



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé
à l'Accord européen relatif au transport international
des marchandises dangereuses par voies de navigation
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)****Vingt-quatrième session**

Genève, 27-31 janvier 2014

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:
autres propositions****Expert à bord du bateau pendant le transport
du n° ONU 1972****Communication du Gouvernement néerlandais^{1,2}****Introduction**

1. Pour le transport du n° ONU 1972, MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ (à haute teneur en méthane), un bateau de type G est obligatoire.
2. Le conducteur (responsable) d'un bateau de type G doit être un expert en transport de gaz (par. 7.2.3.15 de l'ADN). Pour obtenir l'attestation requise, le conducteur doit avoir subi avec succès un examen sur le transport de gaz et avoir travaillé un an au moins à bord d'un bateau de type G (par. 8.2.1.5 de l'ADN).

¹ Conformément au programme de travail pour la période 2012-2016 du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.7, (A1b)).

² Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/14.



3. D'après les données du Système européen d'inspection de barges (EBIS), 75 bateaux de type G sont actuellement en service sur les réseaux du Rhin, du Rhône, de la Seine et du Danube. Pour assurer l'exploitation d'un bateau en continu, quatre conducteurs sont nécessaires, soit environ 300 conducteurs agréés au total.

4. D'après les prévisions actuelles, quatre bateaux de type G affectés uniquement au transport du n° ONU 1972 devraient entrer en service en 2015. Entre 2016 et 2020, au moins un nouveau bateau de transport du n° ONU 1972 devrait entrer en service chaque année. Au total, neuf nouveaux bateaux devraient être opérationnels en 2020, ce qui nécessiterait 36 conducteurs agréés supplémentaires.

5. Il n'est pas certain que ces 36 nouveaux conducteurs pourront être formés d'ici à 2020. Si tel n'était pas le cas, le transport du n° ONU 1972 s'en trouverait fortement pénalisé, tout comme l'utilisation du gaz naturel en tant que combustible de substitution par l'industrie.

Proposition

6. Jusqu'en 2013, la présence d'un expert (pas nécessairement le conducteur) à bord d'un bateau de type G était obligatoire pendant le transport. Les Pays-Bas proposent, à titre temporaire, d'étendre cette possibilité aux bateaux transportant uniquement le n° ONU 1972.

7. Ajouter une nouvelle phrase au paragraphe 1.6.8 de l'ADN, ainsi conçue:

«Jusqu'au 1^{er} janvier 2021, le conducteur responsable (visé au paragraphe 7.2.3.15) ne doit pas obligatoirement être un expert du transport de gaz (visé au paragraphe 8.2.1.5) mais peut être n'importe quel conducteur de l'équipage lorsqu'un bateau-citerne de type G transporte uniquement le n° ONU 1972. L'expert du transport de gaz présent à bord doit avoir suivi un cours de spécialisation sur le transport de GNL.».