



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-troisième session

Genève, 27-31 août 2018

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:
autres propositions**

**Informations à l'intention du Comité de sécurité de la CEE-
ONU relatives aux résultats de vérifications concernant
l'interstice maximal de sécurité et l'accord multilatéral M 018**

**Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale
(UENF), l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU)
et l'Organisation européenne des bateliers (OEB)^{*,**}**

1. Dans l'ADN 2019 seront modifiées de nombreuses entrées supplémentaires de la colonne 16 du tableau C. L'information concernant la disponibilité de résultats de mesure supplémentaires concernant la détermination de l'interstice maximal de sécurité n'a été communiquée qu'après la clôture de la rédaction des amendements pour l'ADN 2019. Selon les informations dont dispose le secteur de la navigation, il est prévu que ces résultats soient présentés au Comité de sécurité de l'ADN lors de sa trente-troisième session.

2. Ces marchandises sont régulièrement transportées en quantités considérables, principalement en trafic transfrontalier entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, ou étaient transportées ainsi dans le passé.

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2018/49.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, (9.3)).

3. Sans vouloir préjuger des décisions du Comité de sécurité de l'ADN, le secteur de la navigation suppose que ces résultats de mesures concernant l'interstice maximal de sécurité seront adoptés par les autorités compétentes en août 2018 sans procédure distincte dans le cadre du Comité de sécurité.
4. Conformément à la procédure du Comité de sécurité de l'ADN, les amendements adoptés en août 2018 n'entreraient en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2021. Le secteur de la navigation considère que ce délai est excessivement long. Le secteur de la navigation intérieure risque de perdre des ordres de transport parce que les tests concernant l'interstice maximal de sécurité n'auront pu être effectués plus tôt.
5. Les choses seront aussi compliquées par le fait que, en liaison avec la rédaction actuelle de l'accord multilatéral M 018, nous serons confrontés à la situation regrettable décrite ci-après (l'exemple ci-après concerne les bateaux dont les systèmes de protection autonomes correspondent au sous-groupe II B3) :
 - En vertu de l'accord multilatéral M 018, les bateaux dont le certificat ne sera renouvelé qu'en 2021 pourront continuer de transporter sans restrictions les marchandises évoquées ci-avant, pour lesquels les résultats de mesure viennent seulement d'être mis à disposition et seront adoptés au cours de la trente-troisième session du Comité de sécurité de l'ADN.
 - Des bateaux possédant exactement les mêmes équipements mais dont le certificat devra être renouvelé en 2019 ou en 2020 ne pourront plus bénéficier des modalités énoncées dans l'accord multilatéral M 018 à compter de la date de renouvellement du certificat étant donné que, dans l'ADN 2019, sera encore exigé pour les marchandises concernées le groupe d'explosion II B, tandis que les listes des matières de ces bateaux seront établies sur la base de l'ADN 2019.
6. Le secteur de la navigation intérieure invite le Comité de sécurité de l'ADN à examiner la situation décrite ci-avant. Selon le secteur de la navigation, une solution simple au problème décrit ci-avant serait que les États concernés transposent dans les meilleurs délais dans un accord multilatéral les résultats de mesures qui seront présentés et probablement adoptés au cours de la trente-troisième session du Comité de sécurité de l'ADN.
7. Cette demande du secteur de la navigation s'étend aussi à d'autres cargaisons, si des résultats de mesures concernant l'interstice maximal de sécurité devaient être présentés après le mois d'août 2018. En effet, si des résultats des mesures devaient n'être présentés qu'en septembre 2018, cela soulèverait des problèmes identiques à ceux décrits ci-avant.
8. Le secteur de la navigation intérieure reste bien sûr ouvert à toute autre solution. Il est toutefois important que ces solutions soient mises en œuvre à court terme. Le délai de deux ans entre deux éditions de l'ADN peut sembler court ou long selon l'angle de vue. Pour le secteur de la navigation il serait catastrophique de ne plus pouvoir proposer ses services pour un segment de marché donné au motif que les résultats de mesures n'ont pas pu être présentés à temps.