



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.15/AC.2/7
20 mars 2000

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion d'experts sur les Prescriptions européennes relatives
au transport international des marchandises dangereuses
par voies de navigation intérieures (ADN)

RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR SA TROISIÈME SESSION
(17-20 janvier 2000)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Election du bureau	2
Adoption de l'ordre du jour	3
Propositions d'amendements aux prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)	4 - 8
Règlement annexé au projet d'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures	9 - 21
Restructuration de l'ADN	22 - 23
Programme de travail et calendrier des réunions	24 - 26

Adoption du rapport 27

Annexes

Annexe 1 : Amendements aux Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (pour application en 2001)

Annexe 2 : Modifications au Règlement annexé au projet d'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

PARTICIPATION

1. La Réunion d'experts sur les Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) a tenu sa troisième session à Genève du 17 au 20 janvier 2000. Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, République tchèque, Suisse, Turquie. Etaient également représentées la Commission européenne ainsi que les organisations intergouvernementales suivantes : la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube (CD). Les organisations non-gouvernementales suivantes y étaient également représentées: l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA) et le Consortium international du Rhin (IAR) .

ELECTION DU BUREAU

2. Sur proposition du représentant de l'Autriche, M. K. Ridder (Allemagne) a été élu Président. Sur proposition du représentant de l'Allemagne, Mr. K. Den Braven (Pays-Bas) a été élu Vice-Président.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

3. La Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour tel que préparé par le secrétariat (TRANS/WP.15/AC.2/6).

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX PRESCRIPTIONS EUROPEENNES RELATIVES AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES (ADN)

Document : TRANS/WP.15/AC.2/2000/4 (CCNR)

Document informel: INF.3 (Pays-Bas)

4. La Réunion d'experts a noté que cette proposition de la CCNR reprend les amendements à la version 1999 de l'ADNR qui ont été préparés par la CCNR pour entrée en vigueur en juillet 2001.

5. La Réunion d'experts a adopté les amendements proposés avec quelques modifications éditoriales (voir annexe 1), étant entendu cependant que ces amendements ne doivent donc pas être pris en compte dans le texte qui sera présenté à la Conférence diplomatique qui sera organisée en mai 2000 par la CEE et la CCNR pour l'adoption de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, ce texte devant en effet correspondre à la version 1999 de l'ADNR.

6. La Réunion d'experts a également adopté un certain nombre de corrections qu'il convient d'effectuer dans le document TRANS/WP.15/AC.2/5 qui doit être soumis à la Conférence diplomatique concernant les annexes A, B.1 et B.2 de l'Accord (voir annexe 2).

Document : TRANS/WP.15/AC./2000/5 (CCNR)

7. La Réunion d'experts a adopté les amendements à l'appendice 4 proposées par la CCNR, avec quelques modifications, étant entendu que ces amendements ne devront être pris en compte qu'après l'adoption du projet d'accord (voir annexe 1).

8. La Réunion d'experts a également adopté une liste de corrections à l'appendice 4 figurant dans le document TRANS/WP.15/AC.2/5 (voir annexe 2).

RÈGLEMENT ANNEXÉ AU PROJET D'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES

Annexes A, B.1 et B.2

Document : TRANS/WP.15/AC.2/5

9. La Réunion d'experts a approuvé le texte préparé par le secrétariat, sous réserve des corrections figurant à l'annexe 2 du présent rapport.

Annexe C

Document : TRANS/WP.15/AC.2/2000/2 (CCNR)

10. La Réunion d'experts a approuvé le texte préparé par la CCNR pour le chapitre 6 de l'annexe C au projet d'accord (voir aussi TRANS/AC.6/20, par. 58 et 59 et additif 2), avec une modification (voir annexe 2 au présent rapport).

Annexe D.1 (Dispositions transitoires générales)

Document : TRANS/AC.6/1999/4 (CCNR)

Document informel : INF.2 (Autriche)

11. La Réunion d'experts a noté que les dispositions transitoires générales prévues par la CCNR ont été rendues plus sévères par le groupe AC.6, dans la mesure où les mesures transitoires concernant les bateaux construits à partir de parties anciennes de plusieurs autres bateaux n'ont pas été reprises.

12. La Réunion d'experts a vérifié dans le détail ces mesures transitoires générales et les modifications au document TRANS/AC.6/1999/4 sont reproduites en annexe 2 au présent rapport.

Annexe D.2 (Dispositions transitoires supplémentaires applicables sur des voies de navigation intérieures spécifiques)

Documents : TRANS/WP.15/AC.2/2000/1 (Fédération de Russie)

TRANS/WP.15/AC.2/2000/3 (Autriche)

Document informel : INF.4 (Secrétariat)

13. La proposition de la Fédération de Russie a été complétée par le document informel INF.4 reproduisant la proposition originale transmise au secrétariat qui n'avait pas été complètement reprise dans le document - /2000/1.

14. La Réunion d'experts a élaboré un texte d'annexe D.2 sur la base des propositions de la Fédération de Russie et de l'Autriche (voir annexe 2).

15. La première phrase introductive proposée par la Fédération de Russie a été jugée inutile parce que l'accord ADN ne s'applique pas aux navires de mer lorsqu'ils naviguent sur la partie maritime des voies de navigation intérieures (voir Article 2 de l'Accord).

16. La seconde phrase proposée par la Fédération de Russie n'a pas été acceptée car dans le cadre d'un tel accord international visant inter alia à harmoniser les conditions de transport il ne serait pas logique de laisser à l'autorité compétente de chaque Partie contractante le soin de décider des conditions pour les navires de mer empruntant les voies de navigation intérieures.

17. Pour la question de la signalisation des bateaux, la Réunion d'experts a noté que la version la plus récente du CEVNI permet aux navires de mer d'arborer des signaux et des feux conformes aux recommandations de l'organisation maritime internationale relatives à la réglementation portuaire, et qu'ils permettent également à la Fédération de Russie et éventuellement l'Ukraine, la République de Moldova et le Belarus de prescrire, pour les bateaux de navigation intérieure, des feux rouges à la place des feux bleus.

18. La Réunion d'experts a accepté de modifier les marginaux 10 500 et 210 500 pour introduire une dérogation pour les navires de mer leur permettant de naviguer avec leurs feux maritimes sur les voies de navigation intérieures des pays qui l'autorisent (voir annexe 2). La Réunion d'experts a noté cependant que pour des raisons de sécurité cette pratique est interdite et restera interdite sur le Rhin.

19. La Réunion d'experts n'a pas accepté d'étendre cette dérogation au remplacement des feux bleus par des feux rouges, comme le suggérait le représentant de la Fédération de Russie compte tenu de la pratique dans son pays. Certains experts estimaient en effet que dans le cadre d'un accord international il y avait lieu d'harmoniser les conditions de transport et non pas de tenir compte des situations particulières dans chaque pays. Par ailleurs, les explications données par le représentant de la Fédération de Russie montraient qu'il ne s'agissait pas simplement d'un remplacement des feux bleus par des feux rouges, mais également d'une interprétation différente du nombre des feux, ce qui ne serait pas conforme au CEVNI. Le représentant de la Fédération de Russie a donc été invité à fournir des explications plus détaillées et à présenter une nouvelle proposition à la prochaine Réunion d'experts s'il l'estime nécessaire en vue de la préparation de l'entrée en vigueur de l'accord après son adoption.

20. Il a été convenu d'accorder des mesures transitoires supplémentaires pour les bateaux dont les citernes à cargaison ont une contenance maximale de 760m³. En effet ces bateaux existent sur le Danube. La CCNR prévoit d'ailleurs également d'augmenter éventuellement à l'avenir la contenance maximale actuellement fixée à 380 m³ et il conviendra donc éventuellement à l'avenir de revoir les marginaux 3X1 211 (1) (a).

21. Certaines des autres propositions de la Fédération de Russie pour les mesures transitoires supplémentaires n'ont pas été adoptées car elles sont déjà reprises dans les dispositions transitoires générales de l'annexe D1.

RESTRUCTURATION DE L'ADN

Document informel : INF.1 (Allemagne)

22. La Réunion d'experts a pris note de l'évolution des travaux de restructuration du RID et de l'ADR. Les textes restructurés devraient entrer en vigueur le 1er juillet 2001, et ces textes seront accessibles à partir du site web de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>) dès qu'ils seront disponibles.

23. La Réunion d'experts a également noté un premier projet de nouvelle structure pour l'ADN, présenté par l'Allemagne (INF.1)

PROGRAMME DE TRAVAIL ET CALENDRIER DES REUNIONS

24. La prochaine réunion est fixée provisoirement du 15 au 19 janvier 2001.

25. La Réunion d'experts devrait discuter des nouvelles propositions d'amendement à l'ADN, de la restructuration ADN.

26. Le programme de travail dépendra toutefois des résultats de la Conférence diplomatique pour l'adoption du projet d'ADN, dont les recommandations pourraient amener à une réorganisation des méthodes de travail et à de nouvelles tâches dans le contexte de la préparation de l'entrée en vigueur de l'Accord ADN s'il est adopté (par exemple questions relatives aux sociétés de classification) (voir TRANS/AC.6/20, annexe 3).

ADOPTION DU RAPPORT

27. La Réunion d'experts a adopté le rapport sur sa troisième session ainsi que ses annexes, sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe 1Modifications aux Prescriptions européennes relatives au transport international
des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures1. Amendements selon le document TRANS/WP.15/AC.2/2000/4

Ce document a été adopté avec les modifications suivantes :

- 10 401 (1) Aligner le tableau sur la version française.
- 10 410 c) Commencer un nouvel alinéa après : “0,80 m”.
- 11 407 Remplacer “matières de la Classe 1” par “marchandises de la classe 1”.
- 11 408
- 11 501
- 41 501 Le texte actuel reste en l’état.
- 52 501
- 42 301 (1) Mêmes amendements que pour le marginal 43 301 (1).
- 210 014 Biffer “(éjecteur)” dans la définition de “Soupape de dégagement à grande vitesse”.
- 210 410 (1) Lire : “... d’une croix “x” pour confirmation ...” (Reste sans changement)
- 221 418 Le titre doit se lire “Mise sous atmosphère inerte des citernes” (texte français).
- 321 200 (1) c) Remplacer “l’érosion” par “la corrosion”.
- 331 200 (1) c)
- 3X1 210 (2) Lire comme suit :
- “(2) L’arête inférieure des ouvertures de portes dans la paroi latérale...
... Dans ce cas, les arêtes inférieures des ouvertures des portes situées dans la paroi
latérale... d’au moins 0,10 m au-dessus du pont”. (Le reste demeure inchangé.)
- 331 211 (7) Dans la version anglaise, remplacer "sump pumps" par "pump sumps".
- 3X1 232 (2) Correction sans objet en français.
- 3X1 240 (2) Correction sans objet en français.

321 222 (4) a) A chaque fois qu'il apparaît, remplacer le terme "éjecteur" par "soupape de

(5) a) i) dégagement à grande vitesse".

(5) d)

321 226 (3)

331 222 (4) a)

(5) a) i)

(5) c)

(5) d)

331 226 (3)

331 222 (5) a) Dans le premier paragraphe, supprimer la dernière phrase entre "une détonation" et "Cet équipement peut consister : ...".

Texte français au lieu de "à gatte fine", lire "à gatte fixe".

331 226 (3) Lire : "331 226 (3)" au lieu de "331 225 (3)".
(L'amendement se rapporte au marginal 331 226 (3)).

331 231 (2) L'amendement se rapporte au 331 232 (2).

2. Amendements selon le document TRANS/WP.15/AC.2/2000/5

Ce document a été adopté avec les corrections suivantes :

Page 1, paragraphe 1, supprimer le numéro 3295 et les parenthèses et lire :

"3079 et les matières dont $61\text{ °C} < p.e. \# 100\text{ °C}$, n.s.a. (acrylate de 2-éthylhexyl stabilisé)".

Annexe 2

Modifications au Règlement annexé au projet d'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

1. Corrections et amendements au document TRANS/WP.15/AC.2/5
(Voir le document TRANS/WP.15/AC.2/5/Corr.1)
2. Annexe C (du Règlement annexé au projet d'Accord)

Chapitre 6

Le document TRANS/WP.15/AC.2/2000/2 a été adopté avec la modification suivante :

“6.3.2 : supprimer la dernière phrase”.

3. Annexe D.1 (du Règlement annexé au projet d'Accord).

Annexe D.1 - DISPOSITIONS TRANSITOIRES GÉNÉRALES

Le document TRANS/AC.6/1999/4 a été adopté avec les modifications suivantes :

1. Lire le paragraphe 1 comme suit :

“1. Les bateaux en service doivent répondre aux prescriptions des marginaux et, le cas échéant, paragraphes et alinéas non mentionnés dans le tableau ci-dessous dans un délai d'un an au plus après la date d'application du présent Règlement.

La construction et l'équipement des bateaux en service doivent être maintenus au moins au niveau de sécurité antérieur.

Dans la présente Annexe D.1:

le terme “bateau en service” signifie un bateau selon l'Article 8 de l'Accord;

le terme “N.R.T.” signifie que la prescription ne s'applique pas aux bateaux en service sauf si les parties concernées sont remplacées ou transformées, c'est-à-dire que la prescription ne s'applique qu'aux bateaux neufs, aux parties remplacées et aux parties transformées; si des parties existantes sont remplacées par des pièces de rechange ou de renouvellement, de même technique et fabrication, il ne s'agit pas d'un remplacement “R” au sens des présentes dispositions transitoires. Par transformation on entend également la modification d'un type de bateau-citerne, d'un type de citerne à cargaison ou d'un état de citerne à cargaison existants en un autre type ou état plus élevé.”

2. Après le paragraphe 1 ci-dessus, insérer l'alinéa, avant le tableau des dispositions transitoires (“Renouvellement du certificat) en remplaçant “l'entrée en application des Annexes du présent Accord” par “la date d'application du présent Règlement”.

3. Tableau des dispositions transitoires

S Dans la 3ème colonne correspondant aux marginaux 110 212 (1), 110 217 (2), 110 217 (3), 110 235, 110 241, 120 241, 210 041, 210 320 (1), 331 208 (1), 3X1 210 (2), 311 211 (2) a) (deuxième phrase), 321 211 (3) a)/331 211 (3) a), 311 217 (6)/331 217 (6), 3X1 231 (4), 3X1 231 (5), 331 242 (2), lire la première phrase comme suit :

“Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service :”

S Biffer les entrées relatives au marginaux 210 318 (2) et 331 221 (5) c).

S Troisième colonne relative au marginal 210 320, lire : “A bord des bateaux en service, les cofferdams peuvent ...” (reste inchangé).

S Troisième colonne relative au marginal 210 422 (1), remplacer “sur les bateaux” par “A bord des bateaux”.

S Troisième colonne relative aux marginaux 3X1 210 (2), dernière phrase, lire :

“A bord des bateaux en service ...” (Reste inchangé)

S Troisième colonne relative au marginal 331 242 (2), dernière phrase, remplacer “de K3” par “d’huile”.

S Troisième colonne relative aux marginaux 3X1 252 (3) b), lire : “A bord des bateaux en service le paragraphe (3) n’est pas applicable ...” (Reste inchangé).

4. Biffer le texte qui vient après le tableau et ajouter les paragraphes 2. et 3. suivants :

“2. Les marchandises pour lesquelles le type N fermé avec clapet réglé au minimum à 10 kPa (0,10 bar) est exigé dans la liste des matières (Appendice 4 de l’annexe B.2) peuvent être transportées dans les bateaux-citernes en service du type N fermé avec clapets réglés au minimum à 6 kPa (0,06 bar) (pression d’épreuve des citernes à cargaison de 10 kPa (0,10 bar)).”

“3. Les bateaux ne transportant que les marchandises dangereuses mentionnées ci-dessous ne sont soumis au présent Accord qu’à partir du 1er janvier 2005 :

Classe 4.1 3175 solides ou mélanges de solides contenant du liquide inflammable ayant un point d’éclair inférieur ou égal à 61° C (tels que préparations et déchets), n.s.a. du chiffre 4° c);

1350 soufre (y compris la fleur de soufre) du chiffre 11° c);

Classe 4.2 matières en vrac des chiffres 3° c) et 16° c);

Classe 9 2969 graines de ricin du chiffre 35° b).

Les bateaux doivent toutefois répondre aux prescriptions des marginaux 10 011 (2) et

10 351 (4) de l'annexe B.1.”

4. Annexe D.2 (du Règlement annexé au Projet d'Accord)

(a) Dans la troisième colonne, marginaux 110 292, 311 292 et 321 292, supprimer :

“Ce qui précède ne s'applique pas aux coquerons avant et arrière.”

(b) Ajouter dans le tableau :

Marginal	Objet	Délais et observations
110 295 (2) 321 215 (2)	Étendue du schéma de stabilité (après avarie)	N.R.T. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service : Au stade final de l'envahissement, l'angle d'inclinaison ne doit pas dépasser : 20° avant que des mesures soient prises pour redresser le bateau; 12° après que des mesures aient été prises pour redresser le bateau.
311 211 (1) (a) 321 211 (1) (a) 331 211 (1) (a)	Contenance maximale des citernes à cargaison	N.R.T. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service : La contenance maximale admissible d'une citerne à cargaison est de 760m ³ .
311 212 (3) 321 212 (2) 331 212 (2)	Emplacement des prises d'air	N.R.T. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service : Les prises d'air doivent être situées à 5 m au moins des orifices de dégagement des soupapes de sûreté.
321 211 (1) (d)	Longueur des citernes à cargaison	N.R.T. Les prescriptions suivantes sont applicables à bord des bateaux en service : La longueur d'une citerne à cargaison peut dépasser 10,00 m et 0,20 L.
