



Conseil Economique  
et Social

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.15/AC.2/4  
4 février 1999

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 DEUXIÈME SESSION  
(19-22 janvier 1999)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphe</u>
Participation . . . . .	1
Adoption de l'ordre du jour . . . . .	2
Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) . . . . .	3 - 31
Restructuration de l'ADN . . . . .	32 - 34
Coopération avec le Groupe de Travail spécial sur l'élaboration d'un projet d'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (AC.6) . . . . .	35 - 80
Programme de travail et calendrier des réunions . . . . .	81
Questions diverses . . . . .	82 - 83

Adoption du rapport . . . . . 84

Annexes

Annexe 1 : Modifications aux prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

Annexe 2 : Modifications apportées pour adapter les Prescriptions ADN aux besoins d'un Accord

Annexe 3 : Propositions de modifications à soumettre au Groupe de travail spécial (AC.6)

---

Additif

Additif 1 : Modifications au document TRANS/WP.15/148

## **PARTICIPATION**

1. La Réunion d'experts sur les Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa deuxième session à Genève du 19 au 22 janvier 1999 sous la présidence de M. K. RIDDER (Allemagne) et la Vice-Présidence de M. G. KAFKA (Autriche). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Italie, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Suisse. Etait également représentée la Commission des Communautés européennes. Etaient également représentées 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 : Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) et l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA).

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

2. La Réunion d'experts a adopté l'ordre du jour de sa première session tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.15/AC.2/3.

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

Document : TRANS/WP.15/AC.2/2 (Rapport sur la première session)

3. En ce qui concerne les questions restées en suspens depuis la session précédente, le Groupe a noté que le marginal 91 403 de l'ADNR avait été aligné sur celui de l'ADN (paragraphe 12 du rapport). Le représentant des Pays-Bas devrait également fournir une illustration correcte des bateaux à citernes indépendants du type C (paragraphe 15).

Document : TRANS/WP.15/AC.2/1999/1 (Fédération de Russie)

4. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté les propositions contenues dans ce document en insistant sur la nécessité d'avoir dans l'ADN des dispositions applicables aussi bien aux bateaux fluviaux qu'aux bateaux fluvio-maritimes. Il a été fait remarquer que les bateaux à cargaison sèche conformes aux prescriptions pertinentes des conventions SOLAS et MARPOL peuvent être utilisés conformément aux prescriptions de la Partie 4 de l'annexe B.1 de l'ADN.

Marginal 110 211 (Cales)

5. Il a été décidé de s'en tenir aux dispositions actuelles de l'ADN car les amendements proposés reviendraient à introduire des prescriptions qui feraient double emploi avec les prescriptions techniques applicables à tous les bateaux de navigation intérieure (Annexe à la Résolution No.17 révisée du Groupe de travail principal des transports par voie navigable du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe).

6. En effet, selon le marginal 10 001, les prescriptions de l'ADN ne font que compléter, pour les bateaux destinés au transport des marchandises dangereuses, celles de l'annexe à la résolution No.17 applicable de manière générale à tous les bateaux.

Marginal 110 232 (Réservoirs à combustible)

7. Le représentant de la Fédération de Russie a proposé que les réservoirs à combustible soient conçus de manière à ce qu'il n'y ait pas contact direct entre le combustible et le fond du bateau ou les parois extérieures, avant d'éviter une pollution de l'eau en cas de dommages au fond ou à ces parois.

8. Le représentant de la CCNR a signalé que cela ne serait pas logique puisque ce contact direct est autorisé lorsque le combustible est transporté en bateau-citerne en tant que cargaison. Cela reviendrait donc à mettre en cause le principe du transport en bateaux-citernes à une seule coque et il conviendrait d'examiner les répercussions de cette proposition.

9. Il a été souligné en outre que cette proposition concernerait tous les bateaux et qu'elle relèverait donc plutôt de l'annexe à la résolution No. 17. Il a donc été décidé de s'en tenir au texte actuel de l'ADN.

Marginaux 110 292/311 292 (Issue de secours)

10. L'introduction de 0,075 m comme distance minimale au-dessus du plan de flottaison en cas d'avarie, au lieu de 0,10 m, n'a pas été retenue.

Marginaux 110 294 (1)/311 214 (Stabilité à l'état intact)

11. La modification proposée a été adoptée (voir annexe 1).

Marginaux 110 295/311 215 (Stabilité après avarie)

12. Il a été décidé de s'en tenir au texte actuel de l'ADN.

Marginal 120 294 (Stabilité à l'état intact)

13. La modification à ce marginal visant à y introduire l'interdiction du transport de conteneurs non fixés, n'a pas été acceptée, car ce marginal est relatif à la construction des bateaux et les prescriptions relatives à l'arrimage figurent au marginal 10 414. Il a toutefois été décidé d'aligner le texte français du marginal 120 294 (4) sur le texte anglais (voir annexe 1).

Marginaux 3X1 210 (2) (Protection contre la pénétration des gaz)

14. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué que, selon l'expérience dans son pays, il n'était pas nécessaire de prévoir des seuils des ouvertures des portes si la superstructure s'élevait de 0,50 m au-dessus du niveau du pont, formant au-dessus d'elle un espace aéré ouvert.

15. Le représentant des Pays-Bas a dit, qu'au lieu de l'amendement proposé, il suffisait de remplacer "les seuils" par "les côtés les plus bas des ouvertures".

Marginaux 3X1 211 (Espaces de cales et citernes à cargaison)

16. Le représentant de la Fédération de Russie a proposé de porter le volume maximal admissible d'une citerne à cargaison de 380 m<sup>3</sup> à 760 m<sup>3</sup>, comme c'est le cas pour de nombreux bateaux-citernes dans son pays.

17. Le Président a répondu qu'il était possible pour la Fédération de Russie de prévoir des exceptions à la réglementation ADN pour sa flotte sur la Volga notamment mais qu'il était dangereux pour la sécurité de la navigation sur le Rhin et le Danube qui traversent beaucoup d'agglomérations d'autoriser d'aussi grandes citernes.

18. Le représentant de la CCNR a rappelé l'historique de ce choix de 380 m<sup>3</sup> qui correspondait à la taille d'une péniche dans les années 1940. Il avait alors été estimé, sur la base de statistiques et d'évaluation de risques, que le risque acceptable pour une citerne ne devrait pas dépasser celui posé par une péniche et l'on en avait déduit ce volume maximal. Avant d'accepter une augmentation de ce volume, il conviendrait de procéder à de nouvelles études et évaluations de risque.

19. Le représentant de la Fédération de Russie a dit qu'il pourrait retirer sa proposition pour ce qui est des gaz liquéfiés mais pas pour les autres produits.

20. Il a indiqué que la meilleure solution de sécurité serait l'exigence de doubles fonds et qu'il était impossible de transformer toute la flotte dans son pays.

21. La proposition de la Fédération de Russie concernant la taille des citernes n'a pas été acceptée. Pour ce qui est du reste de la proposition relative à ces marginaux, la Réunion d'experts a estimé qu'elle devrait être discutée au préalable au sein du Groupe de travail principal des transports par voies navigables, qui a élaboré la Résolution No.17 révisée.

Marginal 311 232 (Réservoirs à combustibles)

22. La modification à ce marginal n'a pas été acceptée pour les mêmes raisons évoquées pour le paragraphe (1) du marginal 110 232.

Marginaux 321 214 (2) et (3)/331 214 (Stabilité à l'état intact)

23. Cette proposition n'a pas été adoptée.

Marginaux 321 220 (2)/331 220 (2) (Aménagement des cofferdams)

24. Le représentant de la Fédération de Russie a proposé d'autoriser la possibilité de remplir les cofferdams d'un gaz inerte aux fins de la protection contre l'incendie, en alternative au remplissage par l'eau.

25. Le représentant des Pays-Bas a souligné que les gaz inertes permettaient effectivement d'empêcher la formation d'atmosphères explosibles, mais que cette protection ne serait pas suffisante pour empêcher la propagation de la chaleur en cas d'incendie dans la salle des machines, contrairement au remplissage par l'eau. La proposition n'a pas été acceptée.

26. La proposition de ne pas répéter dans les chapitres 1, 2 et 3 de la Partie 3 de l'annexe B2 les marginaux communs aux trois chapitres n'a pas été adoptée car chaque chapitre concerne un type particulier de bateau et doit donc former un tout pour le lecteur.

Document : TRANS/WP.15/AC.2/1999/4 (Secrétariat)

27. Plusieurs délégations ont signalé qu'elles n'avaient reçu ce document que très tardivement et qu'elles n'avaient pas eu le temps de l'étudier en détail. Comme l'alignement du niveau de sécurité de l'ADN sur celui de l'ADNR est un principe acquis, la Réunion a décidé d'adopter globalement ces propositions d'alignement sur l'ADNR, sous réserve des vérifications de concordance.

28. Les délégations ont été invitées à communiquer avant le 29 janvier leurs remarques éventuelles, notamment éditoriales pour que les amendements proposés dans ce document puissent être annexés au rapport. (voir TRANS/WP.15/AC.2/4/Add.1).

29. Le secrétariat a également été invité à compléter ce document par les amendements relatifs à l'appendice 4 de l'appendice B.2.

30. Le secrétariat a été invité à publier, si possible, les pages de remplacement. Le secrétariat tachera de présenter une version consolidée des prescriptions ADN telles que modifiées à la présente session et à la précédente pour la prochaine session de la Réunion d'experts. La version révisée consolidée définitive serait donc préparée pour la Conférence diplomatique d'adoption du projet d'Accord ADN, et publiée ensuite.

Documents TRANS/WP.15/151 et TRANS/WP.15/153, annexe 2

31. La Réunion d'experts a pris note des nouveaux amendements à l'ADR, entrés en vigueur le 1er janvier 1999, et a estimé que ces amendements n'affectaient pas l'ADN.

## **RESTRUCTURATION DE L'ADN**

Document : TRANS/WP.15/AC.2/1998/3

32. Un membre du secrétariat a informé la Réunion d'experts de l'état d'avancement des travaux de la restructuration du RID/ADR.

33. Il a souligné que pour l'ADN, il y aura des adaptations à faire, au moins dans l'Annexe B.1, du fait que pour la classification des matières l'utilisation des chiffres de l'énumération sera abandonnée et remplacée par un nouveau système.

34. Le représentant de l'Allemagne a annoncé qu'il travaillait sur un projet de restructuration de l'ADN, à la suite de celle du RID/ADR, projet qui sera soumis à la prochaine session de la Réunion d'experts.

## **COOPÉRATION AVEC LE GROUPE DE TRAVAIL SPÉCIAL SUR L'ÉLABORATION D'UN PROJET D'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES (ADN)**

Document : TRANS/WP.15/AC.2/1999/2

35. A la demande du Groupe de travail spécial (AC.6), la Réunion d'experts a examiné et adopté sans changement la Formule pour les demandes d'autorisations spéciales en vertu du paragraphe 2 de l'article 7 de l'Accord, ainsi que les Critères de classification des matières aux fins du transport en bateaux-citernes (voir TRANS/WP.15/AC.2/1999/2).

Documents : TRANS/WP.15/148  
TRANS/WP.15/AC.2/2,annexe 2  
TRANS/WP.15/AC.6/16, -/Add.1 et -/Add.2

36. Sous la présidence de M. G.Kafka ((Vice-Président de la Réunion), qui avait préparé un document de base (INF.2) pour la discussion, la Réunion d'experts a examiné les prescriptions ADN pour les adapter aux besoins d'un accord. Les modifications que propose la Réunion sont reproduites en annexe 2.

Marginal 10 001 (Applicabilité d'autres règlements)

37. La Réunion est convenue de modifier le paragraphe (1) de ce marginal pour y référer de façon générale aux prescriptions locales, régionales ou internationales applicables qui doivent s'appliquer à tous les bateaux conformément à l'article 9 de l'accord (voir annexe 2).

Marginal 10 014 (Définitions)

Règlements

38. Il a été suggéré de supprimer, dans ce marginal, la définition de l'acronyme ADN puisqu'il s'agit de l'acronyme de l'accord même.

Divers

Autorité compétente

39. Cette notion étant très importante, la Réunion d'experts propose de la répéter, telle qu'elle figure au marginal 6000(1), elle devra figurer dans l'article 3 du projet d'accord ainsi que dans les marginaux 10 014 et 210 014.

40. le Président a souligné qu'il faudra revenir à cette définition, à la lumière de la restructuration du RID/ADR où dans la définition de "autorité compétente", le mot "autorité" serait remplacé par "organisme" ("body" en anglais), afin de mieux refléter l'idée d'un organisme désigné par la loi nationale sans imposer des restrictions liées avec la notion d'"autorité" qui a un sens très étroit dans la législation nationale de certains Etats.

Société de classification agréée

41. Il faudra ajouter à la définition actuelle : "conformément au chapitre 4 de l'annexe 2" (concerne aussi le marginal 210 014).

### Organisme de visite

42. Le représentant de la Belgique a proposé d'introduire dans le marginal 10 014 une définition de l'organisme de visite (inspection body).

43. Le Président l'a invité à faire une proposition dans ce sens.

### Marginal 10 240 (Dispositifs d'extinction d'incendie)

44. Il a été décidé de faire référence aux règlements visés par l'article 9 du projet d'accord au lieu des "Recommandations de prescriptions techniques unifiées applicables aux bateaux de navigation intérieure", mentionnées au premier alinéa du marginal 10 240.

45. Le représentant de la Suisse a signalé que des systèmes fixes d'extinction d'incendie dans les salles de machine sont prescrits au marginal 110 240 (2) mais qu'il n'existe pas de prescriptions techniques les concernant, ces prescriptions dans le régime rhénan étant incluses dans le Règlement de visite. Il a donc proposé d'introduire dans l'ADN les prescriptions en la matière figurant dans le règlement de visite du Rhin.

46. La Réunion a noté l'importance de ces systèmes fixes d'extinction d'incendie dans les salles de machine du point de vue de la sécurité, et est convenue que pour le moins la prescription du marginal 110 240 (2) devrait être complétée par une prescription de conformité avec les règlements visés à l'article 9.

47. Toutefois les avis étaient partagés quant à la nécessité d'introduire les prescriptions techniques en question dans le texte même de l'ADN. Il serait éventuellement préférable de les proposer au groupe SC3/WP.3 pour compléter l'annexe au Règlement 17. En tout état de cause, une proposition écrite serait nécessaire.

48. Le représentant des Pays-Bas a souligné dans ce contexte que l'appendice 3 de l'annexe B.1, concernant la stabilité des bateaux transportant des conteneurs, devrait être supprimé car les prescriptions en question ont été introduites dans le Règlement 17. Les marginaux 110 294 et 120 294 devraient donc aussi être modifiés pour faire référence aux règlements visés par l'article 9.

### Marginal 10 282 (Certificat d'agrément)

49. La Réunion est convenue qu'il conviendrait de modifier le paragraphe (3) pour renvoyer à l'annexe 2 de l'accord, et de supprimer les paragraphes (5) à (8) qui font double emploi avec les prescriptions de l'annexe 2.

50. Un membre du secrétariat, appuyé par le représentant de la CCNR, a dit qu'il ne serait pas souhaitable de répartir les dispositions relatives à l'agrément des bateaux entre l'annexe 1 et l'annexe 2, et qu'il serait probablement préférable de les regrouper toutes au même endroit à savoir l'annexe 2.

51. Certaines délégations estimaient qu'il conviendrait cependant de conserver dans l'annexe 1 certaines dispositions de premier intérêt pour le propriétaire de bateau. Les avis étaient partagés à ce sujet, puisque toutes les dispositions de l'annexe 2 seraient de premier intérêt pour un propriétaire du bateau. Il a néanmoins été décidé de conserver certaines dispositions au marginal 10 282 (voir annexe 2); il reviendrait au groupe AC.6 de se prononcer sur la question de savoir si ces dispositions devraient également figurer dans l'annexe 2 afin de disposer d'une annexe complète relative à l'agrément des bateaux.

52. Il a notamment été décidé de conserver dans son intégralité le paragraphe (4) du marginal 10 282 afin de ne pas avoir à modifier le modèle 1 de certificat d'agrément de l'appendice B1, qui fait référence au marginal 10 282 (4).

53. Certaines modifications aux paragraphes 1.1.1 (1) et 1.9(4) du chapitre 1 de l'annexe 2, en ce qui concerne la durée maximale de validité des certificats d'agrément (5 ans) comme prévu à l'annexe 1, ont été suggérées (voir annexe 2). De même le paragraphe (9) du marginal 10 282 pourrait être repris dans l'annexe 2.

#### Marginal 10 283 (Certificat d'agrément provisoire)

54. Il a été convenu de ne pas modifier ce marginal. Dans la version anglaise du paragraphe 1.1.2 de l'annexe 2, le terme "Temporary" devrait être remplacé par "provisional".

#### Marginal 10 381 (1) (e)

55. La question s'est posée de savoir s'il conviendrait de requérir la présence à bord d'un exemplaire complet de l'ADN, ou comme à présent, seulement les parties qui intéressent un type de transport donné (Annexes A et B.1 pour les cargaisons sèches, A et B.2 pour les bateaux-citernes). Les avis étaient partagés, mais dans l'ensemble la majorité des délégations préféreraient s'en tenir à la situation actuelle, tout en admettant que les textes de l'accord lui-même, de l'annexe 2, et plus probablement des annexes 3 et 4 seraient également utiles à bord.

56. Les délégations ont été invitées à réfléchir à la question et l'alinéa 1 e) est provisoirement modifié pour inclure le texte de l'accord, l'annexe 1 (annexes A et B.1 du marginal 10 381 et A et B.2 au marginal 210 381) et les annexes 2 à 4 (voir annexe 2).

#### Marginal 10 500 (Signalisation)

57. La Réunion a décidé de conserver la référence au chapitre 3 du CEVNI en ce qui concerne la signalisation des bateaux, car les prescriptions en matière de signalisation figurent dans ce marginal 10 500 et le CEVNI contient les spécifications techniques normatives concernant les feux et cônes à utiliser pour la signalisation. Aux fins de l'harmonisation des prescriptions techniques, il ne serait donc pas approprié de faire référence à des règlements prévus à l'article 9 de l'accord qui pourraient contenir des spécifications différentes.

#### Marginal 10 501 (Mode de circulation)

58. Il a été décidé de supprimer la mention "locales" après autorités compétentes car la désignation d'une autorité compétente dans tel ou tel domaine visé par l'ADN relève du droit national et ce sont donc les textes administratifs officiels qui désignent la compétence d'une personne ou d'un organe donné pour l'application des diverses dispositions de l'ADN.

Marginaux 10 501, 10 504(4), 10 508

59. Plusieurs délégations ont souhaité supprimer ces marginaux parce que les restrictions qui y sont mentionnées ou les dispositions en matière de notifications relèvent d'autres règlements ayant trait à la navigation.

60. Un membre du secrétariat a souligné que compte tenu de l'article 6 du projet d'accord (Droit des Etats), et de l'expérience avec l'ADR, il serait souhaitable de maintenir dans les annexes de l'ADN toute disposition relative à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, ou d'indiquer tous les cas où, pour des raisons de sécurité spécifiques, des Etats peuvent imposer unilatéralement des mesures plus contraignantes que celles imposées par l'accord (voir par exemple marginal 10 599 de l'ADR), afin d'éviter à l'avenir des disputes entre Etats sur des questions relevant de la facilitation des transports et de la suppression des barrières au commerce international.

61. La Réunion a décidé de maintenir ces textes, même s'ils font double emploi avec ces prescriptions d'autres règlements. Les dispositions du marginal 10 508 pourraient toutefois être simplifiées, pour ne retenir que les dispositions spécifiques au transport des marchandises dangereuses dans le cadre des obligations de notification prévues par d'autres règlements.

Marginaux 110 294(2) et 120 294(2) et appendice 3 à l'annexe B1

62. La Réunion est convenue que l'appendice 3 à l'annexe B1 pouvait être supprimé puisque les dispositions en matière de stabilité des bateaux porte-conteneurs relèvent des règlements visés à l'article 9 et que les dispositions en question ont été intégrées à l'annexe de la Recommandation No.17. Les marginaux 110 294 (2) et 120 294 (2) devraient être adaptés en conséquence (voir annexe 2).

Appendice 4 à l'annexe B.1

63. Le représentant de la France a estimé qu'il y a contradiction entre le marginal 10 315 et l'appendice 4 à l'annexe B.1, dans la mesure où le marginal 10 315 prévoit que l'autorité compétente approuve la formation alors que l'appendice 4 à l'annexe B.1 prévoit des mesures détaillées pour les programmes de formation, ce qui enlève toute liberté d'action à l'autorité compétente. Il a donc suggéré de supprimer cet appendice.

64. Le Président a rappelé le souhait de la Commission européenne d'harmoniser au niveau de l'Union européenne, tant pour les transports routiers que par voies de navigation intérieures, les dispositions en matière de formation, ceci afin d'assurer des conditions équilibrées de concurrence commerciale.

65. Le représentant de la France a été invité à soulever la question auprès du groupe AC.6.

Marginaux de l'annexe B.2

66. Le Secrétariat a été prié d'apporter aux marginaux de l'annexe B.2 les mêmes modifications qu'aux marginaux correspondant de l'annexe B.1 (voir annexe 2).

Annexes 3 et 4 du Projet d'accord : Dispositions transitoires

Document : TRANS/WP.15/AC.2/1999/3

67. A la demande du Groupe AC.6, la Réunion d'experts a discuté des aspects techniques des dispositions transitoires.

68. Il a été convenu de biffer le paragraphe 3 a) des dispositions transitoires générales de l'annexe 3 et de supprimer également les dispositions transitoires arrivant à échéance en 1997 ou en 1998, qui ne sont donc plus pertinentes (voir annexe 3).

69. Le représentant de la Suisse a proposé de biffer toutes les dispositions transitoires arrivant à échéance au renouvellement du certificat d'agrément car tous les bateaux naviguant sur le Rhin seraient mis en conformité avant l'entrée en vigueur de l'accord par le biais de ces dispositions figurant actuellement dans l'ADNR.

70. Le représentant de la Belgique a répondu qu'il faudrait au préalable examiner comment vont s'appliquer ces dispositions dans le cadre de l'annexe 3, c'est-à-dire des dispositions concernant tous les bateaux quel que soit le bassin de navigation.

71. Le représentant de l'IACS a souhaité que l'on clarifie quelles seraient les dispositions transitoires applicables aux bateaux qui sont en construction à l'entrée en vigueur de l'Accord.

72. La Réunion d'experts a invité le secrétariat à diviser le tableau des dispositions transitoires en deux parties : celles concernant les bateaux à cargaison sèche et celles des bateaux-citernes.

73. Elle a également invité les délégations à présenter sous forme de document écrit toute proposition de modification à ces annexes.

74. Le représentant de la Fédération de Russie a déclaré que son pays accordait beaucoup d'importance aux annexes sur les dispositions transitoires car il y existe de nombreuses questions d'ordre technique à soulever qui nécessitent davantage de travail.

75. Le Président a rappelé que l'annexe 4 a été prévue spécifiquement pour les bateaux des pays non rhénans, et qu'il a, à maintes reprises, notamment au sein de la Commission du Danube, exhorté - sans grand succès - les pays non rhénans à présenter des propositions pour cette annexe 4 compte tenu de l'état de leur flotte actuelle. Il a donc invité le représentant de la Fédération de Russie à formuler le plus rapidement possible les propositions qu'il juge nécessaire afin qu'elles puissent être étudiées avant l'examen du projet d'Accord par la Conférence diplomatique.

## Chapitre 2 de l'annexe 2

76. La Réunion a noté que lorsque l'article 7 du projet d'accord avait été rédigé, il avait été prévu que des dispositions correspondantes, prévoyant la possibilité pour les Parties contractantes de conclure entre eux des accords bilatéraux ou multilatéraux de durée limitée, figureraient aux annexes A, B.1 et B.2 de l'annexe 1, sur le modèle des marginaux 2002 et 10 602 de l'ADR. Cette possibilité existe également dans le RID, et est acceptée dans le cadre législatif de l'Union européenne. Il a été souligné que ces accords spéciaux dérogeant aux prescriptions de l'ADN ne seraient valables que sur le territoire des Parties contractantes signataires de ces accords. Cette possibilité, au niveau du RID et de l'ADR, est généralement utilisée pour accélérer la mise en oeuvre effective de dispositions adoptées par le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses de l'ONU ou le groupe WP.15 ou la Réunion commune RID/ADR avant leur entrée en vigueur officielle dans le RID et l'ADR.

77. La Réunion a également noté que l'annexe 2 du projet d'accord contient un chapitre 2 pour des équivalences et des dérogations d'un autre ordre, puisqu'il s'agit de reconnaître des prescriptions différentes de celles de l'ADN mais jugées équivalentes du point de vue de la sécurité, et d'accorder des dérogations à titre d'essai. Ces équivalences et dérogations ne peuvent être accordées qu'après avis favorable du comité d'administration, mais elles sont ensuite valables sur les voies de navigation intérieure de toutes les Parties contractantes.

78. Le Président a fait remarquer que ces dérogations ou équivalences pour des cas particuliers ne seraient peut-être pas aussi facilement acceptable pour la Commission européenne que celles accordées dans le cadre des accords bilatéraux ou multilatéraux, à cause du risque de fausser les règles de concurrence loyale.

79. La Réunion a suggéré que l'article 7 pourrait être modifié par l'addition d'un paragraphe ayant trait à ce type de dérogations et d'équivalences, et que toutes les dispositions en matière de dérogation et d'équivalences, (y compris accords bilatéraux/multilatéraux) soient groupées dans le Chapitre 2 de l'annexe 2.

80. Le secrétariat a été invité à soumettre des propositions à cet effet au groupe AC.6, en les étayant d'exemples concrets.

## **PROGRAMME DE TRAVAIL ET CALENDRIER DES REUNIONS**

81. La Réunion d'experts a noté que sa prochaine session aurait lieu du 17 au 21 janvier 2000. Elle devra examiner :

- des propositions d'alignement des dispositions de l'ADN sur l'ADNR;
- des propositions diverses d'amendements;
- le texte de l'annexe 1 du projet d'accord ADN, tel que préparé par le secrétariat;
- les propositions de restructuration de l'ADN qui seront soumises par l'Allemagne.

## **QUESTIONS DIVERSES**

Hommage à M. J. Döhrn (Allemagne)

82. La Réunion a noté que M. J. Döhrn, qui participe aux travaux sur l'ADN depuis 1986, prenait sa retraite et ne participerait plus aux sessions de la Réunion d'experts. La Réunion lui a chaleureusement souhaité une bonne, longue et heureuse retraite.

Hommage à M. M. Damen (Pays-Bas)

83. La Réunion a également noté que M. M. Damen qui a notamment activement contribué à l'élaboration du projet d'accord ADN, venait de se voir attribuer de nouvelles fonctions et ne pourrait donc plus participer aux travaux de la Réunion d'experts ni du groupe AC.6. Elle lui a souhaité ses meilleurs vœux de réussite dans ses nouvelles fonctions.

**ADOPTION DU RAPPORT**

84. La Réunion d'expert a adopté les paragraphes 1 à 48 du rapport, et l'adoption des textes non disponibles dans toutes les langues lors de la lecture du rapport s'est faite par correspondance.

---

Annexe 1

Modifications aux prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

1. Modifications sur la base du document TRANS/WP.15/AC.2/1999/1

110 294 (1)

311 214 Lire :

"Les prescriptions de stabilité à l'état intact doivent être intégralement respectées, notamment les prescriptions établies à partir du calcul de stabilité après avarie".

120 294 Dans le texte français, ajouter à la fin :

"Cette disposition ne s'applique que si tous les conteneurs sont fixés conformément à la pratique maritime normale et si le document correspondant, confirmant la stabilité, a été agréé par l'autorité compétente."

3X1 210 (2) Remplacer "les seuils" par "les côtés les plus bas des ouvertures".

2. Modifications apportées sur la base du document TRANS/WP.15/AC.2/1999/4

L'ensemble du document TRANS/WP.15/AC.2/1999/4 a été adopté avec les modifications suivantes :

10 500 (1) Ajouter, dans le tableau, dans la première rubrique de la classe 3, dans la colonne chiffre : "6° et 7° b)".

Annexe 2

Modifications apportées pour adapter les Prescriptions ADN aux besoins d'un Accord

Document TRANS/WP.15/AC.2/1999/2

Les textes relatifs à l'exemple de formule pour les demandes d'autorisation ainsi que les critères à appliquer pour délivrer de telles autorisations, ont été adoptés sans modification.

10 001 Modifier comme suit :

(1) Conformément à l'Article 9 de l'Accord, les transports restent soumis aux prescriptions locales, régionales ou internationales applicables, de façon générale, aux transports de marchandises par voies de navigation intérieures.

(2) Dans le cas où les prescriptions de la IIème, IIIème ou IVème Partie sont en contradiction avec les prescriptions de la Ière Partie ou avec les prescriptions visées au paragraphe (1) ci-dessus, les prescriptions de la Ière Partie ou celles visées au paragraphe (1) ci-dessus, ne s'appliquent pas.

Toutefois, les prescriptions du marginal 10 011 prévalent sur celles des IIème, IIIème et IVème Parties.

(3) Inchangé.

10 014 Supprimer la définition de l'acronyme "ADN";

Insérer la définition de l'"Autorité compétente" telle qu'elle figure au marginal 6000(1);

Ajouter à la définition actuelle de la "Société de classification agréée" :

"Conformément au chapitre 4 de l'annexe 2"

10 240 Lire comme suit :

"Tout bateau doit être pourvu, en plus des appareils d'extinction d'incendie prévus par les prescriptions visées au marginal 10 001 (1), d'au moins deux extincteurs ..." (reste inchangé).

10 282 (3) Modifier pour lire comme suit :

"Le certificat d'agrément est délivré conformément aux prescriptions et procédures prévues à l'annexe 2. Il doit être conforme au modèle No.1 de l'appendice 1 à la présente annexe".

(Supprimer la dernière phrase).

210 282 (3) Modifier pour lire comme suit :

"Le certificat d'agrément est délivré conformément aux prescriptions et procédures prévues à l'annexe 2. Il doit être conforme au modèle No.1 de l'appendice 1 à la présente annexe".

(Supprimer la dernière phrase).

210 329 Remplacer "Recommandations ... de navigation intérieure".

et "au paragraphe 15.9.4... de navigation intérieure" par "prescriptions visées au marginal 10 001 (1)".

210 381 (1) e) : Lire comme suit :

"e) un exemplaire de l'ADN avec son annexe 1 (au moins l'annexe A et l'annexe B.2) et ses annexes 2, 3 et 4".

3X1 250 (1) Remplacer "Recommandations ... de navigation intérieure" par :

"prescriptions visées au marginal 10 001 (1)".

10 282 (4) Ajouter à la fin : "(voir aussi le paragraphe 1.10 du chapitre 1 de l'annexe 2)

10 282 (5), (6), (7) et (8) : supprimer.

10 381 (1) e) : Lire comme suit :

"e) un exemplaire de l'ADN avec son annexe 1 (au moins l'annexe A et l'annexe B.1) et ses annexes 2, 3 et 4".

10 501 et 10 504 : Supprimer le mot "locales" après "autorités compétentes" (suppression à effectuer systématiquement dans tous les marginaux où le mot "locales" serait employé après "autorités compétentes").

110 294 (2) et 120 294 (2) Modifier pour lire comme suit :

"En cas de transport de conteneurs, la preuve de la stabilité suffisante doit en outre être fournie conformément aux dispositions des règlements visés au marginal 10 001 (1)."

Appendice 3 de l'annexe B.1 : supprimer et renuméroter en conséquence l'appendice 4.

### Annexe B.2

210 001 Modifier comme suit :

(1) Conformément à l'Article 9 de l'Accord, les transports restent soumis aux prescriptions locales, régionales ou internationales applicables, de façon générale, aux transports de marchandises par voies de navigation intérieures.

(2) Dans le cas où les prescriptions de la IIème et IIIème Partie sont en contradiction avec les prescriptions de la Ière Partie ou avec les prescriptions visées au paragraphe (1) ci-dessus, les prescriptions de la Ière Partie ou celles visées au paragraphe (1) ci-dessus, ne s'appliquent pas.

Toutefois, les prescriptions des marginaux 210 003 à 210 121 prévalent sur celles des IIème et IIIème Parties.

(3) Inchangé.

210 014 Supprimer la définition de l'acronyme "ADN";

Insérer la définition de l'"Autorité compétente" telle qu'elle figure au marginal 6000(1);

Ajouter à la définition actuelle de la "Société de classification agréée" :

"Conformément au chapitre 4 de l'annexe 2".

210 240 Lire comme suit :

"Tout bateau doit être pourvu, en plus des appareils d'extinction d'incendie prévus par les prescriptions visées au marginal 210 001 (1), d'au moins deux extincteurs ..." (reste inchangé).

210 501 et 210 504

Supprimer les mots "locales" après "autorités compétentes" (Suppression à effectuer systématiquement dans tous les marginaux où le mot "locales" serait employé après "autorités compétentes").

Annexe 3

Propositions de modifications à soumettre au Groupe de travail spécial (AC.6)

Proposition de modifications au document TRANS/WP.15/AC.2/1999/3

Page 2 : Supprimer le paragraphe 3 a)

Tableau : Biffer les dispositions transitoires qui arrivent à échéance en 1997 et 1998.

Proposition de modifications suggérées au document TRANS/AC.6/16/Add.2

Paragraphe 1.1.1 : Ajouter "Le certificat d'agrément est valable au plus pendant cinq ans".

Paragraphe 1.9 (4) : Modifier la dernière phrase pour lire comme suit :

"La durée de validité, qui ne doit pas dépasser cinq ans, doit être mentionnée dans le certificat d'agrément".

Proposition de modification à l'article 3 du projet d'accord (Voir TRANS/AC.6/16/Add.1)

Ajouter les définitions suivantes :

- f) par "société de classification agréée", une société de classification agréée par les autorités compétentes conformément au chapitre 4 de l'annexe 2.
  - g) par "autorité compétente", une autorité désignée ou reconnue comme telle dans chaque Etat et pour chaque cas en liaison avec les prescriptions du présent Accord.
  - h) par "organisme de visite", un organisme nommé ou reconnu par l'administration de l'Etat aux fins de l'inspection des bateaux de navigation intérieure conformément aux procédures prévues au chapitre 1 de l'annexe 2.
-