

# Le cadre réglementaire de ces transports

L'ensemble des matériels utilisés et des opérations effectuées dans le cadre de ce transport est conforme aux réglementations internationales et nationales applicables. Plusieurs réglementations de nature diverse peuvent avoir vocation à s'appliquer à ce type d'opérations.

## La réglementation relative au transport de matières dangereuses

Le transport des matières dangereuses est soumis à différentes réglementations suivant le mode de transport utilisé (route, rail et mer) et les pays concernés.

En Australie, c'est le Code Australien des Matières Dangereuses qui a vocation à s'appliquer.

En France, la réglementation relative au transport par route (Arrêté ADR du 1<sup>er</sup> juin 2001 tel que modifié le 5 décembre 2002) est fondée en partie sur « l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ».

Le transport maritime satisfait, pour sa part, aux dispositions du Code sur le Transport Maritime International de Marchandises Dangereuses ou Code IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), adopté par l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Ce code sert de guide aux personnels chargés de la manutention et du transport de matières dangereuses, dont les matières radioactives, dans les ports et à bord des navires. Il décrit l'ensemble des dispositions à respecter en matière d'identification, de déballage, de marquage, d'étiquetage, de placardage, d'arrimage, de documentation et de prévention de la pollution marine.

## La réglementation relative au transport de matières radioactives

L'Agence Internationale de l'Énergie Atomique (AIEA) basée à Vienne, en Autriche, est une institution des Nations Unies. Parmi ses diverses missions, elle est chargée d'élaborer des recommandations relatives au transport de matières radioactives. Ces recommandations sont appliquées par tous les États concernés par ce type d'activité, notamment en France et en Australie.

La philosophie des réglementations de l'AIEA est de faire reposer la sûreté du transport, en tout premier lieu, sur l'intégrité de l'emballage quel que soit le mode de transport utilisé. Pour cette raison, les réglementations définissent plusieurs types d'emballages.

Les critères de conception correspondants prennent en compte la radioactivité et la forme sous laquelle la matière est transportée.

Plus précisément, afin de transporter des combustibles usés de recherche, les emballages doivent satisfaire aux spécifications strictes des emballages de type B(U)F de l'AIEA. Pour vérifier leur résistance et garantir leur sûreté, les emballages sont, par ailleurs, soumis à une série de tests réglementaires très contraignants (cf. fiche n° 7).

S'agissant des dispositions relatives à la sûreté des navires transportant des matières nucléaires, on rappellera que l'OMI a adopté en 1993 le Recueil INF qui complète le dispositif réglementaire existant en édictant des spécifications propres à la conception et l'équipement de ces navires (cf. fiche n° 8).

## **Régimes de responsabilité civile applicables en cas d'accident**

L'ensemble des composantes du dispositif de sûreté (résistance et fiabilité des emballages de transport spécifiques et du navire spécialement affrété) offre une protection réelle contre les risques d'accidents.

Si un accident se produisait néanmoins, les préjudices subis pourraient être indemnisés en application des différents régimes de responsabilité civile existants.

Dans le cas d'un accident sans conséquence nucléaire, c'est le régime de responsabilité civile de droit commun qui serait mis en œuvre.

Dans l'hypothèse hautement improbable d'un accident nucléaire, le régime conventionnel de responsabilité civile nucléaire établi par les Conventions de Paris et de Bruxelles trouverait à s'appliquer. En vertu de ce régime, une personne subissant un dommage résultant des propriétés radioactives des matières transportées pourrait demander réparation de son préjudice sans qu'il lui soit nécessaire de démontrer l'existence d'une faute. Ces conventions s'appliquent aux dommages subis en haute mer et introduisent un principe de couverture de la responsabilité par un système d'assurance. Un accident nucléaire affectant le territoire d'Etats non parties à ces conventions, eaux territoriales comprises, serait traité selon le régime de responsabilité civile applicable au regard des règles de droit international privé.

## **Dispositifs de contrôle et de suivi des matières nucléaires à des fins de non-prolifération**

Le transport de combustibles usés d'Australie vers la France s'effectue, enfin, dans le strict respect des réglementations internationales relatives au contrôle et au suivi des matières nucléaires ainsi qu'à la protection physique.

Les dispositifs mis en place sont notamment conformes aux standards élaborés par l'AIEA en application du Traité de Non-Prolifération des Armes Nucléaires (TNP) et à ceux de la Convention sur la Protection Physique des Matières Nucléaires (AIEA/INFCIRC 274), instruments tous deux ratifiés par la France et l'Australie.

Les dispositions de l'Accord bilatéral, du 7 janvier 1981, signé entre l'Australie et la France, relatif aux transferts de matières nucléaires sont également applicables.