



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.6/1999/5
22 mars 1999

FRANÇAIS
Original : RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail spécial sur l'élaboration
d'un projet d'Accord européen relatif
au transport international des marchandises
dangereuses par voies de navigation intérieures*
(Dixième session, Genève, 30 août - 2 septembre 1999)

ÉLABORATION D'UN PROJET D'ACCORD EUROPÉEN RELATIF
AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES
PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES (ADN)

Transmis par la Fédération de Russie**

* Conformément aux décisions du Comité des transports intérieurs l'organisation des travaux du Groupe est confiée à la fois au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe et à celui de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). (On trouvera des informations plus détaillées concernant ces dispositions dans le document TRANS/R.421.)

** Diffusé par la CCNR sous la cote MD/INT(99)/7.

PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE CONCERNANT L'ANNEXE 4 DU PROJET
D'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES
PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES

Dans la section Dispositions transitoires générales :

1. Conformément à la décision du Groupe d'experts des prescriptions techniques pour les bateaux circulant sous régime continu sur des voies navigables ayant un débouché sur la mer (document TRANS/SC.3/112, par. 12 du 26 novembre 1984), il a été convenu que sur les tronçons des voies de navigation intérieure définies par l'administration comme "maritimes", les bâtiments détenant des certificats délivrés conformément à des Conventions appropriées de l'Organisation maritime internationale (OMI) peuvent naviguer sans certificats spéciaux.

Sur les autres tronçons des voies de navigation intérieure en amont des sections maritimes, les conditions de navigation des navires de haute mer sont définies par l'administration de la voie en question. À cet égard, la délimitation du domaine d'application des prescriptions de l'ADN et de l'IMDG dans le cas de marchandises dangereuses passant sans transbordement de ports fluviaux à des ports maritimes internationaux et inversement est d'une très grande importance.

Selon la Fédération de Russie, il faut entreprendre les travaux nécessaires pour préciser davantage les normes d'État et les conditions techniques de la fabrication, de l'emballage et du marquage des marchandises dangereuses, conformément aux prescriptions des recueils de règlements internationaux. Le délai fixé est 2005.

3. Il conviendrait de recenser les services et les organes fédéraux de surveillance compétents, chargés de faire respecter les prescriptions de l'ADN dans différents domaines d'activité. Délai jusqu'en 2003.

4. Il faudrait élaborer, approuver et mettre en vigueur un programme de formation des experts pour le transport des marchandises dangereuses, ainsi que le régime de délivrance des certificats aux experts. Délai jusqu'en 2002.

5. Dans les règles européennes sur les voies de navigation intérieure (résolution 24 du 15 novembre 1985), il faudrait apporter davantage de précision aux prescriptions de la partie relative aux signaux à bord de bateaux transportant des marchandises dangereuses et y ajouter des dispositions complémentaires sur le mouvement des bateaux, leur stationnement dans les ports et les rades, ainsi que leur stationnement sur les voies de navigation intérieure en raison d'intempéries et de mauvaises conditions de navigation, compte tenu des propositions de la Fédération de Russie énoncées dans l'annexe devant compléter le CEVNI (document TRANS/SC.3/115/Rev.1). Délai jusqu'à l'an 2000.

TABLEAU DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Marginal	Question	Dates d'application et dispositions complémentaires
10 014	Quantité libre Terme "Zone protégée" Terme "Colis"	Introduire cette notion dans la nouvelle version des règlements nationaux, d'ici 2003. Introduire cette notion dans les règlements nationaux, d'ici 2003.
10 110	Transport de colis	Harmoniser le libellé avec le marginal 10 014.
10 121	Transport de marchandises dangereuses dans des citernes	Modifier le libellé. Il est interdit de transporter des marchandises dangereuses en citernes à cargaison dans des bateaux à cargaison sèche. à l'exception des citernes à cargaison spécialement installées sous la surveillance d'un organe de classification reconnu pour le transport des marchandises dangereuses. Introduire la modification à la Réunion d'experts de l'an 2000.
10 500	Signalisation	Les signaux sur les bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent répondre aux exigences du Code européen des voies de navigation intérieures. À cet effet, l'on met actuellement au point les annexes 9, 10 et 11 qui seront ajoutées au Code.
210 204	Types de bateaux	Dans les règles en vigueur du Registre fluvial de la Fédération de Russie les bateaux-citernes ne sont pas classés par type. Il conviendrait de les inclure dans une nouvelle version des règlements, d'ici 2003.
110 211	Cales	Dans le Registre fluvial, des dispositions plus strictes sont appliquées aux cales et aux panneaux d'écouille. Harmoniser ce marginal avec les règlements du Registre fluvial d'ici 2003.
110 232	Réservoirs à combustibles	En ce qui concerne le marginal 110 232 les prescriptions du Registre fluvial sont plus strictes que celles de l'ADN. Examiner la question d'une éventuelle harmonisation.
110 292 311 292 321 292	Issues de secours Les locaux dont les accès et les sorties sont en partie immergés en cas d'avarie doivent être munis d'une issue de secours à une hauteur d'au moins 1,05 m au-dessus de la ligne de flottaison après l'avarie.	Approuver. D'après les règles de construction des bateaux du Registre fluvial de la Fédération de Russie cette norme est de 0,075 m. Comme elle est nécessaire et suffisante pour assurer la navigation sans avarie conformément aux Conventions de l'OMI, elle devrait rester en vigueur jusqu'à la fin du temps de service du bateau. Apporter en même temps des modifications aux règles de construction des bateaux du Registre fluvial, d'ici 2000.
110 295 (1) 311 215 (1) C) 321 215 (1) C)	Le bord inférieur des ouvertures qui ne peuvent être fermées de manière étanche à l'eau ne doit pas, au stade final de l'envahissement, se trouver à moins de 0,1 m au-dessus de la ligne de flottaison après l'avarie.	Idem.

110 295 (2) 311 215 (2) 321 215 (2)	Stabilité (après avarie)	Conformément aux Conventions de l'OMI la norme de stabilité (après avarie) d'un bateau de navigation intérieure est nécessaire et suffisante par rapport aux prescriptions du Registre fluvial; il n'est donc pas nécessaire de la renforcer. Autoriser la navigation des bateaux selon les critères susdits de stabilité jusqu'à la fin de son temps de service.
Appendice 3 2 C)	Le bras de levier dû à l'action de la force centrifuge sur la giration du bateau doit être déterminé à la vitesse de marche maximale.	D'après les règles du Registre fluvial sur la circulation la vitesse du bateau ne doit pas dépasser 0,8 de sa valeur maximale. Modifier les règles de l'ADN, d'ici l'an 2000.
311 211 (1) a) 321 211 (1) a) 331 211 (1) a)	Disposition des citernes à cargaison	Les prescriptions suivantes doivent être respectées à bord des bateaux-citernes en exploitation : si les citernes à cargaison ont un volume supérieur à 300 m ³ , la coque dans la zone des citernes doit être à double paroi, avec une distance d'au moins 0,8 m entre le bordé extérieur et la cloison longitudinale. Les bateaux ainsi conçus peuvent fonctionner jusqu'à la fin de leur temps de service normal.
311 211 (2) a)	Présence d'entretoises absorbant l'énergie entre des citernes à cargaison adjacentes	Pour les bateaux construits d'après les règles du Registre fluvial il n'est pas prévu d'entretoises. Les bateaux pourront être exploités jusqu'à leur amortissement complet.
311 212 (3) 321 212 (2) 331 212 (2)	Hauteur sur le pont des prises d'air du système de ventilation des locaux de service situés sous le pont	Les prises d'air doivent se trouver à une distance d'au moins 3 m des ouvertures de sortie des soupapes de sûreté. Les bateaux pourront être exploités jusqu'à leur amortissement complet.
321 211 (1) a)	Longueur de la citerne à cargaison	Sur les bateaux de la Fédération de Russie la longueur de la citerne à cargaison sur les bateaux-citernes peut dépasser 10 m et 0,2 l. Ces bateaux pourront être exploités jusqu'à leur amortissement complet.
321 211 (3) a)	Sur les bateaux-citernes de type N la largeur des cofferdams ne doit pas être inférieure à 0,5 m.	Cette prescription s'applique aux bateaux construits d'après les règles du Registre fluvial. D'après les règlements de l'ADN la largeur maximum est de 0,4 m.
321 220 (2) 331 220 (2)	Remplissage d'eau des cofferdams au moyen de pompes sur les bateaux de type N, en 30 mn	Sur les bateaux de la Fédération de Russie le remplissage des cofferdams est prévu au moyen de gaz inerte, ce qui réduit le danger d'explosion. Autoriser l'exploitation des bateaux avec des cofferdams remplis à la fois d'eau ou de gaz inertes.
311 251 321 251 331 251	Installations électriques	À la réunion d'experts de janvier 2000, il conviendrait d'apporter une correction au texte pour ne plus en exclure les installations locales situées en dehors de la zone de cargaison (par exemple, branchement du démarreur des moteurs diesel).
