d'une recommandation, le *Modèle des réglementations de l'ONU* a été rédigé sous forme d'une obligation (c'est-à-dire que le mot « doit » est employé dans tout le texte plutôt que « devrait ») afin de faciliter l'utilisation directe du *Modèle des réglementations de l'ONU* comme base de réglementations nationales et internationales de transport.

Le Modèle des réglementations de l'ONU relatif aux munitions et explosifs est structuré comme indiqué à l'annexe C.

Le *Modèle des réglementations de l'ONU* est un document complémentaire au GHS et contient des détails sur les symboles et les classifications de risques requis pour le transport en toute sécurité des munitions et explosifs. Ce système de classification des risques est expliqué dans la DTIM 01.50 *Système et Codes de l'ONU sur la Classification de Risque lié au Explosifs*, qui constitue une référence normative à cette DTIM.

Les munitions et explosifs devraient donc être classés, étiquetés et marqués pendant le transport conformément aux prescriptions de DTIM 01.50 *Système et Codes de l'ONU sur la Classification de Risque lié au Explosifs*.

⁶ *Système Général Harmonisé des Nations Unies de Classification et d'Étiquetage des Produits Chimiques (GHS)*. ST/SG/AC.10/30/Rev.5. Genève. Nations Unies. 2013.

⁷ Extrait de http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature_e.html.

⁸ *Modèle des réglementations des recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses*, (18^{ème} édition révisée), ST/SG/AC.10/1/Rev.18, (ISBN 978-92-1-139146Ed-6), New York et Genève, Nations Unies, 2013. (Dénommé *Modèle des réglementations de l'ONU*).

Les munitions et les explosifs devraient être transportés conformément aux prescriptions du *Modèle des réglementations des recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses*.⁹

5 Transport de munitions par route

Bien que le *Modèle de réglementations de l'ONU* fournisse le cadre de base pour le transport sûr des explosifs par la route, il est conçu pour être générique par rapport au mode de transport et non spécifique au transport routier. *L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)*¹⁰ a donc été élaboré par la CEE-ONU, qui est spécifiquement conçu pour couvrir le transport de marchandises dangereuses (y compris les munitions et les explosifs) par route. L'ADR suit de près la présentation, la structure, la langue et les prescriptions du *Modèle des réglementations de l'ONU*.¹¹

L'Accord lui-même est court et simple. L'article clé est le deuxième article, qui stipule qu'en dehors de certaines marchandises excessivement dangereuses, d'autres marchandises dangereuses (y compris les munitions et les explosifs) peuvent être transportées internationalement dans des véhicules routiers sous réserve de conformité avec :

- a) les conditions fixées à l'annexe A de l'ADR pour le transport de munitions et d'explosifs, notamment en ce qui concerne leur emballage et leur étiquetage ; et
- b) les conditions prévues à l'annexe B de l'ADR, notamment en ce qui concerne la construction, l'équipement et le fonctionnement du véhicule routier transportant les munitions et explosifs.

Les munitions et les explosifs devraient donc être transportés par route conformément aux prescriptions de *L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route*.

6 Transport de munitions par chemin de fer

The L'accord international qui régit la sécurité du transport ferroviaire des marchandises dangereuses (y compris les munitions et les explosifs) est *la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*.¹²

La COTIF est gérée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)^{13 14} dont l'objectif principal est de développer les systèmes juridiques uniformes applicables au transport international ferroviaire direct de voyageurs et de marchandises. Ces systèmes de droit existent depuis des décennies et sont connus sous le nom de règles uniformes CIV¹⁵ et CIM¹⁶ qui sont en fait des contrats de transport transfrontaliers.

⁹ Le *Modèle des réglementations de l'ONU* a été utilisé comme la base des recommandations du mode spécifique de transport qui se trouve dans les clauses 5 à 8 de cette DTIM.

¹⁰ *L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)*, ECE/TRANS/225 (Vol 1 and II), New York et Genève. 01 janvier 2013.

¹¹ L'ADR est aussi compatible avec la structure de RID (voir Clause 6) et du code de l'IMDG (voir Clause 8).

¹² *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*. 09 mai 1980. Modifiée par le Protocol de Vilnius du 03 juin 1999.

¹³ www.otif.org

¹⁴ 48 Etats sont membres de l'OTIF (au 30 septembre 2014). Tous les États européens (y compris les États baltes, la Fédération de Russie et l'Ukraine), trois États du Proche-Orient (Iraq, Iran et Syrie) et trois États d'Afrique du Nord (Algérie, Maroc et Tunisie). La Jordanie est membre associé.

¹⁵ Règles uniformes concernant le contrat de transport ferroviaire de voyageurs et de bagages.

¹⁶ Règles uniformes concernant le contrat de transport ferroviaire de marchandises.

L'OTIF a poursuivi l'élaboration d'une *Ordonnance internationale relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID)* (Appendice I à l'Annexe B de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires).

Les munitions et les explosifs devraient donc être transportés par chemin de fer conformément aux prescriptions de *l'Ordonnance internationale sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID)*.

7 Transport de munitions par voie aérienne

Les marchandises dangereuses, y compris les munitions et les explosifs, sont transportées régulièrement et habituellement par voie aérienne. Pour s'assurer qu'ils ne mettent pas un aéronef et ses occupants en danger, il existe des normes internationales existantes que chaque État, en vertu des dispositions de la *Convention de Chicago*,^{17 18} devrait introduire dans sa législation nationale. Ce système assure le contrôle gouvernemental du transport aérien des marchandises dangereuses et assure l'harmonisation des normes de sécurité à l'échelle mondiale.

L'annexe 18 de la *Convention de Chicago* traite de la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. En général, elle énonce des principes généraux, mais l'une des normes exige que les marchandises dangereuses soient transportées conformément aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*¹⁹ (dénommées « *Instructions techniques* »). L'annexe 18 exige des États qu'ils disposent de procédures d'inspection et d'exécution pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont transportées conformément à ces prescriptions.

Les « *Instructions techniques* » sont gérées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et contiennent un ensemble d'exigences très détaillées ; elles prévoient notamment la classification des marchandises dangereuses et comportent une liste de celles-ci. La liste identifie les marchandises qui sont :

- a) interdites en n'importe quelle circonstance ;
- b) interdites dans les avions passagers et cargo dans des circonstances normales, mais pourraient être transportés dans des circonstances exceptionnelles, sous réserve d'exemption par les États concernés ;
- c) interdites dans les avions passagers mais autorisés dans les avions cargo dans des circonstances normales ; et
- d) autorisées à bord des avions passagers et des avions cargo dans des circonstances normales.

Les « *Instructions techniques* » exigent que toutes les marchandises dangereuses soient emballées et, en général, limitent la quantité par colis en fonction du degré de danger et du type d'aéronef (passagers ou cargo) à utiliser. Il n'y a généralement aucune restriction sur le nombre de colis par avion.

Les « *Instructions techniques* » précisent le type d'emballage et les méthodes à utiliser, y compris les spécifications détaillées de l'emballage et le régime d'essai rigoureux qu'elles doivent respecter pour pouvoir être utilisées. Il y a des exigences pour les marquages et les étiquettes des colis et la documentation pour les expéditions.

¹⁷ *Convention relative à l'Aviation civile internationale, Annexe 18. La Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. (Quatrième édition). OACI. 17 Novembre 2011.

¹⁸ Il y a actuellement 190 signataires de la Convention de Chicago.

¹⁹ *Instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. (Doc 9284). (Disponible sur www.icao.int)

Dans les « Instructions techniques », il est exigé que chaque colis de marchandises dangereuses soit inspecté à l'extérieur par l'opérateur avant le transport pour s'assurer qu'il est en bon état et est conforme à toutes les prescriptions pertinentes. Les colis sont soumis à :

- a) des restrictions de chargement ;
- b) la séparation de ceux qui contiennent des marchandises dangereuses incompatibles ; et
- c) les méthodes d'immobilisation pour empêcher tout mouvement en vol.

Les opérateurs de l'avion devraient savoir quelles marchandises dangereuses ont été chargées à bord de leur aéronef ; en cas d'accident d'aéronef, les « *Instructions techniques* » exigent qu'ils informent dès que possible l'État dans lequel l'accident s'est produit de ce qui se trouvait à bord et où il se trouvait. Toutefois, il est possible que, selon les circonstances et le lieu d'un accident, cette information ne soit pas disponible instantanément.

Les « *Instructions techniques* » exigent également que les opérateurs signalent aux autorités compétentes les accidents et incidents impliquant des marchandises dangereuses. Les États devraient à leur tour mettre en place des procédures pour enquêter sur de tels événements.

Les « *Instructions techniques* » contiennent des exigences de formation qui devraient s'appliquer à toutes les personnes impliquées dans l'expédition, la manutention et le transport des marchandises dangereuses, du fret et des bagages des passagers. Il s'agit notamment de la nécessité d'une formation de recyclage tous les deux ans et de la tenue d'un dossier de formation. Il existe des responsabilités spécifiques pour les expéditeurs et les opérateurs. Les expéditeurs de consignation veillent à ce que le personnel chargé de préparer les envois de marchandises dangereuses reçoive une formation ou à ce qu'un autre organisme disposant d'un personnel formé soit utilisé. Les opérateurs d'aéronefs veillent à ce que leur propre personnel et celui de leurs agents de manutention soient formés. Les programmes de formation des opérateurs devraient être soumis à l'approbation de l'État de l'opérateur.

Par conséquent, les munitions et les explosifs devraient être transportés par voie aérienne conformément à :

- a) Annexe 18 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale, La sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. (Quatrième édition). OACI. 17 novembre 2011; et
- b) Instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses. (Doc 9284).

L'Association internationale du transport aérien (IATA) a produit une version « manuel de terrain » des « Instructions techniques » de l'OACI. Les *Règlementations de l'IATA sur les marchandises dangereuses*²⁰ (RTMD) présentent les exigences relatives au transport aérien des marchandises dangereuses dans un format convivial et facile à interpréter. Il comprend également des renseignements supplémentaires qui peuvent aider les expéditeurs à s'assurer que leurs envois sont conformes et qu'ils seront acceptés rapidement et facilement par les compagnies aériennes. Enfin, étant donné que les compagnies aériennes membres de l'IATA sont quelque peu plus strictes dans leurs exigences que les *Instructions techniques de l'OACI*, le RTMD spécifie plus précisément comment préparer un envoi. Le RTMD devrait donc également être consulté avant de transporter des munitions à bord d'une compagnie aérienne membre de l'IATA.

²⁰ Les *Règlementations de l'IATA sur les marchandises dangereuses* (RTMD). (56ème édition). 2014. (Disponible sur www.iata.org).

8 Transport de munitions par voie maritime

Le transport de marchandises dangereuses (y compris les munitions et les explosifs) par voie maritime relève de la *Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (SOLAS)*.²¹ ²² Le chapitre VII, partie A, de la convention SOLAS concerne le transport des marchandises dangereuses.

Le chapitre VII, partie A, couvre le transport de marchandises dangereuses sous forme emballée. Elle comprend des dispositions relatives à la classification, à l'emballage, au marquage, à l'étiquetage, à la documentation et à l'arrimage des marchandises dangereuses. Les États parties à la convention sont tenus d'établir des instructions au niveau national. Le chapitre VII rend obligatoire l'utilisation du *Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG)*,²³ ²⁴ élaboré par l'Organisation maritime internationale,²⁵ qui est constamment mis à jour pour tenir compte des nouvelles marchandises dangereuses et pour compléter ou réviser les dispositions existantes.

Les munitions et les explosifs devraient être transportés par mer conformément :

- a) à la partie A du chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ; et
- b) au *Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG)*. (amendement 37-14). OMI. 2014.

9 Sécurité pendant le transport (NIVEAU 1)

9.1 Exigences générales de sécurité (Mouvement logistique)

Les munitions ne devraient être transportées que dans des conteneurs verrouillés et scellés. Les serrures de ces conteneurs doivent être conformes aux exigences de la norme européenne EN12320:2001, *Quincaillerie pour le bâtiment - Cadenas et accessoires pour cadenas - Exigences et méthodes d'essai*.²⁶

Les envois sont vérifiés à leur réception et si possible pendant le transit pour s'assurer que les scellés sont intacts. En cas d'indices de vol, d'altération ou d'endommagement, un contrôle immédiat du stock est effectué afin de déterminer si une perte est survenue.

Les caisses ou les cageots de munitions devraient être arrimées et scellées avant d'être chargées dans les conteneurs.

9.1.1. Transport routier

Le transport routier peut être assuré par des véhicules militaires marqués ou non marqués (parfois même des véhicules blindés) ou par des véhicules civils.

²¹ *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)*, IMO, 1974. (Entrée en vigueur le 25 mai 1980).

²² Il y a présentement 159 signataires de SOLAS.

²³ *Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG)*. (Amendement 37-14). OMI. 2014.

²⁴ IMDG est basé sur les contenus des *recommandations des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses* (voir clause 4.1).

²⁵ www.imo.org

²⁶ Bien que cette norme vise à édifier la sécurité, la section sur les types de serrures est également valable pour la sécurité du conteneur.

Si l'on fait appel à des entrepreneurs civils pour déplacer des munitions par route, des procédures d'autorisation, de sécurité, de surveillance et d'inspection des mouvements et des entrepreneurs eux-mêmes devraient être en place au préalable. Ils devraient être équipés de mesures de protection spécifiques (par exemple, systèmes d'alarme sur les véhicules ou traceurs électroniques dans les boîtes), surveillés par la police ou gardés par les forces militaires ou de sécurité, en fonction du type et de la quantité de munitions transportées et de l'évaluation des risques.

Les itinéraires de transport doivent généralement être planifiés à l'avance et les informations concernant ces itinéraires doivent être considérées comme classifiées. Les procédures de circulation régulière entre les deux mêmes endroits devraient être modifiées et révisées régulièrement.²⁷

Le principe général de sécurité est que les munitions et les armes doivent être transportées séparément pendant les déplacements des véhicules.

9.1.2. Transport ferroviaire

Les conteneurs à ouverture frontale ²⁸ doivent être placés porte à porte pendant les expéditions ferroviaires. Des barrières sur les wagons devraient être utilisées pour protéger les conteneurs à ouverture latérale et empêcher leur ouverture.

9.1.3. Transport aérien

Le transport aérien peut être assuré par des agents de transport. Il s'agit de personnes ou d'organisations, telles que les compagnies de fret ou les agences de fret aérien, qui assument la responsabilité première de faciliter, gérer ou organiser le transport des munitions du point d'expédition à leur destination finale. Ils peuvent utiliser des avions cargo loués ou affrétés avec des équipages loués. Ces agents devraient obtenir l'autorisation de survol nécessaire pour les pays au-dessus desquels les marchandises seront transportées. Des plans de vol et d'itinéraire détaillés devraient être dressés et supervisés pour assurer le respect des règles et la sécurité.

Les conteneurs à ouverture frontale doivent être placés porte à porte pendant les expéditions aériennes. Dans la mesure du possible, les conteneurs d'articles non sensibles devraient être placés de chaque côté des conteneurs de munitions à ouverture latérale pour les protéger et empêcher leur ouverture pendant le transport.

Les munitions ne devraient pas être expédiées à bord d'aéronefs qui n'offrent pas de vol direct vers l'aéroport de destination afin de réduire le risque que les conteneurs de munitions soient déchargés en route par erreur ou de manière criminelle. Seuls les arrêts de ravitaillement peuvent être autorisés.

Les munitions ne devraient pas être expédiées par des compagnies aériennes dont les noms figurent dans les rapports précédents du Comité des sanctions du groupe de surveillance de l'ONU.

9.1.4. Transport maritime

Les conteneurs à ouverture frontale doivent être placés porte à porte pendant les expéditions maritimes. Les conteneurs d'articles non sensibles devraient être placés de chaque côté des conteneurs de munitions à ouverture latérale pour les protéger et empêcher leur ouverture pendant le transport.

²⁷ Les stratégies pour le mouvement clandestin de munitions peuvent être mises en place, mais l'orientation pour de telles stratégies sortent hors du champ d'application de la DTIM.

²⁸ Par opposition aux conteneurs à ouverture latérale qui ont des portes ou palplanches tout au long de leur étendue.

Avant le voyage, l'expéditeur des munitions devrait se mettre en rapport avec le capitaine du navire pour convenir de l'emplacement ou des emplacements les plus appropriés pour les conteneurs de munitions sur le plan d'arrimage du navire.

Les munitions ne devraient pas être expédiées sur des navires qui n'offrent pas un voyage direct jusqu'au port de destination afin de réduire la possibilité que les conteneurs de munitions soient déchargés en route par erreur ou de manière criminelle.

Les munitions ne devraient pas être expédiées en utilisant des navires dont le nom figure dans les rapports précédents du Comité des sanctions du groupe de surveillance de l'ONU.

9.2 Documentation

Chaque mouvement de transport de munitions doit être accompagné de documents de transport/documents de fret. Des protocoles de transfert et de prise en charge exigeant des signatures à la réception devraient également être en place.

9.3 Procédures d'urgence

Les munitions et les armes connexes doivent toujours être transportées dans des véhicules séparés. Elles ne peuvent être transportées ensemble que dans des circonstances exceptionnelles. En cas d'accident, des plans d'urgence normalisés devraient être à portée de main et comprennent :

- a) des conseils pour le contrôle de la circulation et la réglementation en matière de sécurité ;
- b) des instructions pour les premiers soins immédiats ; et
- c) des procédures de notification pour contacter les autorités compétentes (y compris les modalités d'accès aux spécialistes des munitions, au personnel de soutien en matière de destruction des munitions explosives (NEDEX), au personnel médical et de prévention des incendies).

Annexe A (normative) Références

Les documents normatifs ci-après contiennent des dispositions qui, par référence dans le présent texte, constituent des dispositions de la présente partie du guide. Pour les références datées, les modifications ou révisions ultérieures de ces publications ne s'appliquent pas. Toutefois, les parties aux accords fondés sur cette partie du guide sont encouragées à étudier la possibilité d'appliquer les éditions les plus récentes des documents normatifs indiqués ci-dessous. Pour les références non datées, la dernière édition du document normatif auquel il est fait référence s'applique. Les membres de l'ISO tiennent des registres des normes ISO ou EN en vigueur :

- a) *Convention relative à l'aviation civile internationale, annexe 18. La sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.* (Quatrième édition). OACI. 17 novembre 2011 ;
- b) *Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), ECE/TRANS/225 (Vol 1 et II),* New York et Genève. 01 janvier 2013 ;
- c) Norme européenne EN12320:2001, *Quincaillerie pour le bâtiment - Cadenas et accessoires de cadenas - Exigences et méthodes d'essai ;*
- d) DTIM 01.50:2015[E] *Système de classification des explosifs et codes de l'ONU.* UNODA. 2015 ;
- e) *Instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.* (Doc 9284). OACI ;
- f) *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), chapitre VII - Transport des marchandises dangereuses.* OMI. 1974 ;
- g) *Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG).* (amendement 37-14). OMI. 2014 ;
- h) *Ordonnance internationale sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID),* (Appendice I à l'*Accord international sur le transport ferroviaire de marchandises*). l'OTIF ; et
- i) *Recommandations de l'ONU concernant le Modèle de réglementations pour le transport des marchandises dangereuses* (dix-huitième édition révisée), ST/SG/AC.10/1/Rev.18, (ISBN 978-92-1-1-139146Ed-6), New York et Genève, Nations Unies, 2013. (Dénommées *Modèle de réglementation de l'ONU*).

La dernière version/édition de ces références devrait être utilisée. Le Bureau des Nations Unies pour les Affaires de Désarmement (UNODA) conserve des copies de toutes les références²⁹ utilisées dans ce guide. Un registre de la dernière version/édition des Directives Techniques Internationales sur les Munitions est tenu à jour par l'UNODA, et peut être consulté sur le site Web des DTIM : www.un.org/disarmement/un-safeguard/. Les autorités nationales, les employeurs et les autres organismes et organisations intéressés devraient en obtenir des copies avant de lancer les programmes de gestion des stocks de munitions classiques.

²⁹ Lorsque le droit d'auteur le permet.

Annexe B **(informative)** **Références**

Les documents d'information suivants contiennent des dispositions qui devraient également être consultées afin de fournir des renseignements généraux supplémentaires sur le contenu du présent guide:

- a) *Manuel OSCE des meilleures pratiques concernant les munitions conventionnelles*, Chapitre 3. Décision 6/08. OSCE. 2008; et
- b) *Règlementations de l'IATA relative aux marchandises dangereuses (DGR)* (56ème Edition). 2014.

La dernière version/édition de ces références devra être utilisée. Le Bureau des Nations Unies pour les Affaires de Désarmement (UNODA) conserve des copies de toutes les références³⁰ utilisées dans ce guide. Un registre de la dernière version/édition des Directives Techniques Internationales sur les Munitions est tenu à jour par UNODA, et peut être consulté sur le site Web des DTIM : www.un.org/disarmament/un-safeguard/. Les autorités nationales, les employeurs et les autres organismes et organisations intéressés devraient en obtenir des copies avant de lancer les programmes de gestion des stocks de munitions classiques.

³⁰ Lorsque le droit d'auteur le permet

Annexe C (informative) Structure du Modèle de réglementations de l'ONU ³¹

Part	Title	Chapter	Title
1	Dispositions générales, définitions, formation et sécurité	1.1	Dispositions générales
		1.2	Définitions et unités de mesure
		1.3	Formation
		1.4	Dispositions relatives à la sécurité
2	Classification	2.0	Introduction
		2.1	Classe 1 – Les explosifs
3	Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales et exceptions	3.1	Généralités
		3.2	Liste des marchandises dangereuses (LMD)
		3.3	Dispositions particulières applicables à certains objets ou substances
		3.4	Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées
		3.5	Marchandises dangereuses emballées en quantités exemptées
4	Disposition d'emballages et de réservoirs	4.1	Utilisation des emballages, y compris les grands récipients pour vrac (GRV)
		4.1.5	Dispositions spéciales d'emballage pour les marchandises de la classe 1
5	Procédures d'expédition	5.1	Dispositions générales
		5.2	Marquage et étiquetage
		5.3	Placardage et marquage des unités de transport
		5.4	Documentation
6	Exigences relatives à la construction et à l'examen des emballages	6.1	Exigences relatives à la construction et à l'examen des emballages
7	Dispositions concernant les opérations de transport	7.1	Dispositions concernant les opérations de transport par tous les modes de transport
		7.2	Modèles des dispositions
A	Appendice A - Liste des désignations officielles de transport génériques et de la NPN ³²		
B	Appendice B - Glossaire des Termes		

Tableau C.1 : Structure du Modèle de réglementations de l'ONU

³¹ Seules les réglementations relatives aux munitions et aux explosifs figurent dans le présent résumé structurel.

³² Une liste de munitions et d'explosifs a été extraite de ce document et figure à l'annexe C du document DTIM 01.50 *Système et codes de de l'ONU sur la classification de Risques liés aux Explosifs*.

