

WP.15/AC.2/16/INF.18

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
des 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 intérieure (ADN)

Seizième session
Genève, 25-29 janvier 2010
Point 9 de l'ordre du jour provisoire

DIVERS

Polices fluviales

Communication de la CCNR

Les 6 et 7 octobre 2009 s'est tenue à Strasbourg, dans le cadre de la CCNR, une réunion commune des polices fluviales des Etats membres de la CCNR.

Certaines questions de polices fluviales ont porté sur l'ADN(R).

A la demande du Président de la réunion susmentionnée, M. CROO, Commissaire de Belgique à la CCNR, l'extrait du compte-rendu relatif aux questions concernant l'ADN(R) est reproduit ci-après.

Extrait du document RP (09)m 47

B. Questions relatives aux marchandises dangereuses

3.18 Equipement de sécurité prescrit – F3-1

Le PRESIDENT voit deux questions :

- 1) Quels sont les équipements nécessaires pour les matières transportées ?
- 2) Comment les membres des polices fluviales peuvent-ils obtenir ou consulter les standards internationaux pertinents relatifs aux équipements de sécurité ?

Le PRESIDENT constate en outre qu'il n'est pas possible de décrire dans les règlements tous les équipements prescrits. C'est pourquoi les autorités de police devraient trouver un moyen de se procurer pour leurs collaborateurs les standards internationaux pertinents.

3.19 Utilisation de câbles du type Herkules – NL3

Le REPRESENTANT DE L'AUTORITE DE POLICE SUISSE constate :

- L'attestation des fabricants concerne le câble complet, c'est-à-dire la partie en acier et la partie en matière synthétique. Il n'y a pas d'indication séparée pour les différentes parties.
- L'élasticité des deux parties est différente.
- Les autorités suisses considèrent que la résistance à la rupture indiquée est basée sur les caractéristiques du câble en acier.

Le PRESIDENT estime que pour éviter des divergences de vues entre les différentes autorités, il est nécessaire soit d'adapter la pratique des autorités des Pays-Bas à celle des autres pays, soit de modifier l'ADN(R) en conséquence.

Certains PARTICIPANTS demandent qu'en guise de sécurité pour la profession de la navigation une base juridique univoque soit créée.

Le PRESIDENT propose que les délégations intéressées fassent des propositions concrètes d'amendement des prescriptions. Ces propositions pourraient éventuellement contenir des variations en pourcentage par rapport à une valeur de base pour les dimensions ou les résistances à la rupture des câbles.

3.20 Consignes écrites pour de nouvelles classes de matières – F3-2

MM. CROO et FESSMANN exposent qu'un nouveau critère de danger a été introduit dans l'ADN(R). Il s'agit du critère de danger pour l'environnement aquatique. A l'avenir il n'y aura plus qu'une seule consigne écrite valable pour toutes les matières. Le modèle de consignes écrites pour le transport routier a été repris pour la navigation intérieure.

DES REPRESENTANTS DES AUTORITES des POLICES FLUVIALES ALLEMANDES observent qu'avec la nouvelle version de l'ADN(R) il n'est plus possible :

- de classer les matières transportées ou du moins d'en vérifier la classification,
- de constater quels équipements de sécurité sont nécessaires pour la matière transportée,
- de vérifier si un bateau est habilité à transporter la matière se trouvant à bord.

M. FESSMANN constate qu'il n'appartient pas aux conducteurs ni aux polices fluviales, mais aux chargeurs ou utilisateurs des matières en question de classer les matières en appliquant le diagramme de décisions de l'ADN(R).

Le PRESIDENT observe que le diagramme de décisions est un élément nouveau de l'ADN(R) non dépourvu de critiques. Les autorités de police devraient s'adresser au législateur national, c'est-à-dire en Allemagne le Ministère des transports, de la construction et du développement urbain, pour demander si et éventuellement comment les collaborateurs des polices fluviales doivent utiliser le diagramme de décisions.
