NATIONS
UNIES

E

Conseil Économique
et Social

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/ADN/CONF/10
4 juillet 2000

Original :FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

**Conférence diplomatique en vue de l'adoption
d'un Accord européen relatif au transport international
des marchandises dangereuses
par voies de navigation intérieures (ADN) */**

RAPPORT DE LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE **/

(Genève, 22-26 mai 2000)

TABLE DES MATIÈRES

Paragraphes

Participation ..... 1 - 7

Ouverture de la Conférence ..... 8.. .

Election du Président 9

Adoption de l'ordre du jour 10

Adoption du Règlement intérieur 11

---

*/ Organisée conjointement par la Commission économique pour l'Europe et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

**/ Diffusé par la CCNR sous la cote CCNR/MD/ADN/CONF/15.

GE.00-22354

TABLE DES MATIÈRES
(suite)

Paragraphes

Election des vice-présidents ..... 12 – 13

Organisation des travaux..... 14. .

Rapport sur les pouvoirs des représentants..... 15 - 20

Examen du projet d'accord européen relatif au transport
Projet d'accord proprement dit ..... 21 - 66

Règlement annexé..... 67 - 77

Adoption de l'Acte final, de l'Accord et des résolutions ..... 78 - 80

Signature de l'Acte final de la Conférence..... 81

Signature de l'Accord ..... 82 – 83

Adoption du rapport 84

Annexe 1 : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) : Textes adoptés par la Conférence

Annexe 2 : Déclaration du représentant de l'Allemagne relative au paragraphe 3 b) de l'article 14 de l'ADN (à laquelle se sont associés les représentants de la France et des Pays-Bas)

Additif 1 : Texte définitif de l'Acte final de la Conférence, de la résolution adoptée par la Conférence, et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (à l'exception des annexes A, B1 et B2 du Règlement annexé)

PARTICIPATION

1. La Conférence diplomatique en vue de l'adoption d'un Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), organisée conjointement par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), s'est tenue au Palais des Nations à Genève du 22 au 26 mai 2000.

2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie,Croatie,Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Ukraine.

3. Des représentants de la Turquie ont participé à titre d'observateurs.

4. La Commission européenne était également représentée.

5. Etait également représentée l'organisation intergouvernementale suivante : la Commission du Danube.

6. Des représentants des organisations non gouvernementales suivantes ont également participé à la Conférence : l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA), l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), le Consortium international du Rhin (IAR) et l'Union internationale de la Navigation fluviale (UINF).

7. Le secrétariat de la Conférence était conjointement assuré par les secrétariats de la CEE-ONU et de la CCNR.

OUVERTURE DE LA CONFERENCE

8. Après une allocution du directeur de la Division des Transports de la CEE-ONU (M. J. Capel Ferrer) au nom du Secrétaire exécutif (Mr. Y. Berthelot), puis du Secrétaire général de la CCNR (M. J.-M. Woehrling), la Conférence a été officiellement ouverte le lundi 22 mai 2000 à 10 heures 30 par M. Capel Ferrer.

ELECTION DU PRESIDENT

9. Sur proposition du représentant de l'Autriche, la Conférence a décidé de nommer M. R. J. van Dijk (Pays-Bas) Président de la Conférence, sans procéder à un vote.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents : ECE/TRANS/ADN/CONF/1-CCNR/MD/ADN/CONF/1 et additif 1

10. La Conférence a adopté l'ordre du jour provisoire tel que figurant dans les documents susmentionnés.

ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR

Documents : ECE/TRANS/ADN/CONF/2-CCNR/MD/ADN/CONF/2

11. La Conférence a adopté le règlement intérieur de la Conférence sur la base du projet contenu dans le document susmentionné avec une modification à l'article 7 où les mots "ou représentants suppléants" ont été insérés après le mot "représentants".

ELECTION DES VICE-PRESIDENTS

12. Sur proposition du représentant de la France, la Conférence a nommé M. M. Rak (République tchèque) vice-Président de la Conférence sans procéder à un vote.

13. Le représentant de la République tchèque ayant proposé de nommer M. G. Kafka (Autriche) deuxième vice-Président de la Conférence, la Conférence a décidé d'élire ce dernier à scrutin secret (9 voix pour, six abstentions) conformément à l'article 38 du Règlement intérieur.

ORGANISATION DES TRAVAUX

14. La Conférence a noté que pour pouvoir disposer d'un texte définitif de l'Accord pour signature le 26 mai, elle devrait avoir terminé ses travaux sur l'ensemble de l'Accord le 24 mai, compte tenu des contraintes du secrétariat pour les traductions, impression du texte, et vérification de la concordance des quatre versions linguistiques.

RAPPORT SUR LES POUVOIRS DES REPRÉSENTANTS

15. Conformément à l'article 5 du Règlement intérieur, le secrétariat a examiné les pouvoirs et a fait rapport à la Conférence.

16. Des pouvoirs formels ont été reçus des Etats suivants : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse.

17. Une information concernant la nomination de leurs représentants à la Conférence et leurs pouvoirs a été communiquée au secrétariat de la Conférence par voie de télécopie émanant du Chef de l'Etat, du Chef du Gouvernement ou du Ministre des affaires étrangères ou par lettres ou notes verbales émanant de la Mission permanente auprès de l'Office des Nations Unies à Genève du pays concerné, pour les Etats suivants : Belgique, République de Moldova et Ukraine.

18. La délégation de Turquie n'a pas présenté de pouvoirs et a indiqué au secrétariat qu'elle souhaitait participer à la Conférence à titre d'observateur.

19. Sur proposition du Président, la Conférence a accepté les pouvoirs des représentants des Etats mentionnés aux paragraphes 16 et 17 ci-dessus, étant entendu que les pouvoirs formels concernant la représentation des Etats visés au paragraphe 17 ci-dessus seraient

communiqués au Secrétaire exécutif ou au Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU dès que possible.

20. La Conférence a également accepté que la Turquie participe à titre d'observateur.

EXAMEN DU PROJET D'ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES DE NAVIGATION INTERIEURES (ADN)

Projet d'Accord proprement dit

Document : ECE/TRANS/ADN/CONF/3-CCNR/MD/ADN/CONF/3

Article 2

21. Le représentant de la France a suggéré de modifier le paragraphe 2 de l'article 2 pour refléter le titre des annexes A, B1 et B2.

22. Il a été rappelé que le groupe de travail spécial chargé de l'élaboration du projet d'accord avait examiné cette question en détail et qu'il était parvenu à la conclusion contraire, à savoir que cet alinéa a) devrait rester aussi général que possible pour refléter globalement le contenu des annexes A, B1 et B2 qui seraient prochainement restructurées. La Conférence est donc convenue de ne pas modifier cet alinéa, tout en confirmant que la notion de prescriptions relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures englobe les prescriptions en matière de classification, d'emballage, d'étiquetage des marchandises.

Article 5

23. Sur proposition du représentant des Pays-Bas, la Conférence est convenue de modifier la première phrase de l'article 5 (voir annexe 1).

Article 7

24. Le représentant de la Suisse a relevé que le paragraphe 1 de l'article 7 prévoit une période de validité limitée pour les dérogations qui doit être fixée dans le Règlement annexé, mais que le projet de Règlement annexé ne contient pas de disposition en ce sens. Il a proposé de fixer dans l'Accord proprement dit une limite de trois ans conformément à la pratique actuelle sur le Rhin.

25. La Conférence a noté que la période fixée est de cinq ans dans les annexes de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), et qu'au moins dans le cas de l'annexe A, qui traite notamment de questions de classification de marchandises dangereuses, il serait souhaitable que l'ADN soit en harmonie avec l'ADR. Par ailleurs, pour pouvoir répondre de manière plus efficace à l'évolution des techniques de transport, il serait plus pratique de fixer les limites de validité dans le Règlement annexé, plus facilement modifiable que l'Accord proprement dit.

26. Il a donc été convenu de ne pas modifier le texte et de revenir sur la question en examinant le Règlement annexé.

Article 8 (Dispositions transitoires)

27. Quelques délégations auraient souhaité conserver les paragraphes 3 et 4 mais, la grande majorité étant favorable à leur suppression, la Conférence est convenue de les supprimer.

28. Le paragraphe 5 a été maintenu (renuméroté 3).

29. Le représentant des Pays-Bas a déclaré que les Pays-Bas comprennent le paragraphe 1 de l'article 8 dans le sens où les certificats d'agrément demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration mais au maximum pendant cinq ans à partir de la date d'application du Règlement annexé et que les certificats d'agrément dont la date d'expiration se situe dans l'année qui suit la date d'application du Règlement annexé restent encore valables pendant un an après la date d'application du Règlement annexé.

Article 10

30. Le représentant de la Croatie a demandé que la note de bas de page relative au paragraphe 1 de l'article 10, énumérant les Etats membres de la CEE-ONU susceptibles de devenir Parties contractantes à l'Accord, soit accompagné d'un NOTA précisant que la désignation "Yougoslavie" s'applique uniquement à l'ex-République fédérale socialiste de Yougoslavie, conformément à la lettre du 17 avril 1998 adressée par le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU au représentant de son pays auprès de l'Office des Nations Unies à Genève. Cette lettre précise que, selon les résolutions 47/1 et 47/229 de l'Assemblée générale des Nations Unies, la République fédérale de Yougoslavie ne peut pas prétendre remplacer de manière automatique la République fédérative socialiste de Yougoslavie et ne peut donc pas être considérée comme membre de l'organisation des Nations Unies ou de la CEE-ONU. Elle précise également que toute référence à la Yougoslavie en tant qu'Etat membre de la CEE-ONU dans les publications de la CEE-ONU doit être accompagnée d'un avertissement en ce sens.

31. Plusieurs délégations ont estimé que la note de bas de page en question était de nature indicative et ne pouvait pas être considérée comme partie intégrante du texte de l'Accord. La mention de certains Etats dans cette note de bas de page reflète en effet une situation à la date d'adoption de l'Accord susceptible d'évoluer par la suite.

32. Un membre du secrétariat a précisé que cette note de bas de page avait été introduite afin de faciliter la tâche du futur Dépositaire qui pourrait avoir des difficultés à interpréter, du point de vue technique, quels sont les Etats visés par ce paragraphe 1.

33. La Conférence a noté que le paragraphe 1 de l'article 10 a pour objet de fixer deux conditions essentielles pour qu'un Etat puisse devenir Partie contractante, à savoir :

a) qu'il soit membre de la CEE-ONU;

b) qu'il se trouve sur son territoire des voies navigables, autres que celles formant un parcours côtier, qui fait partie du réseau de voies navigables d'importance internationale tel que défini dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

34. La CEE-ONU étant un organe subsidiaire du Conseil économique et social de l'ONU, et l'AGN étant un accord international dont le dépositaire est le Secrétaire général de l'ONU, administré par la CEE-ONU, la Conférence a estimé qu'il appartient aux organes compétents de l'ONU, dont le secrétariat, de déterminer ce que l'on entend par un Etat membre de la CEE-ONU et quels sont les pays visés par le critère relatif à l'AGN. Elle a donc décidé de supprimer cette note de bas de page.

35. Suite à cette décision, la Conférence a été informée que la Section des Traités du Bureau des Affaires juridiques de l'ONU recommande fortement le maintien de cette note de bas de page au motif que le dépositaire doit être en mesure d'évaluer de manière indépendante,.sur la seule base du traité, les entités susceptibles de devenir Parties contractantes.

36. La Conférence a réitéré l'avis exprimé au paragraphe 34 que les critères du paragraphe 1 de l'article 10 sont suffisamment précis pour permettre au secrétariat de déterminer les pays susceptibles de devenir Parties contractantes. Elle a donc maintenu sa décision de supprimer la note de bas de page, dont le contenu est exact au moment de l'adoption de l'Accord mais qui n'a qu'une valeur indicative puisque le réseau de voies navigables visé par l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) peut être modifié à l'avenir.

Article 11, paragraphe 2

Document : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.6 (Pays-Bas)

37. Une modification au paragraphe 2 de l'article 11 a été adoptée sur la base de la proposition des Pays-Bas.

Article 14

Documents : ECE/TRANS/ADN/CONF/7-CCNR/MD/ADN/CONF/7 (France)
ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.3-CCNR/MD/ADN/CONF/11 (France et Allemagne)

38. La représentante de la France a expliqué que les Etats membres de la CCNR étaient liés par la Convention révisée pour la navigation du Rhin qui prévoit que les compétences des Etats parties à cette Convention sont exercées en commun dans le cadre de la CCNR, et que selon cette Convention les dispositions de l'ADN, y compris le Règlement annexé, pour être applicables sur le Rhin, devront être transposés dans la réglementation rhénane. La France a donc

proposé d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article 14 permettant de tenir compte de ces obligations de procédure.

39. D'autres représentants des Etats membres de la CCNR ont ajouté que selon cette Convention, les décisions relatives à la navigation rhénane doivent être prises en commun, et que par conséquent la ratification de l'ADN par ces Etats ne pourrait avoir lieu que lorsque tous ces Etats seront prêts à ratifier. Pour certains de ces Etats, les procédures juridiques nationales pourraient s'avérer fort longues et ceci empêcherait d'autres Etats membres de la CCNR de ratifier l'Accord alors qu'ils souhaitent le mettre en oeuvre le plus rapidement possible sur le Rhin, mais aussi sur d'autres voies de navigation intérieures pour lesquelles ils ne sont pas liés par ce type de convention.

40. La proposition de l'Allemagne et de la France revenait donc à leur permettre, par déclaration et contrairement à ce qu'il est prévu au paragraphe 3 de l'article 14, de n'appliquer l'ADN sur certaines voies de navigation intérieures déjà soumises à une régime de droit international portant sur le transport de marchandises dangereuses, comme le Rhin, qu'une fois que les procédures prévues par ce régime auront été appliquées. En d'autres termes ces Etats pourraient devenir Parties contractantes sans avoir à appliquer l'ADN sur le Rhin immédiatement.

41. Plusieurs représentants des Etats membres ont précisé qu'ils avaient l'intention d'user de leur influence à la CCNR pour assurer que les procédures leur permettant d'appliquer l'ADN sur le Rhin soient mises en oeuvre le plus rapidement possible.

42. Le représentant de la Roumanie a souligné que l'intérêt principal de cet Accord pour son pays était la navigation entre le Rhin et le Danube, et qu'il aurait du mal à convaincre son parlement de l'intérêt de l'ADN si les bateaux roumains devaient posséder deux certificats d'agrément , l'un pour l'ADN, l'autre pour l'ADNR. La situation actuelle pourrait en effet être jugée préférable et moins coûteuse, notamment pour la navigation sur le Danube.

43. Le représentant de la Hongrie n'était pas non plus favorable à cette proposition, et il a souligné que les pays danubiens avaient, dans les dernières années, fait des efforts très importants pour aligner leurs réglementations sur l'ADNR. Il serait difficile d'expliquer qu'après tous ces efforts d'harmonisation et la conclusion d'un accord ADN, la navigation sur le Rhin reste toujours soumise à un régime particulier.

44. Après de longs débats sur le sujet, la Conférence est convenue qu'il n'était pas possible de contourner cet obstacle juridique que posent les régimes de droit international déjà applicables, et que l'intérêt de tous les pays intéressés par l'Accord est qu'il entre en vigueur le plus rapidement possible pour que les obstacles de procédure à sa mise en oeuvre sur le Rhin puissent également être levés le plus rapidement possible. Elle a donc accepté l'introduction d'un paragraphe 3 b) à l'article 14 dans l'esprit de la proposition de la France et de l'Allemagne (voir annexe 1).

45. Le représentant de l'Autriche a été d'avis que les déclarations qui seraient faites par les Etats visés par ce paragraphe 3 b) de l'article 14 devraient comporter une clause de validité temporaire, de sorte que les procédures mentionnées dans ces déclarations puissent être accomplies le plus rapidement possible.

46. Le représentant de l'Allemagne a alors fait la déclaration figurant à l'annexe 2 du présent rapport, à laquelle se sont associés les représentants de la France et des Pays-Bas.

Articles 16 et 17

47. Des modifications éditoriales ont été apportées à ces articles (voir annexe 1).

48. Le Secrétaire général de la CCNR a déclaré que son organisation acceptait de mettre à la disposition du comité d'administration son expérience et des services, notamment des moyens du secrétariat permettant de travailler en langue allemande. En conséquence, les crochets figurant au paragraphe 3 de l'article 17 ont été supprimés.

Article 18

49. Plusieurs délégations se sont déclarées opposées à la création d'un Comité de sécurité, puisqu'il existe déjà au niveau de la CEE-ONU des organes compétents en la matière.

50 La Conférence a noté cependant que ce Comité de sécurité serait appelé à remplacer la Réunion d'experts sur l'ADN du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU (dite Réunion WP.15/AC.2) qui devrait coopérer avec les groupes d'experts de la CCNR, de manière semblable à celle de la Réunion commune créée par la CEE-ONU et l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) pour harmoniser les réglementations de transport de marchandises dangereuses par route et par chemin de fer.

51. Le Comité de sécurité devrait donc travailler dans le cadre des activités et mandats de la CEE-ONU et de la CCNR, et constituerait donc un forum ouvert à tous les Etats membres de la CEE-ONU. Toute décision formelle de modification au Règlement annexé à l'Accord qui pourrait être prise sur la base des travaux du Comité de sécurité resterait du ressort du Comité d'administration (voir aussi le projet de résolution figurant dans le document ECE/TRANS/ADN/CONF/6-CCNR/MD/ADN/CONF/6).

52. Le représentant de la Bulgarie a dit que la Commission du Danube comprend également des groupes d'experts en la matière et qu'il serait utile de les associer aux travaux de ce Comité de sécurité.

53. Le représentant de la Commission du Danube a dit que son organisation a accepté de créer un mécanisme permettant de suivre la mise en oeuvre de l'Accord sur le bassin danubien, et devrait étudier à sa prochaine session annuelle comment contribuer au fonctionnement du Comité de sécurité.

54. Compte tenu des déclarations du représentant de la Bulgarie et de la Commission du Danube, la Conférence a décidé d'inclure une référence à la Commission du Danube à l'article 18, qui a été ainsi adopté, étant entendu que la Commission du Danube s'engagerait à coopérer, y compris du point de vue budgétaire, aux activités du Comité de sécurité selon des modalités à convenir avec la CEE-ONU et la CCNR.

Article 19

55. Plusieurs délégations ont estimé que les périodes prévues au paragraphe 3 de l'article 19 sont trop courtes, d'une part pour mener à bien les consultations nécessaires au niveau national dans la période où l'objection est possible, d'autre part pour transcrire dans la législation nationale un amendement une fois qu'il est réputé accepté. La période pendant laquelle l'objection est possible a été portée à vingt-quatre mois au lieu de douze, et celle précédant l'entrée en vigueur après que l'amendement a été réputé accepté a été portée à six mois au lieu de trois.

Article 20

Document : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.1 (Belgique)

56. Le Gouvernement de la Belgique a proposé de spécifier à l'article 20 que le Règlement annexé au moment de l'adoption de l'Accord, qui correspond au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) à la date d'adoption de l'Accord, soit remplacé automatiquement, à la date d'entrée en vigueur de l'Accord, par le Règlement ADNR qui sera alors en vigueur, afin d'assurer que le niveau de sécurité qui sera alors exigé pour la navigation sur le Rhin soit également assuré par l'ADN.

57. Plusieurs délégations ont dit que cette proposition n'était pas acceptable puisqu'elle enlèverait toute valeur juridique au Règlement annexé, et reviendrait à déléguer aux Etats membres de la CCNR le droit de mettre à jour ce Règlement sans consultation des autres Etats ayant négocié l'Accord. D'autre part, elle aurait pour effet de ralentir le processus de ratification, puisque de nombreux Etats ne pourraient pas s'engager à ratifier l'Accord sans en connaître le contenu effectif.

58. Un membre du secrétariat a rappelé que le groupe de travail spécial chargé d'élaborer le projet d'Accord avait prié le secrétariat de consulter le Bureau des affaires juridiques de l'ONU en ce qui concerne la possibilité éventuelle de ne pas annexer de Règlement à l'Accord au moment de l'adoption parce que ce Règlement devrait être mis à jour dès l'entrée en vigueur de l'Accord. La réponse (lettre du 31 août 1999 du Chef de la Section des Traités du Bureau des Affaires juridiques de l'ONU au Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU) était que le texte de l'Accord et des annexes qui en font partie intégrante devait être complet et définitif au moment de l'adoption; que cette exigence ne permettait pas d'introduire une référence à des mises à jour éventuelles ultérieures du Règlement annexé par le groupe de travail des transports de marchandises dangereuses; que le Règlement annexé ne pouvait être modifié après adoption et avant entrée en vigueur de l'Accord que par décision de tous les Etats ayant négocié et adopté l'Accord et ses annexes; que les amendements après entrée en vigueur de l'Accord devraient se faire conformément à la procédure d'amendement prévue dans l'Accord.

59. Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles comprenaient et soutenaient les objectifs visés par le Gouvernement de la Belgique,à savoir d'assurer que le Règlement annexé reflète, à l'entrée en vigueur de l'Accord, les exigences de sécurité qui auront nécessairement évolué pendant la période nécessaire aux ratifications. A l'exception de la Suisse, elles ont toutefois estimé qu'il serait préférable de refléter ces objectifs dans une résolution.

60. La proposition du Gouvernement de la Belgique n'a pas été adoptée.

61. Le représentant de la Belgique a déclaré qu'il regrettait que sa proposition n'ait pas pu être prise en compte et que l'adhésion de la Belgique à l'Accord dépendrait de l'équivalence des niveaux de sécurité de l'ADN et de l'ADNR au moment de l'adhésion. Ayant souhaité que sa déclaration soit jointe à l'Acte final de la Conférence; il a été prié de transmettre par écrit au secrétariat une déclaration officielle au nom de son gouvernement */.

62. Le représentant des Pays-Bas a estimé que la période de trois mois prévue pour l'objection aux amendements, au paragraphe 5 de l'article 20 est trop courte. Toutefois comme la même période est prévue dans l'Accord européen relatif au transport international de marchandises par route (ADR), que la procédure d'amendement des annexes de l'ADR donne satisfaction aux Parties contractantes à cet égard, et qu'il est souhaitable de conserver un certain parallélisme étant donné que certaines dispositions des annexes de l'ADR et du Règlement annexé à l'ADN sont communes ou dépendantes, la Conférence a décidé de ne pas modifier le texte.

Document : ECE/TRANS/ADN/CONF/8 (Fédération de Russie)
CCNR/MD/ADN/CONF/8

63. Le représentant de la Fédération de Russie a retiré les propositions contenues aux paragraphes 1 et 2 de sa proposition puisque les articles concernés de l'Accord avaient déjà été adoptés par la Conférence.

---

*/ Note du secrétariat : Cette déclaration a été retirée par Note verbale No. 1718 du 5 juin 2000 adressée au secrétariat par la Représentation permanente de la Belgique auprès de l'Office des Nations Unies et auprès des Institutions spécialisées à Genève.

64. Le représentant de la Russie a noté que le problème concernant la signalisation des bateaux transportant des marchandises dangereuses avait déjà été abordé par la Réunion d'experts de l'ADN du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, et qu'un compromis, reflété par une modification aux marginaux 10 500 et 210 500 dans le document TRANS/WP.15/AC.2/5/Corr.1, avait été trouvé. Il a souhaité toutefois que le principe de la reconnaissance réciproque des signaux soit de nouveau examiné à l'avenir.

Règlement annexé

Annexes A, B1 et B2

Documents: TRANS/WP.15/AC.2/5 et Corr. 1
CCNR/MD/ADN/CONF/A, B.1, B.2

65. La Conférence a adopté les annexes A, B1 et B2 sans discussion.

Annexe C

Document: ECE/TRANS/ADN/CONF/4
CCNR/MD/ADN/CONF/4

66. La Conférence a adopté le texte de l'annexe C proposé avec quelques modifications (voir annexe 1).

67. La Conférence a notamment décidé d'ajouter un Chapitre 7 concernant les accords spéciaux bilatéraux ou multilatéraux prévus au paragraphe 1 de l'article 7 de l'Accord. Ce chapitre vise pour l'instant à préciser uniquement que la période de validité de ces accords spéciaux est limitée à cinq ans, mais il conviendra également, une fois l'Accord en vigueur, de définir les procédures administratives pour la conclusion des accords spéciaux, et éventuellement de préciser l'interprétation de certains termes employés au paragraphe 1 de l'article 7, comme par exemple l'interprétation des termes "sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise".

68. Le texte du chapitre 7, proposé par le représentant des Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.7 a été adopté (voir annexe 1).

69. La Conférence a noté également que le Comité d'administration, à l'entrée en vigueur de l'Accord, devra définir les critères applicables pour délivrer des autorisations spéciales selon le paragraphe 4.2.2.

70. Au paragraphe 5.2.1, le terme "master" en anglais et l'équivalent dans la version russe ne correspond pas au terme employé dans la dernière version du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (paragraphe 1.02). Une correction devrait être envisagée le cas échéant à l’avenir dans les annexes A, B1 et B2.

Annexe D1

71. Sur proposition du représentant de la France, la Conférence est convenue de faire débuter l'annexe D1 par les définitions qui constitueront un paragraphe 1 et la définition du terme « bateau en service » est précisée en ce sens qu'il s'agit d'un bateau selon l'article 8, paragraphe 2, de l'Accord (voir annexe 1).

72. En ce qui concerne le début actuel, qui devient paragraphe 2, le représentant de la Hongrie a proposé de le compléter par une clause selon laquelle les prescriptions des marginaux mentionnés dans le tableau doivent être respectées dans les délais qui y sont mentionnés. Cette proposition a été acceptée (voir annexe 1).

73. Le représentant de l'Allemagne a proposé que dans ce nouveau paragraphe 2 le délai d'un an au plus prévu pour les marginaux non mentionnés dans le tableau soit supprimé, mais qu'en revanche soit prévu au paragraphe 1 de l'article 8 que le certificat d'agrément des bateaux en service reste valable pendant un an au moins même dans le cas où il expirerait avant. Cette clause permettrait de garantir le droit acquis pour les bateaux en service. Cette proposition a été acceptée (voir annexe 1).

Annexe D2

74. Les modifications apportées à l'annexe D1 s'appliquent également à l'annexe D2. Toutefois pour la définition du bateau en service il convient de faire référence au paragraphe 3 de l'article 8. (voir annexe 1).

Document : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.8 (Secrétariat)

75. Suite aux discussions sur les annexes D1 et D2, la Conférence a adopté des modifications au paragraphe 1 de l'article 8 et aux annexes D1 et D2 sur la base de la proposition du secrétariat, le texte proposé pour le paragraphe 1 de l'article 8 ayant toutefois été remanié (voir annexe 1).

ADOPTION DE L'ACTE FINAL, DE L'ACCORD ET DES RÉSOLUTIONS RESULTANT DES TRAVAUX DE LA CONFÉRENCE

Résolution

Documents : ECE/TRANS/ADN/CONF/6-CCNR/MD/ADN/CONF/6
ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.5/Add.2
ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.12

76. La Conférence a adopté une résolution sur la base du projet préparé par le secrétariat avec quelques modifications (voir document ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.5/Add.2). Le texte définitif a été reproduit en cours de session dans le document ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.12 et est reproduit dans l'additif 1 au présent rapport.

Accord

77. La Conférence a adopté le 25 mai 2000 l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures. Les textes définitifs tels qu'adoptés par la Conférence ont été distribués aux participants à la Conférence comme suit :

Accord proprement dit (en langues allemande, anglaise, française et russe) : document : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.10.

Règlement annexé (en langue française) :

Annexes A, B1 et B2 Document : TRANS/WP.15/AC.2/5 tel que modifié par le rectificatif 1 (TRANS/WP.15/AC.2/5/Corr.1).

Annexes C, D1 et D2: Document : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.11.

Les textes de l'Accord et des annexes C, D1 et D2 sont reproduits dans l'additif 1 au présent rapport.

Acte final

Documents : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.9- CCNR/MD/ADN/CONF/16
ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.13

78. La Conférence a adopté l'acte final sur la base d'un projet préparé par le secrétariat. Le texte définitif, tel qu'adopté par la Conférence a été reproduit sous la cote : ECE/TRANS/ADN/CONF/2000/CRP.13 et est également reproduit dans l'additif 1 au présent rapport.

SIGNATURE DE L'ACTE FINAL DE LA CONFERENCE

79. L'Acte final de la Conférence a été signé le 26 mai 2000 par les représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Suisse.

SIGNATURE DE L'ACCORD

80. L'Accord a été signé par les représentants des pays suivants, dûment munis des pleins pouvoirs : Allemagne, Italie, République tchèque, Slovaquie (le 26 mai 2000), la Bulgarie (le 13 juin 2000) et la Croatie (le 14 juin 2000).

81. L'Accord restera ouvert à la signature jusqu'au 31 mai 2001 au Bureau du Secrétaire exécutif de la CEE-ONU, à Genève. Après cette date il sera ouvert à l'adhésion.

ADOPTION DU RAPPORT

82. La Conférence a adopté le rapport sur sa session et les annexes (à part les paragraphes 80 et 81 rédigés après la conférence par le secrétariat), sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe 1

Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures

Textes adoptés par la Conférence

Accord proprement dit

Texte du document ECE/TRANS/ADN/CONF/3 avec les modifications suivantes :

Article 5

Modifier la première phrase comme suit :

"Le présent Accord ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses dans la mesure où ce transport est exempté conformément au Règlement annexé."
(En anglais : This Agreement shall not apply to the carriage of dangerous goods to the extent to which such carriage is exempted in accordance with the annexed Regulation.)

Article 8

Paragraphe 1 :

1. Les certificats d'agrément et autres documents établis en vertu des prescriptions du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Danube (ADN-D) ou de règlements nationaux reprenant les prescriptions européennes relatives au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, telles qu'annexées à la Résolution No.223 du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, ou telles que modifiées, applicables à la date d'application du Règlement annexé prévue au paragraphe 1 de l'article 11, demeurent valables jusqu'à leur expiration, dans les mêmes conditions, notamment en ce qui concerne leur reconnaissance par d'autres Etats, que celles qui prévalaient jusqu'à cette date d'application. En outre, ces certificats demeureront valables durant une période de un an à partir de la date d'application du Règlement annexé s'ils arrivent à expiration durant cette période. Toutefois, la durée de validité ne pourra en aucun cas dépasser cinq ans au-delà de la date d'application du Règlement annexé.

Paragraphe 2

Remplacer "conformément" par "prévue".

Remplacer :"en vertu des" par "compte tenu, le cas échéant, de ses".

Paragraphes 3 et 4

Supprimer.

Paragraphe 5

Le paragraphe 5 devient paragraphe 3 et les crochets autour du texte sont supprimés.

Remplacer "conformément" par "prévue".

Paragraphe 6

Le paragraphe 6 devient paragraphe 4.

Article 10

Paragraphe 1

Supprimer la note de bas de page.

Article 11

Paragraphe 1

Biffer "lui-même" à la fin de ce paragraphe.

Paragraphe 2

Remplacer à la fin du texte : "et le Règlement annexé sera appliqué …. du présent article" par un nouvel alinéa :

"Le Règlement annexé sera applicable à cette même date. Dans le cas où le délai prévu au paragraphe 1 pour l'application du Règlement annexé n'est pas encore écoulé, la date de son application sera celle qui est fixée au paragraphe 1. "

Article 14

Paragraphe 3

Le texte actuel est numéroté 3 a) et l'on ajoute un nouvel alinéa 3 b) comme suit :

"3. b) Toutefois, tout État sur le territoire duquel se trouvent des voies de navigation intérieures relevant de l'AGN, soumises à la date d'adoption du présent Accord à un régime de droit international obligatoire portant sur le transport de marchandises dangereuses, pourra déclarer que l'application du présent Accord sur ces voies sera subordonnée à l'accomplissement de procédures prévues par le statut de ce régime. Une telle déclaration devra être faite lors de la signature définitive du présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion."

Paragraphe 4

Remplacer "au paragraphe 3" par "au paragraphe 3 a)" (deux fois).

Article 16

Paragraphe 1

Lire la première phrase comme suit :

"Tout État pourra, lorsqu'il signera définitivement le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 15."

Article 17

Paragraphe 1 (concerne la version russe seulement).

Paragraphe 3

Supprimer les crochets.

Paragraphe 7

Supprimer les crochets et les nombres y contenus.

Article 18

Supprimer les crochets autour du texte de l'article 18 et lire, dans la dernière phrase :

"… la Commission économique pour l'Europe, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et de la Commission du Danube qui sont compétents en la matière…" (reste inchangé).

Article 19

Biffer : "[18]" dans le titre.

Paragraphe 3

Remplacer "trois mois" par "six mois" et "douze mois" par "vingt-quatre mois".

Article 20

Biffer "[19]" dans le titre.

Paragraphe 2

Supprimer les crochets.

Article 21

Supprimer les crochets et les chiffres y contenus.

Article 22

Supprimer les crochets et les chiffres y contenus.

Article 23

Supprimer les crochets et les chiffres y contenus.

A la fin du texte de l'Accord supprimer les crochets autour de : "vingt-six mai deux mille" .

Annexe C

Texte du document ECE/TRANS/ADN/CONF/4, avec les modifications suivantes :

Chapitre 1 (concerne la version russe seulement).

Chapitre 2

2.2.2 Lire : "Le Comité d'administration nomme un comité d'experts dont il définit la composition et le règlement intérieur. Ce comité…"

Chapitre 4

4.1.2 Remplacer "sous réserve d'abrogation" par "sauf abrogation".

4.2.2 Remplacer : "en application des" par "conformément aux", "stipulés au présent Règlement" par "établis par le Comité d'administration" et "ne font connaître" par "ne font pas connaître".

Chapitre 5

5.6.2 et 5.6.3 Remplacer "ou où" par "ou de celle où" (version française seulement).

Chapitre 6

6.5.1 Dans la version anglaise, deuxième phrase, remplacer "should" par "shall".

Ajouter un nouveau chapitre 7 comme suit :

"**Chapitre 7**

Accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux

La période de validité des accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux visés à l'article 7, paragraphe 1, sera de cinq ans au maximum à compter de leur date d'entrée en vigueur. "

Annexes D.1 et D.2

Texte du document ECE/TRANS/ADN/CONF/5 avec les modifications suivantes :

Annexes D.1

Remplacer le paragraphe 1 par :

"1. Dans la présente Annexe D.1 :

- le terme "bateau en service" signifie un bateau selon l'article 8, paragraphe 2, de l'Accord ;
- le terme «N.R.T.»
- signifie que la prescription ne s'applique pas aux bateaux en service sauf si les parties concernées sont remplacées ou transformées, c'est-à-dire que la prescription ne s'applique qu'aux bateaux **n**eufs, aux parties **r**emplacées et aux parties **t**ransformées; si des parties existantes sont remplacées par des pièces de rechange ou de renouvellement, de même technique et fabrication, il ne s'agit pas d'un remplacement «R» au sens des présentes dispositions transitoires.

  Par transformation on entend également la modification d'un type de bateau-citerne, d'un type de citerne à cargaison ou d'un état de citerne à cargaison existants en un autre type ou état plus élevé.
- «Renouvellement du certificat d'agrément intervenant après le …»

  signifie que la prescription doit être remplie lors du prochain renouvellement du certificat d'agrément intervenant après cette date indiquée. Si le certificat d'agrément expire dans la première année après la date d'application du présent Règlement, la prescription n'est toutefois obligatoire qu'après l'expiration de cette première année.

2. Les bateaux en service doivent répondre :

- aux prescriptions des marginaux et, le cas échéant, paragraphes et alinéas mentionnés
- dans le tableau ci-dessous dans les délais qui y sont fixés,

- aux prescriptions des marginaux et, le cas échéant, paragraphes et alinéas non mentionnés
- dans le tableau ci-dessous à la date d'application du présent Règlement.

La construction et l'équipement des bateaux en service doivent être maintenus au moins au niveau de sécurité antérieur."

Le paragraphe 2 devient paragraphe 3."

Annexe D.2

Remplacer le texte placé avant la tableau par :

"1. Dans la présente annexe D.2 :

- le terme "bateau en service" signifie un bateau selon l'article 8, paragraphe 3, de
- l'Accord ;
- le terme "N.R.T. "
- signifie que la prescription ne s'applique pas aux bateaux en service sauf si les parties concernées sont remplacées ou transformées, c'est-à-dire que la prescription ne s'applique qu'aux bateaux **n**eufs, ou aux parties **r**emplacées ou **t**ransformées. Si des parties existantes sont remplacées par des éléments de rechange ou de réparation de mêmes type et fabrication, il ne s'agit pas d'un remplacement «R» au sens des présentes prescriptions transitoires.

  Par transformation on entend également la modification d'un type de bateau-citerne, d'un type de citerne à cargaison ou d'une catégorie de citerne à cargaison en un autre type ou une autre catégorie de rang plus élevé.

2. Les bateaux en service pour lesquels il est fait usage des dispositions transitoires de la présente annexe doivent répondre :

   - aux prescriptions des marginaux et, le cas échéant, paragraphes et alinéas mentionnés dans le tableau ci-dessous et dans le tableau des dispositions transitoires générales dans les délais qui y sont fixés,

   - aux prescriptions des marginaux et, le cas échéant, paragraphes et alinéas non mentionnés dans le tableau ci-dessous ou dans le tableau des dispositions transitoires générales à la date d'application du présent Règlement.

La construction et l'équipement des bateaux en service doivent être maintenus au moins au niveau de sécurité antérieur. "

_____

Annexe 2

Déclaration du représentant de l'Allemagne relative au paragraphe 3 b) de l'article 14 de l'ADN (à laquelle se sont associés les représentants de la France et des Pays-Bas)

Le représentant de l'Allemagne a déclaré que les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin se sont efforcés dans le passé, au sein d'un Groupe de travail ad hoc, de fixer les modalités pour un passage du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) vers l'Accord ADN et que ce travail n'a pas encore abouti du fait qu'on ne pouvait connaître le contenu concret et le niveau de sécurité du Règlement annexé à l'Accord ADN au moment de sa date d'application selon le paragraphe 1 de l'article 11.

Il a déclaré que l'Allemagne s'efforcera, dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, de tenir le délai entre l'entrée en vigueur de l'Accord ADN et son application sur le Rhin aussi court que possible. Il est souhaitable que grâce à une ratification de l'Accord par les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans un délai rapproché son extension au Rhin dès son entrée en vigueur soit rendue possible.