



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-troisième session
Genève, 26-30 août 2013

Rapport de la 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) sur sa vingt-troisième session¹

¹ Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/48.

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-2	5
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	3	5
III. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies et d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour)	4	5
IV. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour).....	5-33	5
A. État de l'ADN.....	5	5
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	6-12	6
Dérogations pour bateaux-citernes les autorisant à titre d'essai à utiliser le gaz naturel liquéfié comme carburant pour la propulsion.....	6-12	6
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN	13-19	6
1. Conteneurs réfrigérés ("Reefers")	13-14	6
2. Amarrage par dispositifs magnétiques ("Dock Lock System").....	15-17	7
3. Inspections périodiques	18-19	7
D. Formation des experts.....	20-27	7
1. Compte rendu de la onzième réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts (Strasbourg, 20 et 21 mars 2013)	20-24	7
2. Formation des instructeurs	25	8
3. Etat des lieux concernant la formation et les examens conformément au chapitre 8.2 de l'ADN	26-27	8
E. Questions relatives aux sociétés de classification	28-33	8
1. Compte rendu de la cinquième réunion des Sociétés de classification recommandées ADN	28	8
2. Logiciel de calcul pour le chargement.....	29-31	8
3. Demande de la filiale allemande du Registro Italiano Navale (RINA) ..	32-33	9
V. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour).....	34-77	9
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	34-38	9
1. Projet d'amendements adopté par la Réunion commune à sa session de printemps 2013.....	34-37	9
2. Projet d'amendements à l'ADR adopté par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses à sa quatre-vingt-quatorzième session	38	9
B. Autres propositions d'amendements.....	39-77	10
1. Amendement au 7.2.4.10.11	39-41	10
2. Coupe-flammes à éléments fixes ou à ressort	42	10

	<i>Paragraphs</i>	<i>Page</i>
3. Liste de contrôle harmonisée	43-45	10
4. Adaptation des dispositions transitoires du 1.6.7.2.2.2 aux nouvelles prescriptions 2013 des 7.2.3.20 et 9.3.X.13 relatives à la stabilité des bateaux-citernes à l'état intact	46-48	10
5. Transport de gaz naturel liquéfié (GNL)	49-57	11
6. Dispositions concernant les dispositifs de sauvetage	58	12
7. Mise à jour des renvois à des normes et règles dans le Règlement annexé à l'ADN.....	59	12
8. No. ONU 1280 OXYDE DE PROPYLÈNE, programme de manutention conformément à l'observation 12 dans la colonne (20) du tableau C.....	60	12
9. Équilibrage de pression durant le chargement (7.2.4.16.9)	61-62	12
10. Suppression de la note explicative 40 aux 3.2.3.1, 3.2.3.3 et 3.2.4.3 et en regard du No. ONU 3082, HUILE DE CHAUFFE LOURDE dans le tableau C.....	63-64	13
11. Coupe-flammes seulement lorsque la protection contre les explosions est exigée.....	65	13
12. Utilisation d'appareils AIS Intérieur durant le chargement, déchargement et le dégazage de bateaux-citernes soumis à l'ADN	66	13
13. Explications relatives aux rubriques du tableau C.....	67	13
14. Définitions de citernes à cargaison.....	68	13
15. Définitions des conduites à gaz à terre et à bord des bateaux.....	69	13
16. Corrections au tableau C, No. ONU 1005	70	13
17. Systèmes de réfrigération pour les bateaux des types C et N	71	14
18. Accès aux cofferdams (9.3.2.20.1, 9.3.3.20.1)	72	14
19. Correction au 5.4.1.1.19	73	14
20. Citerne à cargaison dégazée	74	14
21. Mesure transitoire relative au 9.3.3.118 au tableau du 1.6.7.2.2.2	75	14
22. Rinçage des yeux et du visage.....	76-77	14
VI. Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour).....	78-86	15
A. Groupe de travail informel sur les matières	78-80	15
B. Groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation.....	81-83	15
1. Rapport du groupe de travail informel	81	15
2. Questions liées aux travaux du groupe	82-83	15
C. Groupe de travail informel sur la protection contre l'explosion à bord des bateaux-citernes	84-85	16
D. Autres groupes de travail informels	86	16
VII. Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour).....	87-89	16

VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour).....	90	16
IX.	Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour).....	91	16
Annexes			
I.	Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2015 ²		17
II.	Corrections au Règlement annexé à l'ADN 2013 (ADN 2013).....		18
III.	Modifications au catalogue de questions.....		19
IV.	Modèles normalisés de la liste de contrôle des bateaux ³		20

² Pour des raisons pratiques, l'annexe I est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48/Add.1.

³ Pour des raisons pratiques, l'annexe IV est reproduite sous forme d'additif au présent document, sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48/Add.2.

I. Participation

1. La 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) a tenu sa vingt-troisième session à Genève du 26 au 30 août 2013. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Suisse, et Ukraine. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes: la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube et l'Union européenne. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées: l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA), le Comité International de Prévention des Accidents du Travail de la Navigation Intérieure (CIPA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Conservation of Clean Air and Water in Europe (CONCAWE), la European River-Sea-Transport Union (ERSTU), les Sociétés de classification recommandées ADN et l'Union européenne de navigation fluviale (UENF).

2. Le Comité de sécurité a été informé que son président, M. H. Rein (Allemagne) ne pouvait pas participer pour des raisons de santé. Il lui a souhaité un prompt rétablissement, et la session a été présidée par le Vice-Président, M. B. Birklhuber (Autriche).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/47 et Add.1

Document informel: INF.1/Rev.1 (Secrétariat)

3. Le Comité de sécurité a adopté l'ordre du jour qui avait été établi par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.1/Rev.1 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.35.

III. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies et d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour)

Document informel: INF.6 (Secrétariat)

4. Le Comité de sécurité a noté que la CCNR s'efforçait de trouver un remplaçant à M. D. M. Saha qui venait de quitter ses fonctions. Le Président, au nom du Comité, a remercié vivement M. Saha pour le travail accompli ainsi que le secrétariat de la CCNR en général pour sa contribution aux travaux du Comité et pour ses efforts pour la faire perdurer.

IV. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour)

A. État de l'ADN

5. Le Comité de sécurité a noté qu'aucun nouvel instrument d'adhésion n'avait été déposé et qu'en conséquence le nombre de Parties contractantes restait dix-sept.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

Dérogations pour bateaux-citernes les autorisant à titre d'essai à utiliser le gaz naturel liquéfié comme carburant pour la propulsion

Documents informels: INF. 10 (CCNR) (I-Tanker 1403)
INF.14 (CCNR) (I-Tanker 1404)
INF.15 et INF.16 (CCNR) (Damen River Tanker 1145 Ecoliners)
INF.34 et INF.35 (Pays Bas)

6. Le Comité de sécurité a noté que suite aux discussions à la dernière session et aux demandes du Comité d'administration (ECE/ADN/22, para. 9) la CCNR a adopté des recommandations pour permettre l'utilisation de quatre bateaux. Les rapports d'évaluation avaient déjà été présentés pour les mêmes bateaux (document informel INF.3 soumis à la vingtième session du Comité de sécurité pour la série I-Tanker, et INF.13 soumis à la vingt-et-unième session pour la série Damen River Tanker 1145 Ecoliner)

7. Le représentant des Pays-Bas ayant demandé qu'une recommandation soit faite à l'intention du Comité d'administration pour approuver les dérogations proposées, certaines délégations ont regretté qu'aucun document officiel, accompagné des justifications ou documentation de base, n'ait été présenté à cet effet, et ont souhaité reporter la décision à la prochaine session.

8. Le représentant des Pays-Bas a préparé des projets de décision pour examen par le Comité d'administration contenus dans les documents informels INF.34 pour les I-Tankers, et INF.35 pour les Damen River Tanker 1145 Ecoliners.

9. Le Comité de sécurité a décidé de recommander au Comité d'administration d'adopter les décisions proposées dans le INF.34, si du moins il accepte de prendre des décisions sur des documents informels en anglais seulement.

10. Le Comité de sécurité n'a pas recommandé l'adoption des décisions proposées dans le INF.35 car il a souhaité que le représentant des Pays-Bas soumette une proposition en bonne et due forme, expliquant en quoi les deux bateaux sont de construction identique à celle du bateau qui bénéficie déjà d'une dérogation pour essai, et en mettant à disposition des références au rapport d'évaluation de danger justifiant la demande.

Document informel : INF.2/Rev.1 (Pays-Bas) (Chemgas 851 et Chemgas 852)

11. Le Comité de sécurité a pris note du projet de demande de dérogation. Elle sera examinée lorsque l'évaluation par TNO aura été effectuée et que la CCNR aura établi une recommandation.

12. Le Comité de sécurité a été informé de projets de demandes de dérogation pour l'utilisation de gaz naturel liquéfié pour la propulsion de bateaux pousseurs (un pour le poussage de barges transportant du charbon (INF.27) et un porte-conteneurs rééquipé (INF.28)). Le représentant des Pays-Bas a été invité à tenir compte des commentaires émis lorsqu'il préparera ces demandes.

C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

1. Conteneurs réfrigérés ("Reefers")

Document informel: INF.4 (Allemagne et Pays-Bas)

13. Le Comité de sécurité a noté qu'il n'était pas clair si l'équipement électrique des conteneurs réfrigérés respectaient les prescriptions de l'ADN sur la protection contre l'explosion à bord des bateaux.

14. Le Comité de sécurité a demandé au groupe de travail informel sur la protection contre l'explosion à bord des bateaux-citernes d'examiner les questions posées dans ce document et de lui faire rapport.

2. Amarrage par dispositifs magnétiques ("Dock Lock System")

Document informel: INF.26 (Pays-Bas)

15. Le Comité de sécurité a été informé de nouvelles techniques d'amarrage de bateaux avitailleurs aux bateaux avitaillés en utilisant une installation fixe électrique comportant des bras mécaniques munis de panneaux magnétiques.

16. Le Comité de sécurité a confirmé que les dispositions du 7.2.5.3 demeurent applicables si l'on utilise cette technique.

17. Pour les autres dispositions applicables, le représentant de l'Union européenne a suggéré que celles du 7.2.4.76 seraient peut-être pertinentes. Le représentant de l'Autriche a fait référence à la question 3 de la liste de contrôle ADN.

3. Inspections périodiques

Document informel: INF.17 (Autriche)

18. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN a indiqué qu'en principe les Sociétés de classification recommandées ADN informent l'autorité compétente qui a délivré le certificat du bateau dès lors qu'elles constatent un problème réel avec un bateau. Il consultera toutes les sociétés concernées pour obtenir confirmation.

19. En général, les délégations qui ont pris la parole ont estimé que l'autorité compétente devrait réagir dans ce cas en prenant des mesures allant jusqu'au retrait du certificat si la classe a été retirée, mais qu'il convenait d'examiner la situation au cas par cas. Les dispositions du 1.8.1.3, 1.16.12 et 1.16.13 constituent déjà un éventail de mesures qu'il est possible de mettre en œuvre.

D. Formation des experts

1. Compte rendu de la onzième réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts (Strasbourg, 20 et 21 mars 2013)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/17 (CCNR)

20. Le Comité de sécurité a pris note du compte rendu et a approuvé la poursuite des travaux et la tenue de la prochaine réunion à Strasbourg les 19 et 20 mars 2014.

21. Le Comité de sécurité a décidé de supprimer neuf questions du catalogue de questions en attendant que ces questions soient corrigées (voir annexe III) (paragraphe 8 du compte rendu).

22. Pour les propositions d'amendements à l'ADN que le groupe informel souhaite élaborer (paragraphe 12 du compte rendu), le Vice-Président a suggéré qu'il serait peut-être plus réaliste de viser une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2017 plutôt qu'au 1^{er} janvier 2015.

23. Pour la mention du mot "réussi" dans l'attestation relative à la participation au cours de formation, il a été confirmé qu'il ne s'agissait que des cours de recyclage, où un test doit être effectué à la fin du cours, et non des cours de formation de base où un examen doit être passé en dehors du cadre du cours de formation (paragraphe 21 du compte rendu).

24. Pour les questions relatives à la forme de l'attestation d'expert, il a été relevé que même s'il n'y avait pas consensus sur le format "carte bancaire" suggéré, il semble y avoir

actuellement des déviations dans certains pays par rapport au format exigé au 8.6.2 (par exemple: couleur orange) et le groupe informel a été invité à étudier ces divergences.

2. Formation des instructeurs

Document informel: INF. 23 (Ukraine)

25. Plusieurs délégations ont salué la proposition d'assurer une formation adéquate des instructeurs. Certaines ont craint cependant que les mesures proposées entraînent des charges de travail supplémentaires et des coûts importants pour les administrations et préféreraient élaborer des recommandations fixant des critères et des normes minimales pour agréer les instructeurs. Il a été convenu de prier le groupe de travail informel sur la formation des experts d'examiner cette question.

3. Etat des lieux concernant la formation et les examens conformément au chapitre 8.2 de l'ADN

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/25 (groupe de travail informel)

26. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt des mesures prises par diverses Parties Contractantes pour la mise en œuvre des dispositions du chapitre 8.2 du Règlement annexé à l'ADN.

27. Comme seules huit Parties contractantes ont fourni des informations, il serait utile que les neuf autres Parties contractantes répondent au questionnaire pour améliorer la base de travail du groupe de travail informel.

E. Questions relatives aux sociétés de classification

1. Compte rendu de la cinquième réunion des Sociétés de classification recommandées ADN

Document informel: INF. 11 (Sociétés de classification recommandées ADN)

28. Le Comité de sécurité a pris note du compte rendu et a relevé en particulier que des propositions d'amendement pourraient lui être soumises à la session de janvier 2014 suite à la prochaine réunion des Sociétés de classification recommandées ADN prévue le 22 octobre 2013 à Rotterdam.

2. Logiciel de calcul pour le chargement

Document informel: INF. 30 (UENF)

29. L'UENF a souhaité qu'une liste de logiciels de calcul approuvés soit portée à sa connaissance, étant donné que les bateaux concernés doivent être équipés de logiciels autorisés d'ici le 31 décembre 2014 (voir 1.6.7.2.2.4) dans des cas particuliers.

30. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN a indiqué que peu de constructeurs de logiciels avaient formulé des demandes d'agrément de leurs produits et qu'il lui paraissait difficile de fournir des listes qui privilégieraient certains constructeurs au détriment d'autres qui n'auraient pas songé à faire une demande.

31. Il a été rappelé que le Comité de sécurité avait déjà souhaité à sa dernière session que les Sociétés de classification recommandées ADN portent rapidement attention aux questions relatives à l'harmonisation relative à ces logiciels de calcul (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/46, para. 75).

3. Demande de la filiale allemande du Registro Italiano Navale (RINA)

32. Suite à la demande du RINA (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/46, paras. 26-28), le représentant de l'Allemagne a dit qu'il fournirait sous peu la documentation nécessaire au Comité de sécurité et qu'il organiserait une réunion d'un Comité d'experts les 28 et 29 novembre 2013.

33. Il a été précisé que la demande concerne le RINA dans son ensemble et pas uniquement la filiale allemande.

V. Propositions d'amendement au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)

A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN

1. Projet d'amendements adopté par la Réunion commune à sa session de printemps 2013

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, Annexe II (Rapport de la Réunion commune sur sa session de printemps 2013)

34. Le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés par la Réunion commune, du moins ceux qui concernent le Règlement annexé à l'ADN et pas seulement le RID ou l'ADR, avec une formulation différente pour le 1.6.1.28 (voir annexe I).

35. Pour les amendements concernant les références aux normes, il a été convenu de revenir sur la question lors de l'examen du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18 sous le point 4 b) de l'ordre du jour. Il conviendrait aussi d'examiner soigneusement s'il faut prévoir des mesures transitoires lorsque des références sont modifiées. Certaines délégations se sont demandé s'il ne serait pas préférable, lorsque les normes sont citées à titre d'exemple, de se contenter de références dynamiques plutôt que statiques (c'est-à-dire de ne pas indiquer l'année de publication).

36. Il a été confirmé que les Sociétés de classification recommandées ADN devront prouver en temps opportun au Comité d'administration qu'elles remplissent les conditions de la norme EN ISO IEC 17020 :2012 (sauf clause 8.1.3).

37. Les amendements entre crochets (relatifs à la disposition spéciale 580) restent entre crochets car ils doivent être confirmés par la Réunion commune à sa session d'automne 2013 (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, paras 41-44).

2. Projet d'amendements à l'ADR adopté par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses à sa quatre-vingt-quatrième session

Document: ECE/TRANS/WP.15/219, annexes I et II (Rapport du Groupe de travail)

38. Le Comité de sécurité a noté que certains amendements adoptés par le Groupe de travail (nouveau NOTA relatif à la définition de conteneur pour vrac et amendements au 5.3.2.2.1) étaient pertinents également dans le cadre du Règlement annexé à l'ADN et les a donc adoptés (voir annexe I).

B. Autres propositions d'amendements

1. Amendement au 7.2.4.10.1

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/11 (UENF)

39. La proposition a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe I).

40. Il a été noté que la version allemande du Règlement annexé à l'ADN contient des références à l'autorité compétente locale (paragraphes 7.1.6.1.4, 7.2.3.7.3, 7.2.4.10.1 par exemple) alors que les autres versions ne font référence qu'à l'autorité compétente, sauf au 7.1.6.1.4. Comme l'autorité compétente locale n'est pas définie au 1.2.1, et que selon la définition de l'autorité compétente au 1.2.1, il revient au droit national de déterminer l'autorité compétente pour l'application de chacune des dispositions du Règlement, la qualification "locale" est superflue.

41. Les délégations souhaitant introduire cette notion devraient formuler une proposition à cet effet en prévoyant une définition.

2. Coupe-flammes à éléments fixes ou à ressort

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/12 (Belgique)

42. La proposition d'alignement des versions française, anglaise et russe des 9.3.2.22.5 a) iii) et 9.3.3.22.5 a) iii) sur la version allemande a été adoptée (voir annexe I).

3. Liste de contrôle harmonisée

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/13 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/14 (groupe de travail informel sur la liste de contrôle harmonisée des bateaux)

43. Le Comité de sécurité a adopté l'amendement au 1.8.1.2.1 proposé avec quelques modifications (voir annexe I).

44. Le Comité de sécurité a également adopté la proposition de liste de contrôle avec quelques modifications (deux nouvelles colonnes pour d'une part les numéros d'identification de l'objet du contrôle à gauche, et les paragraphes concernés du Règlement à droite) (voir annexe IV).

45. Il a été rappelé qu'il est prévu que les indications soient mentionnées dans deux langues au maximum, à savoir la langue utilisée dans le pays où a lieu le contrôle, et, si cette langue n'est ni le français, ni l'anglais, ni l'allemand, dans une de ces trois langues comme approprié (voir aussi document ECE/ADN/2013/1 soumis au Comité d'administration).

4. Adaptation des dispositions transitoires du 1.6.7.2.2.2 aux nouvelles prescriptions 2013 des 7.2.3.20 et 9.3.X.13 relatives à la stabilité des bateaux-citernes à l'état intact

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/15 (Allemagne)

46. Les modifications proposées concernant les mesures transitoires relatives au 7.2.3.20 ont été adoptées, en précisant cependant que pendant le voyage les cofferdams ne peuvent être remplis d'eau de ballastage que lorsque les citernes à cargaison sont vides (voir annexe I).

47. Les avis étaient cependant partagés pour les mesures transitoires proposées relatives aux dispositions 9.3.X.13 relatives à la stabilité à l'état intact, qui prévoient un renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2017 au lieu du 31 décembre 2044. Certaines délégations estimaient qu'il conviendrait de fournir davantage d'informations sur le nombre de bateaux concernés et prouver que ces bateaux présentent

un problème de stabilité. D'autres partageaient l'avis du gouvernement de l'Allemagne qu'il convenait de prendre des mesures rapidement pour éviter que des accidents similaires à celui du *Waldhof* se reproduisent avec des bateaux existants.

48. Il a été décidé de placer les amendements proposés entre crochets pour confirmation à la prochaine session. Les délégations intéressées ont été priées de présenter leurs arguments de façon détaillée à la lumière des discussions afin de faciliter la prise de décision.

5. Transport de gaz naturel liquéfié (GNL)

a) Propositions émanant de la deuxième réunion du groupe de travail informel sur le transport du No. ONU 1972

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/27 (Pays-Bas)
Document informel : INF.20 (Pays-Bas)

49. Le Comité de sécurité a examiné point par point les propositions du groupe de travail informel et les a adoptées avec quelques modifications (voir annexe I).

50. Pour les prescriptions relatives à la formation (paragraphe 9 du rapport) certaines délégations auraient souhaité un programme de formation spécifique au transport de GNL plus détaillé. D'autres délégations ont rappelé que dans le cadre de l'ADN, le GNL n'est qu'une cargaison comme une autre cargaison de gaz liquéfié si ce n'est que la température est très basse. La formation relative à l'utilisation de la phase vapeur comme carburant pour la propulsion du bateau, ce qui n'est pour l'instant pas autorisé par l'ADN, ne leur paraissait pas relever de la formation exigée pour le transport de la cargaison. Le Comité de sécurité a décidé de demander au groupe de travail informel sur la formation des experts d'étudier la question et de prévoir éventuellement des questions spécifiques pour le transport de GNL dans le catalogue de questions.

51. Pour les exigences relatives aux installations de pulvérisation d'eau au 9.3.1.21.11, notamment le débit de 300 litres/m²/heure, le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN a fait remarquer qu'un débit de 50 litres/m²/heure est prévu au 9.3.1.28 et qu'il conviendrait donc de vérifier la cohérence entre le 9.3.1.21.11 et le 9.3.1.28.

52. Le représentant de la Suisse a souhaité davantage de précisions pour la sécurité des raccordements à terre des tuyauteries de chargement et de déchargement, autant côté bateau que côté terre. Il a été rappelé que les prescriptions applicables côté terre relèvent de la compétence des autorités nationales et ne peuvent pas être discutées dans le cadre de l'ADN. Il a été invité à discuter de la question avec le représentant des Pays-Bas et à formuler des propositions concrètes à la prochaine session si les exigences côté bateau ne lui paraissent pas suffisantes.

53. Le représentant de la Suisse a souhaité que les Sociétés de classification recommandées ADN communiquent leurs règles relatives au transport du GNL si elles en ont déjà élaborées, par exemple les règles qu'elles utilisent pour le transport maritime et qu'elles reprendraient dans le contexte de l'ADN. Le Comité de sécurité a demandé aux Sociétés de classification de fournir cette information pour la prochaine session.

54. Pour l'exigence de documentation à bord relative au calcul du coefficient de transmission thermique (9.3.1.27.9), il a été mentionné que cette documentation n'est pas requise actuellement, et le représentant de l'UENF a donc été prié de vérifier si une période transitoire est nécessaire et dans ce cas, de soumettre une proposition à la prochaine session.

b) *Formation des experts pour le transport de GNL*

Document informel: INF.18/Rev.1 (Pays-Bas)

55. Etant donné que le transport de GNL n'est pas autorisé pour l'instant, le représentant des Pays-Bas craignait qu'il soit difficile de trouver suffisamment de conducteurs de bateaux possédant un certificat d'expert pour les gaz, ou possédant suffisamment d'expérience pour pouvoir obtenir ce certificat. Il proposait donc une dérogation permettant de délivrer un certificat à des personnes qui réussissent l'examen mais qui n'ont pas un an d'expérience sur des bateaux de type G.

56. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à ce type de dérogation car elles estimaient au contraire que ce genre de transport nécessite une expérience appropriée, et qu'il est aussi possible de faire appel à des experts du transport maritime selon le 8.2.1.9. Il a été suggéré d'envisager d'autres solutions, par exemple d'admettre à titre transitoire que le conducteur ne possède pas de certificat mais que d'autres membres de l'équipage le possèdent.

57. Le représentant des Pays-Bas a été prié de revenir sur la question à la prochaine session à la lumière des discussions.

6. Dispositions concernant les dispositifs de sauvetage

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/16 (Autriche)

58. Il a été noté que les mots "dépendant de l'air ambiant" devraient être supprimés de la version allemande de la définition des appareils respiratoires, et le représentant de l'Autriche a retiré sa proposition en conséquence.

7. Mise à jour des renvois à des normes et règles dans le Règlement annexé à l'ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/18 (Allemagne)

59. Les propositions de l'Allemagne ont été adoptées sous réserve d'une vérification des points 6, 14, 15 et 16 (voir annexe I).

8. No. ONU 1280 OXYDE DE PROPYLENE, programme de manutention conformément à l'observation 12 dans la colonne (20) du tableau C

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/21 (Allemagne)

60. Les délégations des pays qui possèdent l'expérience de l'application des procédures d'approbation de programmes de manutention ont été priées de fournir les informations demandées au représentant de l'Allemagne.

9. Équilibrage de pression durant le chargement (7.2.4.16.9)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/22 (UENF)

61. La proposition de subdivision a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe I).

62. La proposition de remplacer le mot "suffit" par "est exigé" dans les versions anglaise, française et russe n'a pas été adoptée car les indications des colonnes (6) et (7) du tableau C indiquent des prescriptions minimales mais n'exigent pas un type de bateau précis dans la mesure où d'autres types de bateaux peuvent être utilisés conformément au 7.2.1.21. La version allemande de l'ADN devrait donc être corrigée.

10. Suppression de la note explicative 40 aux 3.2.3.1, 3.2.3.3 et 3.2.4.3 et en regard du No. ONU 3082, HUILE DE CHAUFFE LOURDE dans le tableau C

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/23 (UENF)

63. La proposition de l'UENF a été adoptée (voir annexe I).

64. Un représentant de CONCAWE a informé le Comité de sécurité des travaux en cours pour identifier les propriétés polluantes des diverses huiles de chauffe lourdes.

11. Coupe-flammes seulement lorsque la protection contre les explosions est exigée

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/26 et Corr.1 (UENF)

65. Le Comité de sécurité a noté que le problème soulevé par l'UENF ne concernait que le transport d'huiles de chauffe lourdes. Il a donc demandé à l'UENF de revoir sa proposition pour résoudre ce problème par le biais d'une remarque au tableau C dans la rubrique pertinente plutôt que par des amendements aux dispositions générales.

12. Utilisation d'appareils AIS Intérieur durant le chargement, déchargement et le dégazage de bateaux-citernes soumis à l'ADN

Document informel: INF.8 (CCNR)

66. Dans l'ensemble, le Comité de sécurité était favorable à la proposition de la CCNR qui a été priée de soumettre une proposition officielle en tenant compte des commentaires.

13. Explications relatives aux rubriques du tableau C

Document informel: INF.9 (Allemagne)

67. Le Comité de sécurité a prié le groupe de travail informel sur les matières de formuler des propositions pour introduire des explications relatives à l'utilisation de parenthèses et d'astérisques dans les colonnes 5 à 18 du tableau C.

14. Définitions de citernes à cargaison

Document informel: INF.12 (Sociétés de classification recommandées ADN)

68. La proposition de définitions pour les différents types de citernes à cargaison faisait suite à l'examen du document de la France ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/10 à la dernière session. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN préparera une proposition officielle pour la prochaine session en tenant compte des commentaires émis sur ce document informel.

15. Définitions des conduites à gaz à terre et à bord des bateaux

Document informel: INF.13 (Sociétés de classification recommandées ADN)

69. La proposition de simplification des diverses définitions relatives aux conduites à gaz a été appuyée en principe. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN préparera une proposition officielle avec toutes les modifications de conséquence à apporter dans le corps du Règlement.

16. Corrections au tableau C, No. ONU 1005

Document informel: INF.19 (Allemagne)

70. Le danger 2.1 doit être ajouté à la colonne (5) dans les versions anglaise et russe du Règlement (voir annexe II). Le secrétariat a été prié d'établir un rectificatif pour ces deux versions.

17. Systèmes de réfrigération pour les bateaux des types C et N

Document informel: INF.21 (Sociétés de classification recommandées ADN)

71. Le Comité de sécurité a partagé l'avis des Sociétés de classification recommandées ADN qu'il y a lieu de prévoir des dispositions pour des systèmes de réfrigération à bord des bateaux de type C ou de type N, et les a priées de soumettre une proposition à la prochaine session.

18. Accès aux cofferdams (9.3.2.20.1, 9.3.3.20.1)

Document informel: INF.22 (Sociétés de classification recommandées ADN)

72. Le Comité de sécurité a prié les Sociétés de classification recommandées ADN de soumettre une proposition officielle pour résoudre le problème mentionné, accompagné de dispositions transitoires pertinentes.

19. Correction au 5.4.1.1.19

Document informel: INF.24 (Belgique)

73. Le Comité de sécurité a prié le représentant de la Belgique de soumettre une proposition officielle à la prochaine session.

20. Citerne à cargaison dégazée

Document informel: INF.25 (Belgique et Pays-Bas)

74. La question sera examinée par un groupe de travail informel qui se réunira à l'invitation des Pays-Bas.

21. Mesure transitoire relative au 9.3.3.118 au tableau du 1.6.7.2.2.2

Document informel: INF.29 (Secrétariat)

75. Le Comité de sécurité a noté que la version française prévoit une date limite du 31 décembre 2018, conforme à la proposition du groupe de travail informel sur les mesures transitoires dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2009/28, mais du 31 décembre 2038 dans les versions anglaise, allemande et russe. Il conviendrait de rechercher l'origine de cette différence pour effectuer la correction appropriée à la prochaine session.

22. Rinçage des yeux et du visage

Document informel: INF.31 (UENF)

76. Le Comité de sécurité ne voyait pas de problème à l'utilisation de diphotérine pour le rinçage du visage et des yeux au lieu de l'eau. Le problème pourrait être réglé en supprimant la mention "à grande eau" au 7.2.4.60 de la version française, étant donné que les paragraphes 9.3.X.60 ne précisent pas quels agents de rinçage doivent être utilisés. L'UENF souhaiterait peut-être soumettre une proposition de correction à cet effet à la prochaine session.

77. Au cours de la discussion, il a également été souligné que les paragraphes 9.3.X.60 n'exigent pas que l'équipement spécial visé soit fixe, donc il peut s'agir d'un équipement mobile.

VI. Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour)

A. Groupe de travail informel sur les matières

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/24 (CCNR)

78. Le Comité de sécurité a approuvé les conclusions du groupe de travail informel et a prié le groupe et les délégations concernées d'y donner suite comme il convient.

79. Le Comité de sécurité a noté que les versions anglaise et française du 7.2.5.0.1 devraient être alignées d'urgence sur les versions allemande et russe pour des raisons de sécurité et a donc invité le Comité d'administration à approuver une correction au texte authentique de référence français et le secrétariat à publier un rectificatif aux versions anglaise et française une fois la correction juridiquement réputée acceptée (voir annexe II).

Document informel: INF.5 (CCNR)

80. Le Comité de sécurité a noté le compte rendu d'un entretien initié par le groupe de travail informel sur les désignations utilisées dans le tableau C. Il a approuvé la poursuite des travaux sur les rubriques comportant l'indication du point d'ébullition et de la pression de vapeur dans la désignation ; la classification en tant que "Floater" ; et le remplacement du terme "point d'ébullition" par "point de début d'ébullition". Le groupe de travail informel a été prié de formuler des propositions officielles pour la prochaine session.

B. Groupe de travail informel sur les moyens d'évacuation

1. Rapport du groupe de travail informel

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/28 (Pays-Bas)

Documents informels: INF.32 (UENF)
INF.33 (CEFIC)

81. Les propositions du groupe de travail informel ont été adoptées avec quelques modifications et autres amendements de conséquence (voir annexe I) bien que certaines délégations auraient souhaité davantage de discussions compte tenu de l'importance de ces nouvelles dispositions pour les propriétaires de bateaux et les administrations, par exemple en raison de la définition proposée de "Refuge" comme souligné par l'UENF et le CEFIC. Elles ont été priées de formuler des propositions concrètes officielles pour la prochaine session si elles souhaitent modifier certains points.

2. Questions liées aux travaux du groupe

a) Liste de contrôle

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/19 (CEFIC)

82. Les modifications à la liste de contrôle résultant des nouvelles dispositions sur les moyens d'évacuation ont été adoptées (voir annexe I).

b) Obligations des intervenants

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2013/20 (CEFIC)

83. Le Comité de sécurité a adopté des modifications aux 1.4.2.3.1 d) et 1.4.3.3 x) pour tenir compte des obligations résultant des nouvelles dispositions sur les moyens d'évacuation (voir annexe I).

C. Groupe de travail informel sur la protection contre l'explosion à bord des bateaux-citernes

Document informel: INF.7 (CCNR)

84. Le Comité de sécurité a noté que des propositions seront formulées pour le réarrangement de la protection contre l'explosion à bord des bateaux-citernes. À la demande du groupe de travail informel, il a prié le groupe de travail informel sur les matières d'examiner la question de sous-divisions dans le groupe d'explosion IIB et l'allocation de ces sous-divisions IIB1, IIB2 et IIB3 aux diverses rubriques du tableau C.

85. Le Comité de sécurité a noté que les travaux ne sont pas terminés et a donc prié le groupe de travail informel de continuer ses activités.

D. Autres groupes de travail informels

86. Les rapports des autres groupes de travail informels ont été examinés sous d'autres points de l'ordre du jour comme suit :

- Rapport du groupe de travail informel sur la formation des experts, voir paragraphes 20 à 24.
- Rapport du groupe de travail informel sur le transport du No. ONU 1972, voir paragraphes 49 à 54.

VII. Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour)

87. Le Comité de sécurité a noté que sa prochaine session se tiendrait à Genève du 27 au 31 janvier 2014, et que la date limite de soumission des documents est le 28 octobre 2013.

88. Le Comité de sécurité devra finaliser tous les amendements qu'il prévoit de faire entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et devra soumettre le projet au Comité d'administration qui se réunira le 31 janvier 2014.

89. Le secrétariat a été prié de consolider dans un même document à soumettre au Comité d'administration, tous les projets d'amendements adoptés en 2012 et 2013 qui n'ont pas encore été entérinés par le Comité d'administration.

VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)

90. Aucune question n'a été portée à l'attention du Comité de sécurité sous ce point.

IX. Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour)

91. Le Comité de sécurité a adopté le rapport sur sa vingt-troisième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015

(voir document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48/Add.1)

Annexe II

Corrections au Règlement annexé à l'ADN 2013 (ADN 2013)

A. Correction à la publication (ne nécessitant pas l'acceptation par les Parties contractantes)

3.2.3.2, Tableau C, No. ONU 1005, colonne (5) Ne concerne pas la version française.

B. Corrections au texte officiel (sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes)

3.2.3.2, Tableau C, No. ONU 9005, colonne (11) *Au lieu de 97 lire 95*

7.2.5.0.1 *Au lieu de supérieure de 20% à la limite inférieure d'explosion lire supérieure aux 20 % de la limite inférieure d'explosion.*

Annexe III

Modifications au catalogue de questions

Supprimer les questions suivantes: 110 05.0-14, 110 07.0-38, 120 06.0-11, 120 06.0-64, 120 08.0-09, 130 03.0-25, 130 06.0-53, 130 06.0-55 et 130 06.0-56.

(voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48, par. 21)

Annexe IV

Modèles normalisés de la liste de contrôle des bateaux

(voir document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/48/Add.2)
