



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)****Quarante-quatrième session**

Genève, 26-30 août 2024

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions****Proposition d'amendements concernant la référence faite
à la Convention internationale sur la sécurité
des conteneurs et au Code IMDG****Communication du Gouvernement belge* ******Introduction**

1. Il arrive régulièrement qu'un conteneur endommagé, déchargé d'un navire de mer, se retrouve dans un terminal portuaire d'Anvers ou de Zeebrugge. En principe, le transport de ce conteneur vers une destination à l'intérieur des terres est interdit sans l'accord de l'autorité compétente. Le Règlement annexé à l'ADR (tout comme le RID) contient des dispositions faisant référence à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), mais aucune disposition de ce type ne figure dans l'ADN, à l'exception de la définition de la CSC, au 1.2.1. Il est donc difficile de savoir sur quelle base juridique se fonder pour autoriser le transport par bateau de navigation intérieure d'un conteneur endommagé contenant des marchandises dangereuses. De plus, il n'est pas clairement indiqué dans l'ADN qu'un tel conteneur doit être conforme aux prescriptions de la CSC.

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2024/56.

** A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.



Description du problème

2. Dans le Règlement annexé à l'ADR (et dans le RID), la section 7.1.3 dispose que les conteneurs doivent satisfaire aux prescriptions de la CSC :

« Les grands conteneurs, les citernes mobiles, les CGEM et les conteneurs-citernes qui répondent à la définition du “conteneur” donnée dans la CSC (1972), telle que modifiée ou dans les IRS 50591 (Caisses amovibles pour transbordement horizontal – Conditions techniques à remplir pour l'utilisation en trafic international) et 50592 (Unités de Transport Intermodal à transbordement vertical, autres que semi-remorques, aptes au transport sur wagons – Exigences minimales) publiés par l'UIC ne peuvent être utilisés pour le transport des marchandises dangereuses que si le grand conteneur ou le cadre de la citerne mobile, du CGEM ou du conteneur-citerne répond aux dispositions de la CSC ou des IRS 50591 et 50592 de l'UIC. ».

Des dispositions similaires existent dans les chapitres 6.7, 6.9 et 6.11 de l'ADR et il est clairement fait référence à chacun de ces chapitres dans le chapitre 6.1 du Règlement annexé à l'ADN, mais seulement en ce qui concerne la construction et les épreuves et pas en ce qui concerne les conditions d'utilisation (partie 7).

3. Le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) (Amendement 41-22) fait également clairement référence à la CSC dans sa sous-section 7.3.2.2 :

« Sauf indication contraire, les dispositions applicables énoncées dans la Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC), telle que modifiée, doivent être respectées lors de l'utilisation de tout engin de transport répondant à la définition de “conteneur” aux termes de cette convention. ».

Une possibilité de dérogation à la CSC est même prévue au 7.3.2.3 :

« La Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC) ne s'applique pas aux conteneurs offshore qui sont manutentionnés en haute mer. La conception et la mise à l'épreuve des conteneurs offshore doivent tenir compte des forces dynamiques de levage et d'impact susceptibles de s'exercer lorsqu'un conteneur est manutentionné en haute mer dans des conditions météorologiques et des états de mer défavorables. Les dispositions applicables à ces conteneurs devraient être définies par l'autorité compétente qui accorde l'agrément. Ces dispositions devraient être fondées sur les “Directives pour l'agrément des conteneurs offshore manutentionnés au large”, qui figurent dans la circulaire MSC/Circ.860. La mention “CONTENEUR OFFSHORE” devrait être inscrite de manière visible sur la plaque d'agrément aux fins de la sécurité. ».

4. Dans le chapitre 7.1 du Règlement annexé à l'ADN, il n'est pas fait référence à la CSC, et même la partie 4 ne fait pas clairement référence à la section 7.1.3 de l'ADR (ou du RID). En l'absence de disposition appropriée dans le Règlement annexé à l'ADN, l'autorité compétente ne peut pas accorder de dérogation.

5. La délégation belge a également relevé qu'au 4.1.4, il était fait référence à l'ADR et au RID mais pas à la partie 6 du Code IMDG :

« Seuls peuvent être utilisés des emballages et citernes qui répondent aux prescriptions de la partie 6 de l'ADR ou du RID. ».

6. Le 6.1.2 de l'ADN renvoie au chapitre 6.7 du Code IMDG ou, le cas échéant, au chapitre 6.9. Or, le chapitre 6.9 a trait aux conteneurs pour vrac (BK1/BK2/BK3) et ne concerne en rien les citernes mobiles. La délégation belge a également relevé qu'il n'était pas fait référence aux prescriptions relatives à la conception et à la construction des citernes mobiles dont les réservoirs sont en matière plastique renforcée de fibres (PRF) et aux contrôles et épreuves qu'elles doivent subir énoncées au chapitre 6.10 du Code IMDG.

« Les citernes mobiles peuvent également répondre aux prescriptions du chapitre 6.7 ou, le cas échéant, du chapitre 6.9 du Code IMDG. »

Proposition d'amendement

7. La délégation belge propose d'ajouter une sous-section 7.1.3.2 et de modifier les sous-sections réservées comme suit (les modifications figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

~~7.1.3.2 à 7.1.3.14~~ (Réservés)

7.1.3.2 Les grands conteneurs, les citernes mobiles, les CGEM et les conteneurs-citernes qui répondent à la définition du « conteneur » donnée dans la CSC (1972), telle que modifiée ou dans les IRS 50591 (Caisses amovibles pour transbordement horizontal – Conditions techniques à remplir pour l'utilisation en trafic international)¹ et 50592 (Unités de Transport Intermodal à transbordement vertical, autres que semi-remorques, aptes au transport sur wagons – Exigences minimales)² publiés par l'UIC ne peuvent être utilisés pour le transport des marchandises dangereuses que si le grand conteneur ou le cadre de la citerne mobile, du CGEM ou du conteneur-citerne répond aux dispositions de la CSC ou des IRS 50591 et 50592 de l'UIC.

~~7.1.3.3 à 7.1.3.14~~ (Réservés)

et ajouter les notes de bas de page 1 et 2, libellées comme suit :

¹ Première édition de l'IRS (International Railway Solution) applicable à partir du 1^{er} juin 2020.

² Deuxième édition de l'IRS (International Railway Solution) applicable à partir du 1^{er} décembre 2020.

8. La délégation belge propose de modifier le 4.1.4 comme suit (les modifications figurent en caractères gras soulignés) :

4.1.4 « Seuls peuvent être utilisés des emballages et citernes qui répondent aux prescriptions de la partie 6 de l'ADR₂ du RID ou du Code IMDG. ».

9. La délégation belge propose de modifier le 6.12 comme suit (les modifications figurent en caractères gras soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

6.1.2 Les citernes mobiles et les CGEM peuvent également répondre aux prescriptions du chapitre 6.7 ~~ou, le cas échéant, du Code IMDG.~~ Les conteneurs pour vrac peuvent également répondre aux prescriptions du chapitre 6.9 du Code IMDG. Les citernes mobiles dont les réservoirs sont en matière plastique renforcée de fibres (PRF) peuvent également répondre aux prescriptions du chapitre 6.10 du Code IMDG.

Justification

10. La délégation belge est d'avis qu'une simple définition de la Convention CSC ne constitue pas une base juridique suffisante pour l'utilisation de conteneurs lors du transport de marchandises dangereuses dans un bateau de navigation intérieure. Il convient donc d'ajouter les dispositions ci-dessus au chapitre 7 du Règlement annexé à l'ADN.

11. En outre, la délégation belge fait référence aux objectifs de développement durable suivants :

- Objectif 3 : *Bonne santé et bien-être* ; la proposition pourrait permettre de réduire les risques pour la santé liés aux matières dangereuses ;
- Objectif 8 : *Travail décent et croissance économique* ; la sûreté et la sécurité de l'environnement de travail seront améliorées du fait de la suppression de l'obstacle réglementaire.

Mesures à prendre

12. Le Comité de sécurité de l'ADN est invité à prendre connaissance des propositions d'amendements figurant dans les paragraphes 7 à 9 ci-dessus et à y donner la suite qu'il jugera appropriée.
