



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/23
31 janvier 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupes 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 voie
de navigation intérieure (ADN)

**RAPPORT DE LA RÉUNION COMMUNE D'EXPERTS SUR
SA ONZIÈME SESSION*
(23 et 24 janvier 2007)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION	1	3
II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (point 1 de l'ordre du jour)	2	3
III. ÉLECTION DU BUREAU (point 2 de l'ordre du jour)	3	3
IV. ÉTAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIEURE (ADN) (point 3 de l'ordre du jour).....	4 – 15	3

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/23.

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
V. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT ANNEXÉ À L'ADN (point 4 de l'ordre du jour)	16	5
VI. QUESTIONS RELATIVES À L'AGRÈMENT DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION (point 5 de l'ordre du jour)	17 – 20	6
VII. PROGRAMME DE TRAVAIL (point 6 de l'ordre du jour)	21 – 23	6
VIII. QUESTIONS DIVERSES (point 7 de l'ordre du jour).....	24 – 25	7
IX. ADOPTION DU RAPPORT (point 8 de l'ordre du jour)	26	7
Annexe		
Textes adoptés par la Réunion commune d'experts		8

I. PARTICIPATION

1. La Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) a tenu sa onzième session à Genève les 23 et 24 janvier 2007. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Pays-Bas et Suisse. Un représentant de la Commission européenne a également participé à la session. Étaient 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 étaient également représentées: l'Association internationale des sociétés de classification (AISIC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) et l'Union européenne de navigation fluviale (UENF).

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/22 et -/Add.1

2. Les participants à la Réunion commune ont adopté l'ordre du jour qui avait été établi par le secrétariat.

III. ÉLECTION DU BUREAU

3. Sur proposition du représentant de la France, M. H. Rein (Allemagne) a été élu Président.

IV. ÉTAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIE DE NAVIGATION INTÉRIEURE (ADN)

Documents informels: INF.2 (Allemagne et Pays-Bas)
INF.3 (Secrétariat)

4. Les participants à la Réunion commune ont noté que, depuis la dernière session, la Bulgarie avait adhéré à l'ADN, ce qui portait à cinq le nombre total d'États contractants (Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie et Pays-Bas).

5. Les représentants de la France et de l'Allemagne ont informé la Réunion commune que l'on pouvait s'attendre que leurs pays respectifs ratifieraient l'ADN au cours de la seconde moitié de 2007. Les conditions pour une entrée en vigueur de l'ADN (sept États contractants) seraient vraisemblablement réunies avant la fin de l'année.

6. La Réunion commune a aussi été informée que la Commission européenne avait élaboré un nouveau projet de directive qui remplacerait les directives existantes dans le cadre de l'ADR et du RID (94/55/CE et 96/49/CE). Cette directive unique, applicable aux transports intérieurs de marchandises dangereuses, permettrait d'appliquer au trafic intérieur et intracommunautaire dans l'Union européenne, à compter du 1^{er} janvier 2009, les annexes A et B de l'ADR, le RID et le Règlement annexé à l'ADN. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que l'adoption de cette directive par le Parlement européen et par le Conseil de l'Union européenne était une des priorités de la présidence allemande et qu'au cas où cet objectif ne serait pas atteint

avant le 30 juin 2007, le Gouvernement portugais, qui assurerait la présidence suivante, avait indiqué qu'il donnerait aussi la priorité à une adoption rapide de cette nouvelle directive.

7. Le Président a indiqué que le Comité des transports de marchandises dangereuses de la CCNR avait tenu une réunion spéciale le 22 janvier pour débattre de ces éléments nouveaux et d'un éventuel programme de travaux futurs, en se fondant sur un document élaboré par les Gouvernements allemand et néerlandais, reproduit dans le document informel INF.2. Il a dit que la plupart des États membres de la CCNR étaient en faveur d'une rapide unification de la législation applicable aux transports des marchandises dangereuses sur le Rhin et qu'ils appuieraient donc le passage du régime de l'ADNR au régime de l'ADN à compter de 2009. La délégation de la Suisse avait toutefois exprimé le souhait de voir l'ADNR continuer à s'appliquer en parallèle à l'ADN au cours d'une période transitoire de cinq à dix ans. Certains États membres de la CCNR avaient reconnu que l'application de l'ADN à compter du 1^{er} janvier 2009 dans le cadre de la Directive européenne pourrait causer des problèmes sur le plan administratif au début. Ils avaient proposé de reporter éventuellement son application au 1^{er} janvier 2011. Au cours de cette période, tant l'ADNR que l'ADN pourraient s'appliquer.

8. Le représentant de l'Autriche a exprimé son inquiétude face à cette dernière proposition et a expliqué que cela obligerait les membres de la profession dans son pays à appliquer pendant cette période au moins trois régimes juridiques différents pour le trafic intracommunautaire: l'ADNR pour le transport sur le Rhin, l'ADN pour le transport aux Pays-Bas, en Autriche, en Hongrie et en Bulgarie et la législation nationale pour le transport dans les pays qui ne seraient pas encore parties à l'ADN, tels que la Slovaquie et la Roumanie. Des problèmes particuliers pourraient se poser sur les sections où le Danube coïncidait avec la frontière entre les pays parties à l'ADN et les pays non parties à l'ADN. Le Président a dit qu'au cas où une telle décision serait prise pour la Directive européenne, il pourrait être envisagé d'appliquer la mesure transitoire aux États membres de la CCNR seulement.

9. Sans nier l'importance du débat sur l'application des différents régimes juridiques, il a été rappelé que, conformément à l'alinéa 1) de l'article 11 de l'ADN, le Règlement annexé ne s'appliquerait qu'un an après l'entrée en vigueur. En conséquence, l'une des premières tâches du Comité de sécurité et du Comité d'administration, devant être institués au titre des articles 17 et 18 de l'ADN, serait de remplacer le Règlement annexé original de 2000 par le Règlement mis à jour qui, à présent et jusqu'au 31 décembre 2008, était celui qui était contenu dans l'«ADN 2007» publié par les Nations Unies sous la cote ECE/TRANS/190.

10. Si l'ADN entrait en vigueur avant le 31 décembre 2007, cette mise à jour devrait être faite au plus tard six mois avant la date d'application du Règlement annexé, en raison de la procédure d'amendements prévue à l'article 20. Le Comité d'administration devrait aussi adopter séparément, avant le 30 juin 2008, un ensemble supplémentaire d'amendements qui entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2009. Le secrétariat pourrait ensuite élaborer l'édition de synthèse de 2009 de l'ADN, qui pourrait être publiée avant la fin de 2008.

11. Si l'ADN n'entrait en vigueur qu'en 2008, le Règlement annexé deviendrait applicable après le 1^{er} janvier 2009, situation qui pourrait être problématique en raison de l'application simultanée de la Directive européenne. La procédure de mise à jour du Règlement annexé dépendrait alors de la date exacte d'entrée en vigueur de l'ADN (procédure d'adoption séparée de l'ADN 2007 et d'un ensemble d'amendements 2009, identique à celle qui est décrite aux

paragraphes 9 et 10 ci-dessus, si l'entrée en vigueur se faisait au début de 2008; adoption directe de l'«ADN 2009» de synthèse si l'entrée en vigueur se faisait à la fin de 2008).

12. Il a aussi été rappelé que, conformément à la résolution adoptée le 25 mai 2000 par la Conférence diplomatique chargée de l'adoption de l'ADN, il était prévu que la Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'ADN joue le rôle de Comité de sécurité de l'ADN. Le Comité d'administration devrait être institué sous la forme d'un organe distinct.

13. Il a été noté également que, dès l'entrée en vigueur de l'ADN, les activités liées à celui-ci seraient susceptibles de connaître une forte croissance. Il faudrait mettre à jour sans délai le Règlement annexé et examiner et résoudre les problèmes pratiques de mise en œuvre. De nombreuses questions techniques, telles que celles concernant la construction et l'équipement des bateaux, qui étaient précédemment surtout examinées par la CCNR, dont les décisions étaient ensuite entérinées par les participants à la Réunion commune, devraient à présent être débattues au sein de ladite Réunion commune faisant office de Comité de sécurité. Le Comité d'administration devrait adopter officiellement les propositions d'amendements formulées par la Réunion commune, mais devrait aussi débattre de questions administratives telles que l'agrément des sociétés de classification, les équivalences, etc. En raison de cela, les participants à la Réunion commune sont convenus qu'un total de dix jours de réunion par an (deux fois cinq jours, les sessions de la Réunion commune et du Comité d'administration se tenant l'une à la suite de l'autre, s'il y avait lieu) serait nécessaire à compter de 2008 au lieu des cinq jours de réunion actuellement alloués à la Réunion commune. Le Comité des transports intérieurs devrait en être informé.

14. Le représentant de la Suisse a proposé que, pour un même total de jours de réunion, les sessions soient organisées trois fois par an. Cette proposition n'a pas été acceptée parce qu'un tel calendrier accroîtrait les frais de voyage des représentants, pourrait poser des problèmes d'organisation au secrétariat et ne laisserait pas assez de temps aux délégations pour formuler des propositions entre les sessions.

15. Le représentant de l'Allemagne a accepté d'élaborer un document informel visant à attirer l'attention du Comité des transports intérieurs sur l'éventuelle marche à suivre et sur l'incidence de l'entrée en vigueur de l'ADN sur le programme de travail.

V. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT ANNEXÉ À L'ADN

Document informel: INF.1 (Autriche)

16. Le représentant de l'Autriche a attiré l'attention de la Réunion commune sur les erreurs dans le modèle de certificat d'agrément des bateaux-citernes (8.6.1.3). Les participants à la Réunion commune sont convenus que les corrections proposées devraient être apportées (voir annexe).

VI. QUESTIONS RELATIVES À L'AGRÉMENT DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2007/1 (Rapport de la Réunion d'experts pour l'agrément des sociétés de classification)

Document informel: INF.4 (Fédération de Russie)

17. Les participants à la Réunion commune ont pris note du rapport de la Réunion d'experts, qui s'est tenue à Bonn les 22 et 23 juin 2006, dans le but d'examiner la demande de la société Russian Maritime Register of Shipping, ainsi que la conclusion qui, à condition de disposer de renseignements complémentaires à ceux fournis dans le rapport, indiquait que les experts estimaient que cette société de classification pourrait être recommandée pour agrément au Comité d'administration.

18. Les participants à la Réunion commune ont noté que les renseignements demandés avaient été fournis (voir aussi le document INF.4) et qu'en conséquence l'une des premières tâches du Comité d'administration à sa première session serait de ratifier la liste provisoire des sociétés de classification à recommander pour agrément: Lloyds Register of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Russian Maritime Register of Shipping et Russian River Register.

19. Suite à la requête du représentant de la Fédération de Russie de hâter l'examen de cette demande, les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche et de la France se sont proposés de vérifier les pièces fournies par la société de classification Russian Maritime Register of Shipping et d'informer celle-ci dans un délai d'un mois s'ils estimaient que ces informations n'étaient toujours pas encore entièrement satisfaisantes et devaient être complétées.

20. En réponse aux questions soulevées par le représentant de l'AISC, les participants à la Réunion commune ont confirmé:

a) Que la liste des sociétés de classification recommandées, établie par le Comité d'administration, pourrait aussi être employée pour l'agrément des sociétés de classification au titre de la Directive européenne dans le cadre de l'ADN;

b) Que les sociétés de classification qui n'étaient pas membres de l'AISC pourraient participer aux débats de la Réunion commune ou du Comité d'administration soit par le truchement d'une autre organisation non gouvernementale dotée du statut consultatif soit par le truchement de délégations gouvernementales.

VII. PROGRAMME DE TRAVAIL ET CALENDRIER DES RÉUNIONS

21. Les participants à la Réunion commune ont noté, sans tenir compte des débats précédents sur la probabilité de l'entrée en vigueur de l'ADN en 2007 et sur son incidence sur le programme de travail, que la prochaine session devait avoir lieu du 21 au 25 janvier 2008.

22. Ils devraient examiner les propositions d'amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009, découlant des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN concernant en particulier l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, quinzième édition révisée.

23. Des propositions d'amendements découlant des travaux de la CCNR sur la mise à jour de l'ADNR étaient aussi prévues, en particulier concernant les nouvelles dispositions relatives au transport en navires-citernes des matières polluant le milieu aquatique.

VIII. QUESTIONS DIVERSES

Document: ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 (Mandat et Règlement intérieur du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE (WP.15))

24. Les participants à la Réunion commune ont noté que le mandat du WP.15 couvrait tous les modes de transport intérieurs de marchandises dangereuses et que les sessions de la Réunion commune devaient être considérées comme des sessions spéciales du WP.15, organisées conjointement avec la CCNR et éventuellement avec la Commission du Danube pour traiter des questions liées au règlement annexé à l'ADN.

25. Les participants à la Réunion commune ont relevé que le WP.15 avait adopté le Règlement intérieur, mais que l'article 42 précisant que ces règles s'appliqueraient *mutatis mutandis* aux comptes rendus de la Réunion commune avait été placé entre crochets parce que certaines de ces règles pourraient devoir être adaptées au contexte particulier des travaux de la Réunion commune. Cette question pourrait être examinée à la prochaine session.

IX. ADOPTION DU RAPPORT

26. Les participants à la Réunion commune ont adopté, par correspondance, le rapport sur la onzième session et l'annexe jointe, en se fondant sur un projet élaboré par le secrétariat, qui leur avait été distribué par courrier électronique après la session.

Annexe

TEXTES ADOPTÉS PAR LA RÉUNION COMMUNE D'EXPERTS

Corrections au «modèle du certificat d'agrément de bateaux-citernes»

Dispositif de prise d'échantillons:

Remplacer:
«fermé oui/non^{1, 2}
partiellement fermé oui/non^{1, 2}»
par:
«possibilité de raccordement oui/non^{1, 2}»

Dans le tableau à la page 3 du modèle, remplacer
«prise d'échantillons fermée» et «prise d'échantillons partiellement fermée»
par:
«prise d'échantillons, possibilité de raccordement»

Installation de pulvérisation d'eau:

Ajouter une ligne libellée comme suit:
«alarme de pression interne 40 kPa oui/non^{1, 2}»

Installation de gaz inerte:

Après la ligne
«installation de réfrigération de la cargaison»
insérer la ligne suivante:
«installation d'inertisation oui/non^{1, 2}»

Dans le tableau à la page 3 du modèle, après la ligne
«installation de réfrigération»
insérer la ligne:
«installation d'inertisation».

Prescriptions de construction de la colonne 20:

Ajouter la nouvelle ligne suivante à la fin du n° 8 du modèle de certificat d'agrément:

«répond aux prescriptions de construction de l'(des) observation(s) ... de la colonne 20 du tableau C du 3.2».

Dans le tableau à la page 3 du modèle, il faut ajouter une nouvelle ligne à la fin:
«répond aux prescriptions de construction de l'(des) observation(s) ... de la colonne 20 du tableau C du 3.2».

La version corrigée du 8.6.1.3 se lit comme suit:

«8.6.1.3 Modèle de certificat d'agrément de bateaux-citernes

Autorité compétente:		1
(Place réservée à l'emblème et au nom de l'État)		
Certificat d'agrément n°:		
1.	Nom du bateau	
2.	Numéro officiel	
3.	Type de bateau	
4.	Type de bateau-citerne	
5.	État des citernes à cargaison:	
	1. Citernes à cargaison à pression ^{1,2}	
	2. Citernes à cargaison fermées ^{1,2}	
	3. Citernes à cargaison ouvertes avec coupe-flammes ^{1,2}	
	4. Citernes à cargaison ouvertes ^{1,2}	
6.	Types de citernes à cargaison:	
	1. Citernes à cargaison indépendantes ^{1,2}	
	2. Citernes à cargaison intégrales ^{1,2}	
	3. Parois des citernes à cargaison différentes de la coque ^{1,2}	
7.	Pression d'ouverture des soupapes de dégagement des gaz à grande vitesse/ des soupapes de sécurité	kPa ^{1,2}
8.	Équipements supplémentaires:	
	• Dispositif de prise d'échantillons	
	possibilité de raccordement	oui/non ^{1,2}
	orifice de prise d'échantillons	oui/non ^{1,2}
	• Installation de pulvérisation d'eau	oui/non ^{1,2}
	alarme de pression interne 40 kPa	oui/non ^{1,2}
	• Chauffage de la cargaison	
	chauffage possible à partir de la terre	oui/non ^{1,2}
	installation de chauffage à bord	oui/non ^{1,2}
	• Installation de réfrigération de la cargaison	oui/non ^{1,2}
	• Installation d'inertisation	oui/non ^{1,2}
	• Chambre de pompes sous le pont	oui/non ¹
	• Dispositif de surpression	oui/non ¹
	dans	
	• Conduite de collecte/de retour de gaz selon	
	conduite et installation chauffées	oui/non ^{1,2}
	• Répond aux prescriptions de construction de l'(des) observation(s)	
	de la colonne 20 du tableau C du 3.2	
9.	Installations électriques:	
	• Classe de température:	
	• Groupe d'explosion:	
10.	Débit de chargement:	m ³ /h
	ou voir instructions de chargement	
11.	Masse volumique (densité) admise:	
<hr/>		
¹ Rayer la mention inutile.		
² Si les citernes à cargaison ne sont pas toutes du même état: voir p. 3.		

- 12. Observations supplémentaires:
- 13. La validité du présent certificat d'agrément expire le (date)
- 14. Le certificat d'agrément précédent n° a été délivré le
par (autorité compétente)
- 15. Le bateau est admis au transport de marchandises dangereuses énumérées dans l'attestation
jointe au présent certificat à la suite:
 - d'une visite du¹ (date)
 - de l'attestation de la société de classification agréée¹
 - Nom de la société de classification¹ (date)
- 16. Sous réserve des équivalences ou dérogations admises¹:
.....
- 17. Sous réserve des autorisations spéciales¹:
.....
- 18. Délivré à : le
(lieu) (date)
- 19. (Cachet)
.....
(autorité compétente)
.....
(signature)

¹ Rayer la mention inutile.

Prolongation de la validité du certificat d'agrément

20. La validité du présent certificat est prolongée en vertu du chapitre 1.16 de l'ADN

Jusqu'au
(date)

21. le
(lieu) (date)

22. (Cachet)
(autorité compétente)

.....
(signature)

3												
Si les citernes à cargaison du bateau ne sont pas toutes du même état ou si leur équipement n'est pas le même, leur état et leur équipement doivent être indiqués ci-après:												
Numéro de citerne à cargaison	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Citerne à cargaison à pression												
Citerne à cargaison fermée												
Citerne à cargaison ouverte avec coupe-flammes												
Citerne à cargaison ouverte												
Citerne à cargaison indépendante												
Citerne à cargaison intégrale												
Parois des citernes à cargaison différente de la coque												
Pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse												
Prise d'échantillons, possibilité de raccordement												
Orifice de prise d'échantillons												
Installation de pulvérisation d'eau												
Alarme de pression interne 40 kPa												
Chauffage possible à partir de la terre												
Installation de chauffage à bord												
Installation de réfrigération												
Installation d'inertisation												
Conduite de collecte/retour de gaz selon 9.3.2.22.5 ou 9.3.3.22.5												
Conduite de collecte de gaz et installation chauffée												
Répond aux prescriptions de construction de l'(des) observation(s) ... de la colonne 20 du tableau C du 3.2												
