

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

**Réunion commune d'experts du 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-neuvième session

Genève, 24-28 janvier 2022

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Rapport du groupe de travail informel du cochargement à bord des barges sur les travaux de sa sixième réunion****Communication du Gouvernement des Pays-Bas* *****Résumé*

- Résumé analytique :** Le groupe de travail informel a tenu un débat sur le cochargement d'une même marchandise. Il a accueilli favorablement l'idée d'une liste positive et a demandé au Comité de sécurité de l'ADN des conseils concernant cette liste.
- Mesure à prendre :** Aux paragraphes 12 et 13, il est demandé au Comité de sécurité de l'ADN d'examiner les conclusions du groupe de travail informel et de prendre une décision.
- Documents connexes :** Document informel INF.15 de la trentième session
Document informel INF.6 de la trente et unième session (additif au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/44)
Document informel INF.9 de la trente-deuxième session ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/39
Document informel INF.17 de la trente-troisième session
Document informel INF.5 de la trente-cinquième session
Document informel INF.5 de la trente-sixième session ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/29.

* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/16.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect.20), par. 20.51).



Introduction

1. La sixième réunion du groupe de travail informel du cochargement à bord des barges s'est tenue les 13 et 14 octobre 2021 en ligne. Y ont participé des représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas, le Président du groupe de travail informel des matières, des représentants de l'European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), de l'Organisation européenne des bateliers (OEB), de la Federation of European Tank Storage Association (FETSA) et de FuelsEurope. M. Henk Langenberg, en sa qualité de représentant des Pays-Bas, a présidé la réunion.

2. Ainsi que l'avait demandé le Comité de sécurité de l'ADN, trois types de cochargement ont été distingués par le groupe :

a) Cochargement de marchandises dangereuses de même nature ; à savoir, le chargement de marchandises dangereuses sur d'autres marchandises dangereuses relevant d'un même numéro ONU et d'une même rubrique dans le tableau C ;

b) Cochargement de marchandises non dangereuses et de marchandises dangereuses ; par exemple, le chargement de biocomposants sur du carburant diesel (No ONU 1202), ou l'inverse ;

c) Cochargement d'une marchandise dangereuse avec une autre marchandise dangereuse ; par exemple, le chargement d'éthanol (No ONU 1170) sur du carburant diesel (No ONU 1202), ou l'inverse.

I. Cochargement de marchandises dangereuses de même nature

3. En ce qui concerne le cochargement de marchandises dangereuses de même nature, les membres du groupe se sont félicités des conclusions du Comité de sécurité de l'ADN, selon lesquelles le chargement de marchandises dangereuses de même nature dans une même citerne à cargaison était actuellement autorisé par l'ADN. Le Président a suggéré d'appeler cette opération « cochargement », en précisant qu'il s'agit du chargement de la même marchandise dangereuse en deux lots ou plus dans une même citerne à cargaison. Cela pouvait se faire en toute sécurité sous la responsabilité de l'expéditeur. Certains participants étaient d'avis que, afin que l'ensemble du trajet soit géré correctement, un seul expéditeur devrait être autorisé pour tous les lots. L'amélioration de la sécurité à l'avenir, au moyen de l'élaboration d'une « liste positive », a été débattue par le groupe, comme l'avait aussi demandé le Comité de sécurité de l'ADN.

4. Le Président du groupe de travail informel des matières a confirmé que ledit groupe se chargerait d'établir une première liste, succincte, de substances susceptibles d'être cochargées. Il a demandé aux parties représentant l'industrie de faire connaître au groupe informel des matières celles qui devraient être considérées comme les premières à être ajoutées à cette « liste positive ». Le groupe de travail informel des matières se pencherait également sur l'établissement d'une définition de l'expression « marchandises de même nature ». Pour l'instant, les représentants de l'industrie ont indiqué qu'ils ne considéraient deux lots (ou plus) comme des « marchandises de même nature » que s'ils pouvaient être classés dans la même rubrique du tableau C, relevaient du même groupe d'emballage et présentaient exactement les mêmes dangers.

5. Le groupe a également commencé à réfléchir à la manière d'établir la liste positive. Une option envisagée était d'établir ladite liste dans le cadre de l'ADN. Une autre option était de l'établir à titre de recommandation. L'établir dans le cadre de l'ADN permettrait au Comité de sécurité de la contrôler, d'éviter d'éventuels futurs malentendus sur sa base juridique et de mettre au point une procédure claire concernant les demandes visant à y ajouter de nouvelles matières. Le groupe a donc recommandé d'établir la liste positive dans le cadre de l'ADN.

6. Un débat initial a été mené concernant l'emplacement dans l'ADN où pourrait être insérée la liste positive. Ont été mentionnés le tableau C (en tant que nouvelle remarque dans la colonne 20), ou un ajout à la liste des matières du bateau, conformément au paragraphe 1.16.1.2.5. La plupart des participants ont semblé préférer l'option consistant à intégrer la

liste positive dans le tableau C, mais le groupe a souhaité consulter le Comité de sécurité de l'ADN avant d'envisager une proposition d'amendement.

7. Enfin, le groupe a estimé qu'une procédure permettant de demander l'ajout de nouvelles matières à la liste devrait être élaborée. Les membres du groupe ont suggéré que cette procédure pourrait être similaire à la procédure pour les autorisations spéciales, prévue à la section 1.5.2 de l'ADN. Cependant, le groupe a estimé qu'une certaine expérience de l'évaluation des matières pour la liste positive pourrait être nécessaire avant que cette procédure puisse être élaborée en détail.

II. Cochargement de matières différentes

8. En ce qui concerne le cochargement de matières différentes, le groupe de travail informel a examiné d'autres instruments juridiques. Le groupe n'a pas pu, à l'heure actuelle, découvrir d'instruments juridiques auxquels se référer afin de faciliter le chargement sur un fond de citerne de matières différentes.

9. En ce qui concerne la suggestion du Comité de sécurité de l'ADN d'examiner si la liste positive pourrait être élargie de manière à régir également le cochargement de matières différentes, le groupe de travail informel n'a pas pu parvenir à un consensus. Certains participants ont suggéré qu'il pouvait s'agir d'une manière de n'autoriser que le cochargement de différentes marchandises dangereuses très spécifiques les unes avec les autres ; d'autres participants ont fait référence à des décisions antérieures du Comité de sécurité, car le cochargement de marchandises dangereuses différentes avait déjà été rejeté par ledit Comité et était désormais considéré comme ne relevant pas du domaine de compétence du groupe de travail informel.

10. Le groupe a conclu que le cochargement de marchandises dangereuses et non dangereuses dans les citernes à cargaison des bateaux de navigation intérieure ne pouvait pas être facilité par d'autres instruments juridiques détaillés. Toutefois, il a été fait référence à l'obligation pour le transporteur ou le conducteur du bateau de procéder à une évaluation des risques pour toutes les opérations à bord, en fonction de la législation européenne et nationale sur la protection des travailleurs.

11. Le groupe a également examiné l'additivation de la cargaison, comme l'avait demandé le représentant de la Belgique. Certains participants, se référant aux articles de l'ADN qui régissent ce type d'opération, étaient d'avis que l'additivation n'était pas du ressort du groupe. Le représentant de FuelsEurope a proposé de localiser les articles visés et de les faire tenir au groupe.

III. Mesure à prendre

12. Le Comité de sécurité de l'ADN est invité à examiner le rapport du groupe de travail informel et à donner son avis sur les différentes options présentées aux paragraphes 5 à 7.

13. Le Comité de sécurité de l'ADN est également invité à examiner le compte rendu du débat sur le cochargement de différentes marchandises dangereuses et non dangereuses, présenté aux paragraphes 8 à 11.