



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)

Trente-deuxième session

Genève, 22-26 janvier 2018

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

**Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport
international des marchandises dangereuses
par voies de navigation intérieures (ADN) :**
Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

**Tableau C et sous-section 7.2.1.21 ADN – type de bateau-
citerne à utiliser au minimum****Communication du Gouvernement de l'Allemagne^{*,**}****I. Prescriptions concernées**

Sous-section 3.2.3.2, tableau C, colonnes (6) et (7) ; sous-section 7.2.1.21 AND.

II. Question d'interprétation

1. Au cours de sa vingt-troisième session en août 2013, le Comité de sécurité de l'ADN avait constaté au terme d'une discussion concernant le 7.2.4.16.9, que « les indications des colonnes (6) et (7) du tableau C indiquent des prescriptions minimales mais n'exigent pas un type de bateau précis dans la mesure où d'autres types de bateaux peuvent

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/6.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2017-2018 (ECE/TRANS/WP.15/237, annexe V (9.3.)).

être utilisés conformément au 7.2.1.21. » (Document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, para. 62.).

D'autres types de bateaux utilisables, par exemple le type N fermé au lieu du type N ouvert, sont susceptibles d'impliquer un mode de construction et des équipements plus complexes, qui ne seraient pas nécessaires pour la marchandise à transporter.

2. Lorsqu'un « meilleur » type de bateau est utilisé, le bateau-citerne en question doit-il alors être exploité exactement dans la configuration prescrite pour son type dans les prescriptions relatives à la construction de la Partie 9 ou dans les prescriptions relatives à l'exploitation de la Partie 7 (par ex. citernes à cargaison fermées, coupe-flammes), ou est-il possible de modifier certains éléments constitutifs et équipements qui vont au-delà du type de bateau-citerne à utiliser au minimum conformément aux colonnes (6) et (7) du tableau C (par ex. le démontage de coupe-flammes ou l'ouverture d'orifices de la citerne à cargaison) ?

3. Les 7.2.1.21.2 à 7.2.1.21.5 présentent à cet égard une rédaction ambiguë : « ... pour autant que toutes les conditions de transport exigées pour le type XY ... sont remplies. » (c'est-à-dire du type de bateau requis au minimum).

III. Proposition

4. De l'avis de la délégation allemande, aucune modification ne peut être apportée à un type de bateau-citerne qui déroge aux exigences des colonnes (6) et (7) du tableau C.

5. Cela découle aussi de la rédaction de la nouvelle disposition concernant la protection contre les explosions :

« Lorsque la liste des matières du bateau selon 1.16.1.2.5 contient des matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée selon la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2, ... ».

Cela signifie que l'équipement requis pour la protection contre les explosions ne dépend pas de la matière dangereuse transportée lors d'un voyage donné mais de la matière dangereuse pour laquelle s'appliquent les conditions les plus restrictives parmi les matières figurant sur la liste des matières du bateau. Tant que la liste des matières du bateau n'est pas modifiée, aucun équipement ne doit être retiré ou rendu inopérant.

6. Ce principe doit être transposé pour l'application de la sous-section 7.2.1.21 ADN.

7. L'Allemagne invite le Comité de sécurité à examiner cette question et serait heureuse d'obtenir une confirmation de son interprétation.
