



Conseil économique et social

Distr. générale
19 mai 2014
Français
Original: anglais

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)

Vingt-cinquième session

Genève, 25-29 août 2014

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

Nouvelle disposition transitoire pour le 1.6.8 – Formation des conducteurs

Communication du Gouvernement allemand^{1, 2}

I. Introduction

1. La nouvelle disposition provisoire suivante proposée par la délégation néerlandaise a été acceptée (sect. 1.6.8) pour l'ADN 2015:

«Jusqu'au 31 décembre 2018, l'expert sur le transport des gaz (visé au paragraphe 8.2.1.5) ne doit pas obligatoirement être le conducteur responsable (visé au paragraphe 7.2.3.15) mais peut être n'importe quel membre de l'équipage lorsqu'un bateau-citerne de type G ne transporte que le N° ONU 1972. Dans ce cas, le conducteur responsable doit avoir participé à un cours de spécialisation «gaz» et il doit avoir suivi une formation supplémentaire sur le transport de gaz naturel liquéfié (GNL) selon le 1.3.2.2.».

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, ECE/TRANS/2012/12, activité 02.7, (A1b)).

² Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2014/33.



II. Interprétation

2. Il n'est pas indiqué clairement comment les autorités chargées des contrôles peuvent avoir la preuve de la participation à un cours de spécialisation sur les gaz. À ce jour, des attestations de participation au cours de formation ne sont pas exigées pour l'ADN.

3. Actuellement, les registres de formation sont conservés par l'employeur conformément au 1.3.3 de l'ADN et ne sont pas disponibles à bord. En outre, un problème particulier se pose dans le cas où l'employeur du conducteur est une agence d'emploi temporaire basée dans un pays qui n'est pas Partie contractante à l'ADN (Chypre par exemple).

4. Pour ce qui est de l'Allemagne, sur le territoire de laquelle se trouve la section la plus longue du Rhin et donc la section la plus longue des opérations de transport de GNL, il est important que les conducteurs puissent prouver concrètement leur qualification supplémentaire en cas de contrôle. C'est pourquoi la délégation allemande souhaiterait que le Comité de sécurité examine l'interprétation de cette question et ajoute une recommandation relative aux mesures à prendre à ce sujet dans le rapport de la vingt-cinquième session.

5. On pourrait concevoir que les conducteurs aient avec eux à la fois une attestation de formation délivrée par un organisme reconnu et un certificat de l'employeur indiquant la formation reçue. Pour cela, les Parties contractantes devraient d'abord s'entendre sur les organismes de formation reconnus par elles et une attestation d'emploi devrait être conservé à bord.

6. La prescription générale selon laquelle ces attestations devraient être rédigées dans une langue officielle du pays d'origine ainsi que, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, en français et en allemand serait maintenue.
