



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)

Trente-deuxième session
Genève, 22-26 janvier 2018

**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 trente-deuxième session***

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/66.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2	4
III. Élection du bureau pour 2018 (point 2 de l'ordre du jour)	3	4
IV. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies ou d'autres organisations (point 3 de l'ordre du jour)	4–8	4
V. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 4 de l'ordre du jour)	9–31	5
A. État de l'ADN	9	5
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences	10	5
Dérogation temporaire relative à l'utilisation à bord du bateau-citerne « Marconi » d'une installation d'extinction d'incendie avec agent extincteur formant un aérosol sec	10	5
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN	11–23	5
1. Interprétation du paragraphe 7.1.4.4.3 de l'ADN concernant la distance de séparation minimale entre les conteneurs pour vrac souples	11	5
2. Tableau C et sous-section 7.2.1.21 de l'ADN – Type de bateau-citerne à utiliser au minimum	12–13	5
3. Section 1.16.0 de l'ADN – Propriétaire et opérateur	14–15	6
4. Vanne de sectionnement rapide/vanne à fermeture rapide	16	6
5. Transport du numéro ONU 1965 – Hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, n.s.a. : mention « CMR » dans la colonne (5), « Dangers »	17	6
6. Systèmes de sûreté des voies de navigation intérieures et ADN	18	6
7. Utilisation de conduites de retour de gaz pendant le déchargement	19–20	6
8. Transport de tourteaux de pression de palmiste (N° ONU 1386)	21–22	7
9. Délivrance des documents de transport	23	7
D. Formation des experts	24–27	7
1. Sections 8.2.1 et 8.2.2 de l'ADN	24	7
2. Statistiques relatives aux examens	25–27	7
E. Questions relatives aux sociétés de classification	28–31	8
1. Agrément des instruments de chargement	28–29	8
2. Liste des références à l'ADN dans les règles de classification du Registre maritime russe et certificat de conformité avec la norme ISO/CEI 17020:2012	30	8
3. Liste des références à l'ADN dans les règles de classification du Registre fluvial russe	31	8
VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour)	32–76	8
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	32–36	8
1. Projets d'amendements pertinents pour l'ADN adoptés par le WP.15 et la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2016 et 2017 pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2019	32–33	8

2.	Projets d'amendements à l'ADN proposés par le Groupe de travail spécial de l'harmonisation et modifiés par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2019	34–36	8
B.	Autres propositions	37–73	9
1.	Utilisation des termes « residual cargo » et « cargo residues »	37	9
2.	Amendement au chapitre 7.1	38	9
3.	Paragraphe 8.1.2.1 et 8.1.2.3 : documents devant se trouver à bord	39–40	9
4.	Dimensions de la double coque prévue à l'alinéa a) du 9.3.2.11.2	41	9
5.	Pont ou pont découvert au 9.3.x.32.2 et au 1.6.7.2.2.2	42–43	10
6.	Utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant (9.3.1.24.1)	44–45	10
7.	Sous-section 1.6.7.4 : Prescriptions transitoires relatives au transport de matières dangereuses pour l'environnement ou pour la santé	46	10
8.	Matériaux de construction	47–48	10
9.	Ambiguïtés dans le tableau C	49–53	10
10.	Transport des boues (MARPOL)	54–55	11
11.	Systèmes anti-incendie utilisant un agent extincteur produisant un aérosol sec – Amendements à la norme ES-TRIN et à l'ADN	56	11
12.	Protection contre les explosions pendant le transbordement et le transport des matières associées au numéro ONU 3256 chargées alors que leur température est élevée	57–60	11
13.	Protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes	61–65	12
14.	Disposition transitoire aux fins de la mise en œuvre du concept modifié pour la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes	66–67	13
15.	Obligations du transporteur	68	13
16.	Correction du 5.4.1.1.2	69	13
17.	Amélioration de la lisibilité et de l'utilité de l'ADN	70–72	13
18.	Correction de la désignation officielle de transport du numéro ONU 9001	73	14
C.	Vérification des amendements adoptés lors de sessions précédentes	74–76	14
1.	Révision d'amendements adoptés : dégazage des citernes à cargaison	74	14
2.	Paragraphe 7.2.4.25.5	75	14
3.	Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2019	76	14
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour)	77–82	14
A.	Rapport de la première réunion du groupe de travail informel du mélange de cargaisons à bord des barges	77–81	14
B.	Quatorzième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN	82	15
VIII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 7 de l'ordre du jour)	83–84	15
IX.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)	85	15
X.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)	86	15

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 trente-deuxième session à Genève du 22 au 26 janvier 2018. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. Étaient représentées les organisations intergouvernementales ci-après : la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube (CD) et l'Union européenne. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées : Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, Organisation européenne des bateliers (OEB), sociétés de classification recommandées ADN et Union européenne de navigation fluviale (UENF).

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/65 et Add.1 (secrétariat).

Document informel : INF.1 (secrétariat).

2. Le Comité de sécurité a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.1 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.31.

III. Élection du bureau pour 2018 (point 2 de l'ordre du jour)

3. Sur proposition des représentants du Luxembourg et de la Suisse, le Comité de sécurité a élu M. H. Rein (Allemagne) Président et MM. B. Birkhuber (Autriche) et H. Langenberg (Pays-Bas) Vice-Présidents pour ses sessions de 2018.

IV. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies ou d'autres organisations (point 3 de l'ordre du jour)

4. Le représentant de la Commission du Danube a informé le Comité de sécurité qu'à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de la Commission, une réunion ministérielle se tiendrait à Belgrade le 29 juin 2018.

5. S'agissant de l'élaboration d'un manuel et d'un catalogue de questions pour la formation des conseillers à la sécurité (voir les paragraphes 17 à 19 du rapport du Comité de sécurité sur sa trente et unième session, document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64), il a informé le Comité que ces activités avaient été suspendues pour l'heure et qu'elles reprendraient une fois qu'un consensus plus large aurait été trouvé.

Document informel : INF.15 (secrétariat).

6. Le Comité de sécurité a pris note des informations relatives à la Conférence ministérielle internationale sur la navigation intérieure qui se tiendrait à Wrocław (Pologne) les 18 et 19 avril 2018.

7. Le Comité de sécurité a noté également que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait adopté des amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et au Code européen des voies de navigation intérieures (CEVNI) et avait commencé à examiner un projet de chapitre contenant des dispositions spéciales applicables aux bateaux munis de systèmes de

propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55 °C, ainsi qu'un nouvel appendice.

8. Enfin, le Comité a noté que la version russe de l'édition 2015 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) de la Commission européenne était désormais disponible et que le secrétariat du SC.3 avait l'intention d'entamer la traduction de l'édition 2017 du Standard en 2018.

V. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'ADN

9. Le Comité de sécurité a noté que l'Accord ne comptait pas de nouvelles Parties contractantes. Le nombre de celles-ci s'élevait donc toujours à 18.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

Dérogation temporaire relative à l'utilisation à bord du bateau-citerne « Marconi » d'une installation d'extinction d'incendie avec agent extincteur formant un aérosol sec

Documents informels : INF.22 et INF.22/Add.1 (Serbie).

10. Le Comité de sécurité a recommandé au Comité d'administration d'adopter une décision de dérogation temporaire pour le bateau-citerne « Marconi », telle que présentée dans le document INF.22/Add.1, lui permettant d'utiliser une installation d'extinction d'incendie avec agent extincteur formant un aérosol sec (Fire Pro).

C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

1. Interprétation du paragraphe 7.1.4.4.3 de l'ADN concernant la distance de séparation minimale entre les conteneurs pour vrac souples

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/4 (CCNR).

11. Le Comité de sécurité a estimé que, même si les conteneurs pour vrac souples n'étaient pas initialement visés par le terme « conteneurs » mentionné aux 7.1.4.4.1 et 7.1.4.4.2, on pouvait comprendre qu'ils entraient dans le champ d'application du paragraphe 7.1.4.4.3 et donc que la distance de séparation de 3 m prescrite au 7.1.4.3.1 pouvait être réduite à 2,40 m. Le Comité de sécurité a cependant jugé que cela n'était pas souhaitable et s'est dit prêt à examiner de nouvelles propositions portant sur les conteneurs pour vrac souples dans ce contexte.

2. Tableau C et sous-section 7.2.1.21 de l'ADN – Type de bateau-citerne à utiliser au minimum

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/6 (Allemagne).

12. Le Comité de sécurité a estimé que le bateau devait toujours être conforme à son certificat d'agrément, mais qu'il pouvait être utilisé dans différentes configurations d'exploitation à condition qu'il ne soit pas nécessaire pour cela de modifier son équipement (les coupe-flammes, par exemple) ou sa structure afin de permettre le transport d'une matière donnée. Il a toutefois jugé qu'il avait besoin d'informations complémentaires avant de pouvoir prendre une décision sur la nécessité et la portée d'un amendement visant à clarifier les dispositions actuelles.

13. Le Comité de sécurité a invité les sociétés de classification recommandées dans l'ADN et les autres parties intéressées à fournir des exemples de cas dans lesquels des bateaux étaient exploités dans différentes configurations (prise d'échantillons, par exemple), de façon à montrer comment ces situations étaient gérées actuellement sur le plan réglementaire et à déterminer les lacunes qui subsistaient. Le représentant de l'UENF s'est proposé pour diriger ce travail entre les sessions.

3. Section 1.16.0 de l'ADN – Propriétaire et opérateur

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/7 (Allemagne).

14. Le Comité de sécurité a estimé que l'opérateur visé à la section 1.16.0 était la partie responsable juridiquement et économiquement de l'équipement technique du bateau. Il ne pouvait donc être qu'une partie utilisant un bateau selon les conditions d'affrètement coque nue, et non une partie utilisant un bateau selon les conditions d'affrètement à temps. Le Comité a également estimé que d'autres relations contractuelles devaient être prises en compte dans le cas de l'opérateur.

15. Le Comité de sécurité a jugé que cette interprétation ne s'appliquait qu'à la définition de l'opérateur dans le contexte du chapitre 1.16 et des renvois à ce dernier dans d'autres parties de l'ADN.

4. Vanne de sectionnement rapide/vanne à fermeture rapide

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/16 (sociétés de classification recommandées dans l'ADN).

16. Le Comité de sécurité a considéré que, comme toutes les vannes à fermeture rapide étaient commandées à distance, cette mention était superflue ; il a donc décidé de la supprimer du texte proposé pour le 9.3.2.1.25.2 d). Toutes les autres propositions énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/16 ont été adoptées sans modifications (voir annexe I).

5. Transport du numéro ONU 1965 – Hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié, n.s.a. : mention « CMR » dans la colonne (5), « Dangers »

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/20 (CEFIC).

17. Le Comité de sécurité a adopté la proposition sans modifications (voir annexe I).

6. Systèmes de sûreté des voies de navigation intérieures et ADN

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/23 (Commission du Danube).

Document informel : INF.2 (Commission du Danube).

18. Le Comité de sécurité a pris note des informations sur les activités menées par la Commission du Danube en vue de mettre en place un système de sûreté pour les transports par voie navigable et d'élaborer des recommandations visant à assurer la sûreté de la navigation sur le Danube. Il a été noté que tous les documents seraient examinés à une prochaine réunion qui se tiendrait à Budapest le 7 février 2018, après quoi ils pourraient être consultés sur le site Web de la Commission du Danube.

7. Utilisation de conduites de retour de gaz pendant le déchargement

Document informel : INF.7 (Pays-Bas).

19. Le Comité de sécurité a noté que les conduites de retour de gaz n'étaient pas disponibles partout et qu'il n'était pas possible d'en utiliser dans tous les cas. Il a également été souligné que l'utilisation de conduites de retour de gaz pouvait entraîner la création de mélanges gazeux indéterminés susceptibles de donner lieu à une réaction dangereuse dans la citerne avec les vapeurs de la matière déchargée, et que cela devait être évité.

20. Le Comité de sécurité a en outre relevé que les dispositions actuelles des alinéas i) et j) du 1.4.3.7.1 de l'ADN exigeaient que le déchargeur s'assure que lorsqu'une conduite de retour de gaz était prescrite conformément au 7.2.4.25.5, elle soit équipée d'un

coupe-flammes, mais que cette obligation ne figurait pas dans la liste de contrôle visée au 7.2.4.10. Il a également été signalé que les dispositions du 1.4.3.7 concernaient le déchargement, alors que la liste de contrôle s'appliquait au chargement. Les représentants de FuelsEurope et du CEFIC ont proposé de soumettre une proposition pour la prochaine session.

8. Transport de tourteaux de pression de palmiste (N° ONU 1386)

Document informel : INF.23 (ERSTU, OEB et UENF).

21. Le Comité de sécurité a estimé que la question de savoir si les tourteaux contenant plus de 1,5 % d'huile et plus de 11 % d'humidité devaient être exemptés de la réglementation applicable au transport des marchandises dangereuses devait être soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

22. S'agissant de l'interprétation du 2.2.42.1.7, le Comité de sécurité a estimé qu'il n'y avait pas d'obligation d'effectuer des essais dans chaque cas. Il a confirmé qu'il incombait à l'expéditeur de décider, au cas par cas, si des essais complémentaires se justifiaient pour les matières pour lesquelles il existait des preuves (selon le 2.2.42.1.7) qu'elles ne remplissaient pas les critères de classement dans la classe 4.2, et sous réserve que leurs caractéristiques physiques demeurent inchangées.

9. Délivrance des documents de transport

Document informel : INF.28 (ERSTU, OEB et UENF).

23. Le Comité de sécurité a estimé que les obligations et les responsabilités de l'expéditeur, du chargeur et du transporteur étaient clairement établies dans l'ADN et que tout écart par rapport à ces dispositions ou à des dispositions équivalentes de la législation nationale pourrait poser des problèmes d'un point de vue juridique. Le Comité de sécurité a également jugé que si l'expéditeur désignait un représentant habilité à agir en son nom, c'est à ce dernier qu'il incombait de fournir les documents de transport.

D. Formation des experts

1. Sections 8.2.1 et 8.2.2 de l'ADN

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/12 (Allemagne).

24. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements aux chapitres 1.6, 8.2 et 8.6 moyennant l'ajout d'une phrase à la fin du paragraphe 8.2.1.4 modifié pour indiquer qu'un candidat n'ayant pas réussi l'examen à la troisième tentative peut suivre à nouveau un cours de recyclage pendant la période de validité du certificat (voir annexe I).

2. Statistiques relatives aux examens

Document informel : INF.16 (Pays-Bas).

25. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt les informations communiquées par les Pays-Bas. Il a estimé que le taux de réussite des candidats pourrait servir d'indicateur du niveau de difficulté des épreuves et a invité toutes les Parties contractantes à contribuer à la collecte de statistiques.

26. En outre, il a noté avec satisfaction que les chiffres faisaient ressortir une augmentation sensible du nombre de candidats ayant suivi la formation pour la première fois et a émis l'hypothèse que cela pourrait être dû au fait que, dans certains cas, la présence de plus d'un expert à bord était nécessaire.

27. En réponse à une question au sujet des données sur les résultats et la participation aux cours de recyclage, le représentant des Pays-Bas a informé le Comité de sécurité que les statistiques disponibles à l'échelon national montraient qu'en 2017, environ 950 personnes avaient suivi des cours de recyclage, avec un taux de réussite de 75 à 80 %.

E. Questions relatives aux sociétés de classification

1. Agrément des instruments de chargement

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

28. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt les informations sur l'état d'avancement de l'installation des instruments de chargement et a noté que, selon les sociétés de classification recommandées ADN, tous les bateaux nécessitant ces instruments seraient équipés d'un dispositif agréé d'ici la fin de la période transitoire applicable à cette prescription.

29. Le Comité de sécurité a invité le groupe informel des sociétés de classification recommandées ADN à lui présenter des informations actualisées à sa session de janvier 2019, y compris les éventuels renseignements fournis par d'autres sociétés de classification.

2. Liste des références à l'ADN dans les règles de classification du Registre maritime russe et certificat de conformité avec la norme ISO/CEI 17020:2012

Documents informels : INF.26 et INF.29 (Registre maritime russe).

30. Le Comité de sécurité a pris note des renseignements fournis. Il a toutefois souhaité, compte tenu du fait que ceux-ci avaient été soumis tardivement, disposer de temps supplémentaire pour les examiner et a par conséquent décidé d'en reporter l'examen à sa trente-troisième session.

3. Liste des références à l'ADN dans les règles de classification du Registre fluvial russe

Document informel : INF.13 (secrétariat).

31. Faute de temps, le Comité de sécurité n'a pas examiné le document visé.

VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour)

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

1. Projets d'amendements pertinents pour l'ADN adoptés par le WP.15 et la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2016 et 2017 pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/2 (secrétariat).

Documents informels : INF.6 (secrétariat) ;
INF.19 (Commission européenne).

32. Le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés par le secrétariat pour tenir compte des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN, du Groupe de travail des marchandises dangereuses (WP.15) et du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, avec quelques corrections. La proposition d'amendement au 2.1.3.5.5 a également été adoptée (voir annexe I).

33. S'agissant des amendements indiqués entre crochets, le Comité de sécurité a noté qu'ils seraient examinés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2018 et a décidé d'en reporter l'adoption à sa trente-troisième session.

2. Projets d'amendements à l'ADN proposés par le Groupe de travail spécial de l'harmonisation et modifiés par la Réunion commune RID/ADR/ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/1 (secrétariat).

Documents informels : INF.5 et INF.31 (secrétariat).

34. Le Comité de sécurité a adopté les amendements à l'ADN proposés par la Réunion commune RID/ADR/ADN sur la base des propositions formulées par le Groupe de travail spécial de l'harmonisation du RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/1), tels que modifiés par le document informel INF.5, en tenant compte de quelques modifications supplémentaires et des corrections énoncées dans le document informel INF.31 (voir annexe I).

35. Le représentant des Pays-Bas a informé le Comité de sécurité que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses avait décidé de remplacer la mention « 9A » par « 9 » dans la colonne (5) du tableau A pour le numéro ONU 3536, comme il est indiqué dans le rapport du Groupe de travail sur sa 103^e session (document ECE/TRANS/WP.15/239, par. 21 et annexe I). Le Comité de sécurité a fait sienne cette décision et a estimé que la même rubrique devait être modifiée en conséquence dans le tableau A de l'ADN.

36. S'agissant des amendements indiqués entre crochets, le Comité de sécurité a noté qu'ils seraient examinés par la Réunion commune RID/ADR/ADN en mars 2018 et a décidé d'en reporter l'adoption à sa trente-troisième session.

B. Autres propositions

1. Utilisation des termes « residual cargo » et « cargo residues »

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/3 (CCNR).

37. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements aux chapitres 1.2, 3.2, 7.2, 8.1 et 8.2, avec quelques corrections visant à harmoniser la terminologie dans toutes les versions linguistiques (voir annexe I).

2. Amendement au chapitre 7.1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/5 (France).

38. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements au 7.1.4.1.1 et au 7.1.4.1.5, reproduites au paragraphe 7 du document, ainsi qu'un amendement corollaire au 7.1.4.1.4 visant à harmoniser la terminologie dans toutes les versions linguistiques en ce qui concerne « la masse maximale la plus faible » (voir annexe I).

3. Paragraphes 8.1.2.1 et 8.1.2.3 : documents devant se trouver à bord

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/8 (Allemagne).

39. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements au 8.1.2.3 et au 8.1.2.1, reproduites aux paragraphes 5 et 6 du document (voir annexe I).

40. Le représentant de l'Allemagne s'est interrogé sur l'utilité de l'inspection et de l'attestation correspondante dont doivent faire l'objet certains des équipements spéciaux exigés à bord, tels que les équipements de protection individuelle (gants, chaussures ou bottes de protection), comme l'exige actuellement le 8.1.6.3. Il était d'avis que puisque les équipements de protection individuelle devaient satisfaire aux normes prescrites par les règles de sécurité au travail, l'inspection et l'attestation visées au 8.1.6.3 n'étaient pas nécessaires. Le Comité de sécurité a souscrit à cette interprétation et s'est dit favorable à ce que la question soit traitée ultérieurement.

4. Dimensions de la double coque prévue à l'alinéa a) du 9.3.2.11.2

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/14 (sociétés de classification recommandées dans l'ADN).

41. Le Comité de sécurité a adopté sans modifications la proposition d'amendement à l'alinéa a) du 9.3.2.11.2 (voir annexe I).

5. Pont ou pont découvert au 9.3.x.32.2 et au 1.6.7.2.2.2

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/15 (sociétés de classification recommandées dans l'ADN).

42. Ayant noté que la disposition transitoire relative au renouvellement du certificat d'agrément applicable aux orifices des tuyaux d'aération situés à 0,5 m au-dessus d'un pont découvert avait expiré, le Comité de sécurité a estimé que les amendements proposés pour le 1.6.7.2.2.2 ne se justifiaient pas et ne les a pas adoptés. Le Comité de sécurité a en outre décidé que l'entrée applicable aux 9.3.1.32.2, 9.3.2.32.2 et 9.3.3.32.2 dans le tableau du 1.6.7.2.2.2 de l'ADN devait être supprimée. Les autres propositions énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/15 ont été adoptées moyennant quelques corrections (voir annexe I).

43. S'agissant de la terminologie, le Comité de sécurité a décidé que le terme anglais « open deck » devait être traduit en français par « pont découvert ».

6. Utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant (9.3.1.24.1)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/17 (Belgique et Pays-Bas).

44. Le Comité de sécurité a estimé qu'à la suite de l'adoption de dispositions autorisant l'utilisation du GNL comme carburant, devant entrer en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2019, le texte du 9.3.1.24.1 c), soumis à dérogation conformément au 1.5.3.2, ne serait plus nécessaire et a décidé de le supprimer (voir annexe I).

45. Le Comité de sécurité a cependant jugé qu'un complément d'information relatif à l'utilisation des vapeurs de boil-off de GNL comme carburant sur un bateau était nécessaire, en particulier sur le plan de la sécurité. Il a par conséquent invité les sociétés de classification recommandées dans l'ADN à soumettre à la prochaine session un document contenant des informations sur les dispositions existantes pour la sécurité (notamment dans la norme ES-TRIN) dans le cas de l'utilisation du GNL comme carburant. Ce document devrait également rendre compte de l'étude des dispositions actuelles relatives à la protection contre les explosions et des dispositions proposées pour adoption et entrée en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2019, afin d'éviter toute divergence.

7. Sous-section 1.6.7.4 : Prescriptions transitoires relatives au transport de matières dangereuses pour l'environnement ou pour la santé

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/18 (Allemagne).

46. Le Comité de sécurité a adopté la proposition visant à supprimer la disposition transitoire au premier paragraphe du 1.6.7.4.1 (voir annexe I) et a noté avec satisfaction que l'utilisation de bateaux à double coque avait contribué sensiblement au renforcement de la sécurité des transports.

8. Matériaux de construction

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/19 (ERSTU, OEB et UENF).

47. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements aux 9.3.x.0.2, 9.3.x.0.3 et 9.3.x.0.5 moyennant quelques modifications (voir annexe I).

48. À la question de savoir s'il était possible d'utiliser de l'acier comme matériau de construction pour certains des éléments mentionnés à la colonne 1 du tableau à insérer au 9.3.x.0.3, le Comité de sécurité a répondu que le tableau faisait référence uniquement au bois, aux alliages d'aluminium, au plastique et au caoutchouc comme matériaux de construction, mais que cela n'empêchait pas d'utiliser de l'acier, par exemple.

9. Ambiguïtés dans le tableau C

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/22 (Allemagne).

49. Le Comité de sécurité a prié le groupe de travail informel Matières d'examiner les questions posées aux paragraphes 19, 24 et 25 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/22.

50. Bien que le Comité de sécurité ait adopté la proposition visant à introduire l'abréviation « Fp » dans la définition du point d'éclair (« flash-point »), il a estimé que cette même suggestion devait être examinée pour adoption dans les textes du RID et de l'ADR et a invité le représentant de l'Allemagne à soumettre une proposition à cette fin à la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN, en mars 2018.

51. En vue de répondre à une question concernant la nécessité de remédier aux différences entre les schémas A et B au 3.2.3.3 de l'ADN, le Comité de sécurité a invité le représentant de FuelsEurope à soumettre une proposition à la prochaine session.

52. S'agissant de la proposition faite au point J, le Comité de sécurité a décidé de confier l'élaboration d'une proposition révisée au groupe de travail informel Matières. Cette proposition révisée pourrait comprendre deux tableaux distincts correspondant respectivement à l'équipement électrique et à l'équipement non électrique, comme suggéré par le représentant de la France, qui a été invité à communiquer ses observations par écrit au groupe de travail informel.

53. Les propositions énoncées dans les sections A, C, E, F et G (par. 21) du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/22 ont été adoptées moyennant quelques corrections (voir annexe I).

10. Transport des boues (MARPOL)

Documents informels : INF.4 et Add.1 (Allemagne).

54. Le Comité de sécurité a décidé de confier l'examen de cette question au groupe de travail informel Matières, qui a pour mission :

- D'élaborer des dispositions relatives au transport des boues, y compris une définition des boues, en s'appuyant sur celles qui existent déjà et en faisant référence aux numéros ONU appropriés ;
- De tenir compte des directives existantes pour la classification des boues et autres matières apparentées lors de l'examen du bien-fondé d'une nouvelle rubrique dans le tableau C de l'ADN ;
- D'examiner les dispositions actuelles relatives à l'échange de renseignements requis par la législation sur les déchets (c'est-à-dire la législation de l'Union européenne) et les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses.

55. Le représentant de l'Allemagne a invité toutes les parties intéressées à faire part de leurs observations par écrit et à partager avec le groupe de travail informel toute information ou directive à leur disposition concernant le transport ou la classification des boues.

11. Systèmes anti-incendie utilisant un agent extincteur produisant un aérosol sec – Amendements à la norme ES-TRIN et à l'ADN

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/21 (Belgique, Pays-Bas et Suisse).

Document informel : INF.30 (Belgique, Pays-Bas et Suisse).

56. Le Comité de sécurité a adopté la proposition énoncée dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/21 telle que modifiée par le document INF.30, moyennant une correction supplémentaire apportée à la référence à la circulaire MSC/Circ.1270 de l'OMI (voir annexe I).

12. Protection contre les explosions pendant le transbordement et le transport des matières associées au numéro ONU 3256 chargées alors que leur température est élevée

Document informel : INF.8 (ERSTU, OEB et UENF).

57. Le Comité de sécurité a noté que l'inertage des citernes et des stations de réception aux fins d'une protection correcte contre les explosions pendant le transbordement et le transport des matières associées au numéro ONU 3256 chargées alors que leur température est élevée ne devait être considéré que comme une solution provisoire, en attendant la disponibilité sur le marché de coupe-flammes, de soupapes de surpression et de soupapes de dépression homologués pour le chargement de matières dont la température dépasse 60 °C.

58. Les représentants du CEFIC, de l'EBOTA et de l'UENF ont informé le Comité de sécurité que si des coupe-flammes adaptés au chargement de matières dont la température dépasse 60 °C étaient déjà au point, ils n'étaient pas encore homologués, et que des essais de chargement de matières à 80 °C dans des bateaux-citernes avaient été menés. Ils ont fait remarquer qu'un délai supplémentaire était nécessaire pour que des informations plus précises sur ces équipements et sur les résultats des essais soient disponibles.

59. Il a été noté qu'au plan national, l'Allemagne ne s'opposerait pas à l'utilisation de coupe-flammes homologués pour des températures inférieures ou égales à 60 °C jusqu'au 31 mars 2018, et qu'entre le 1^{er} avril et le 31 décembre 2018 elle accepterait aussi l'inertage des citernes, en espérant qu'après cette date des coupe-flammes homologués pour le chargement de matières atteignant des températures plus élevées seraient disponibles sur le marché. Il a également été noté qu'aucun accident ou problème de sécurité lié à cette mesure provisoire n'avait à ce jour été signalé.

60. Compte tenu des informations fournies au cours de la discussion, le Comité de sécurité a invité les Parties contractantes à envisager de régler cette question au niveau national ou dans le cadre d'un accord multilatéral, en attendant que des équipements homologués pour le chargement de matières dont la température dépasse 60 °C soient disponibles.

13. Protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9 (Allemagne) ;
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/10 (Allemagne) ;
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11 (CCNR).

Documents informels : INF.14 (Allemagne) ;
INF.21 et Add.1 (Pays-Bas) ;
INF.25 (CCNR).

61. En réponse à une question du représentant de l'UENF sur le champ d'application de la définition de « classement en zones » dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11, le Comité de sécurité a confirmé que celle-ci ne s'appliquait pas aux bateaux à cargaison sèche.

62. Le Comité de sécurité a demandé au secrétariat de vérifier la version allemande des propositions contenues dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9 afin de s'assurer que le terme « Trennen » était employé systématiquement au lieu de « Lösen ».

63. S'agissant de l'amendement au 9.3.x.53.5 proposé au paragraphe 11 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9, le représentant de l'UENF s'est dit préoccupé par les incidences possibles du renvoi à la norme EN 50525-2-21:2011 pour les installations existantes. Le Comité de sécurité a noté que l'aménagement des parois des bateaux ne relevait pas du 9.3.x.53.5 et a adopté l'amendement proposé au paragraphe 11.

64. Le représentant des Pays-Bas a fait observer que les définitions de « systèmes de protection autonomes » et de « soupapes de sécurité » proposées dans le document INF.21 pourraient être mieux formulées. Le Comité de sécurité l'a invité à envisager de soumettre une proposition dans ce sens ultérieurement.

65. À l'issue d'un échange de vues, le Comité de sécurité a adopté les propositions énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/11, telles que modifiées pour tenir compte des propositions figurant dans les documents officiels ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/9 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/10 ainsi que dans

les documents informels INF.14, INF.21, INF.21/Add.1 et INF.25, avec quelques modifications supplémentaires (voir annexe I).

14. Disposition transitoire aux fins de la mise en œuvre du concept modifié pour la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes

Document informel : INF.24 (OEB et UENF).

66. Le représentant de l'UENF a expliqué que la disposition transitoire visait à donner aux constructeurs de bateaux le temps de prendre connaissance des nouvelles prescriptions et de régler les problèmes imprévus qui pourraient survenir lorsque celles-ci seraient appliquées pour la première fois pendant le processus de construction. La disposition transitoire donnerait aux constructeurs le temps d'achever la construction d'un bateau en respectant les dispositions de l'ADN applicables au moment du lancement du projet et en vertu desquelles l'agrément serait accordé.

67. Le Comité de sécurité a noté que les sociétés de classification recommandées ADN ne prévoyaient pas de problèmes liés à l'application des nouvelles prescriptions. Constatant que la disposition transitoire générale énoncée au 1.6.1.1 s'appliquait également aux certificats d'agrément délivrés avant le 30 juin 2019 conformément aux dispositions de l'ADN applicables jusqu'au 31 décembre 2018, le Comité de sécurité n'a pas jugé nécessaire d'introduire une disposition transitoire spéciale pour la mise en œuvre du nouveau concept de protection contre les explosions. Il a invité les Parties contractantes, les associations professionnelles, les sociétés de classification et tous les acteurs de l'industrie navale à informer les parties concernées de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions le 1^{er} janvier 2019, afin que ces dernières puissent commencer à envisager les mesures à prendre pour en assurer le respect.

15. Obligations du transporteur

Document informel : INF.17 (Autriche).

68. Le Comité de sécurité a adopté l'amendement au 1.4.2.2.1 sans modifications (voir annexe I).

16. Correction du 5.4.1.1.2

Document informel : INF.18 (France).

69. Le Comité de sécurité a adopté la correction du texte français visant à harmoniser la désignation officielle de transport du numéro ONU 1203 dans le tableau C et les exemples de description des marchandises dangereuses au 5.4.1.1.2 (voir annexe II). Il a été noté que cette correction serait communiquée à toutes les Parties contractantes pour acceptation.

17. Amélioration de la lisibilité et de l'utilité de l'ADN

Document informel : INF.20 (OEB et UENF).

70. Le Comité de sécurité a adopté la proposition visée à la section D (point 2) du document informel, visant à ajouter une définition de « CMR » dans les notes explicatives relatives à la colonne (5) du tableau C du chapitre 3.2 (voir annexe I).

71. S'agissant des propositions figurant dans les sections A, B, C, E, F et G du document informel, le Comité de sécurité a invité les représentants de l'OEB et de l'UENF à soumettre une version révisée de leur proposition dans un document officiel, en tenant compte des observations formulées, pour examen à la prochaine session.

72. Le Comité de sécurité a estimé que la proposition tendant à introduire des définitions pour « point d'ébullition », « point d'ébullition initial » et « intervalle d'ébullition » concernait tous les modes de transport et devait donc être soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour examen.

18. Correction de la désignation officielle de transport du numéro ONU 9001

73. Le Comité de sécurité a invité le représentant de l'Allemagne à soumettre un document officiel pour la session suivante, en tenant compte des observations formulées, afin que le texte russe puisse aussi être vérifié. Le représentant de l'Allemagne a invité les délégations intéressées à communiquer leurs observations par écrit.

C. Vérification des amendements adoptés lors de sessions précédentes**1. Révision d'amendements adoptés : dégazage des citernes à cargaison**

Document(s) : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 (Allemagne et Pays-Bas).

74. Le Comité de sécurité a adopté les propositions d'amendements au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1 telles que reproduites dans les annexes I, II et III du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13, avec quelques modifications supplémentaires (voir annexe I).

2. Paragraphe 7.2.4.25.5

Document informel : INF.3 (Allemagne).

75. Le Comité de sécurité a estimé que le résultat de la mesure de la concentration de gaz inflammables de la cargaison précédente prescrite au deuxième alinéa du 7.2.4.25.5 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Add.1) devait être consigné par écrit, et a accepté la proposition formulée dans le document INF.3 (voir annexe I).

3. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

Document(s) : ECE/ADN/2018/1 (secrétariat) ;
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Corr.1 (secrétariat) ;
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 (Allemagne et Pays-Bas).

Documents informels : INF.3 (Allemagne) ;
INF.25 (CCNR).

76. Le Comité de sécurité a adopté les amendements figurant dans le document ECE/ADN/2018/1 avec les corrections correspondantes énoncées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64/Corr.1, et tel que modifié par le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/13 et les documents informels INF.3 et INF.25, avec quelques modifications supplémentaires (voir annexe I).

VII. Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour)**A. Rapport de la première réunion du groupe de travail informel du mélange de cargaisons à bord des barges**

Document informel : INF.9 (FETSA).

77. Le Comité de sécurité a souligné que l'absence de dispositions, dans l'ADN, concernant le chargement d'une matière en sus d'un premier chargement n'impliquait pas que cette pratique était autorisée.

78. Certaines délégations ont fait valoir que, puisque l'ADN portait sur le transport des marchandises dangereuses, les opérations de mélange à bord des bateaux ne relevaient pas de l'Accord et devraient être menées à l'extérieur du bateau (par exemple à terre, dans un site de stockage), auquel cas elles entreraient dans le champ d'application d'autres règlements (par exemple, la Directive Seveso). Elles ont soulevé un certain nombre de questions, par exemple celles de savoir comment la classe des mélanges ainsi obtenus

pourrait être déterminée à bord et qui serait chargé de fixer les conditions de transport applicables et d'établir les documents de transport.

79. Le Comité de sécurité a pris note des informations et des explications fournies par le représentant de la FETSA, mais n'a pas souhaité accorder une dérogation générale à toutes les matières transportées sous un même numéro ONU aux fins du mélange de cargaisons à bord de barges.

80. Notant également que ce type de chargement n'était autorisé en transport maritime que pour un nombre restreint de matières, il a estimé qu'il devrait en être de même si des dispositions analogues étaient élaborées pour l'ADN.

81. Le Comité de sécurité a prié le groupe de travail informel d'établir une liste précise des numéros ONU (c'est-à-dire des matières ou groupes de matières) à étudier et de réunir des informations sur la réglementation existante concernant le mélange de cargaisons (y compris la classification des mélanges, les conditions de transport, etc.). Il a invité le groupe de travail informel à lui soumettre ces informations dans un document officiel pour une prochaine session et a encouragé toutes les parties intéressées à participer à ces travaux.

B. Quatorzième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN

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

82. Faute de temps, le Comité de sécurité n'a pas examiné le document ci-dessus.

VIII. Programme de travail et calendrier des réunions (point 7 de l'ordre du jour)

83. Le Comité de sécurité a noté que sa prochaine session se tiendrait à Genève du 27 au 31 août 2018 et que la vingt et unième session du Comité d'administration de l'ADN devrait avoir lieu le 31 août 2018. La date limite de soumission des documents pour ces réunions a été fixée au 1^{er} juin 2018.

84. Il a été rappelé qu'à sa trente-troisième session, le Comité de sécurité examinerait uniquement, pour adoption et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019, les corrections aux textes déjà adoptés et les propositions visant à assurer l'harmonisation avec les dispositions des éditions 2019 du RID et de l'ADR. Toutes les autres propositions d'amendements soumises à cette session seraient examinées en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

IX. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)

85. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

X. Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)

86. Le Comité de sécurité a adopté le rapport sur sa trente-deuxième session en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.