



Conseil économique et social

Distr. générale
24 septembre 2012
Français
Original: anglais et français

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-et unième session
Genève, 27-31 août 2012

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-et-unième session*

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/44.

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)	2–3	4
III. Soixante-quatorzième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour).....	4	4
IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour).....	5–6	4
V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)	7	5
VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour).....	8–38	5
A. Amendements pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2013.....	8–12	5
1. Propositions d'amendements déjà notifiées aux Parties contractantes	8–9	5
2. Corrections aux propositions d'amendements déjà notifiées	10–11	5
3. Corrections au texte actuel du Règlement annexé à l'ADN.....	12	6
B. Amendements pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2015.....	13–38	6
1. Stabilité (après avarie).....	13	6
2. Variantes de construction (9.3.4).....	14	6
3. Huiles de chauffe lourdes	15–18	6
4. Liste de contrôle	19–20	7
5. Transport de charbon en vrac	21–22	7
6. Modifications sémantiques.....	23–25	8
7. Proposition d'amendements au chapitre 1.15	26–28	8
8. Conteneurs pour vrac souples.....	29–31	9
9. Rapport du groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord de bateaux-citernes sur sa première session (Strasbourg, 6-7 juin 2012).....	32–33	9
10. Rapport du groupe de travail informel sur les substances (Strasbourg, 5-6 juin 2012).....	34–36	9
11. Applicabilité des dispositions transitoires concernant les bateaux	37–38	10
VII. Catalogue de questions (point 6 de l'ordre du jour)	39–43	10
VIII. Questions relatives à l'agrément des sociétés de classification (point 7 de l'ordre du jour).....	44–47	10
Rapport des sociétés de classification recommandées ADN sur leur réunion du 22 mars 2012.....	44–47	10

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
IX. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences (point 8 de l'ordre du jour) ..	48–51	11
A. Autorisation spéciale pour le transport de gaz naturel liquéfié (GNL)	48–50	11
B. Dérogations pour l'utilisation de GNL pour la propulsion de bateaux transportant des marchandises dangereuses.....	51	12
X. Programme de travail et calendrier des réunions (point 9 de l'ordre du jour).....	52–53	12
A. Prochaine session.....	52	12
B. Groupe de travail informel sur les normes.....	53	12
XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	54–57	12
A. Distances minimales à respecter pour le stationnement des bateaux dans les zones en dehors des zones désignées spécifiquement par l'autorité compétente suivant les 7.1.5.4.3 et 7.2.5.4.3).....	54	12
B. Projet de la Division de l'environnement de la CEE-ONU sur la gestion des risques et des crises dans le delta du Danube.....	55	13
C. Interprétation de l'ADN: 7.2.4.16.9	56–57	13
XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour).....	58	13
Annexes		
I. Projet de rectificatif au Règlement annexé à l'ADN.....		14
II. Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2015		17
III. Modifications aux lignes directrices pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN		21

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-et-unième session à Genève du 27 au 31 août 2012 sous la présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la vice-présidence de M. B. Birklhuber (Autriche). Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. Un représentant de l'Union européenne a également participé à la session. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales suivantes: la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et la Commission du Danube. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées: l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), la European River-Sea-Transport Union (ERSTU), la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), l'International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), les Sociétés de classification recommandées ADN et l'Union européenne de navigation fluviale (UENF).

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

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/43 et -/Add.1

Documents informels: INF.1 (Secrétariat)

2. 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 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.29.

3. Le représentant de l'Allemagne a regretté que les annexes au rapport sur la dernière session ne soient pas disponibles en langue allemande. Il a donc demandé que ces textes soient traduits, de même que tous les textes adoptés qui seront à l'avenir annexés aux rapports du Comité de sécurité.

III. Soixante-quatorzième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/224 (Rapport du Comité)

4. Le Comité de sécurité a pris note du rapport du Comité des transports intérieurs.

IV. État 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. Le Comité de sécurité a noté que le nombre des parties contractantes demeurait inchangé (17) depuis la dernière session.

6. Le Comité a noté que les propositions d'amendement au Règlement annexé à l'ADN contenues dans les documents ECE/ADN/18 et ECE/ADN/18/Corr.1 avaient été

communiquées aux Parties contractantes le 1^{er} juillet 2012 sous couvert de la notification dépositaire C.N. 327.2012.TREATIES-XI.D.6. Les amendements seront réputés acceptés le 1^{er} octobre 2012, pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013, à moins que cinq Parties contractantes au moins n'aient notifié au Secrétaire général leur opposition à ces amendements avant le 1^{er} octobre 2012.

V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 (Rapport de la Réunion commune sur sa session de printemps 2012).
ECE/TRANS/WP.15/215 (Rapport du groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) sur sa quatre-vingt-douzième session).
ECE/TRANS/WP.15/213/Corr.1 et
ECE/TRANS/WP.15/213/Add.1 (Nouvelles propositions d'amendements à l'ADR)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/25 (Secrétariat)

7. Le Comité a noté que suite à la dernière session de la Réunion commune RID/ADR/ADN, le groupe de travail WP.15 avait modifié le projet d'amendements à l'ADR dont l'entrée en vigueur est prévue le 1^{er} janvier 2013, tout comme l'avait fait d'ailleurs la Commission d'experts du RID en ce qui concerne les amendements au RID. Il conviendrait, aux fins de l'harmonisation, de prévoir des amendements correspondants au Règlement annexé à l'ADN qui entreraient en vigueur simultanément en utilisant la procédure prévue à l'article 20, paragraphe 5 a) de l'ADN. Les amendements en question, repris dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/25 ont été adoptés avec quelques modifications (voir ECE/ADN/18/Add.1).

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

A. Amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013

1. Propositions d'amendements déjà notifiées aux Parties contractantes

Documents: ECE/ADN/18 et ECE/ADN/18/Corr.1 (Secrétariat)

8. Pour l'interprétation de la mesure transitoire relative à la formation de l'équipage (1.6.8), le Comité a confirmé que tous les conducteurs responsables et les responsables du chargement et du déchargement devront avoir participé à un cours de formation comportant un volet stabilité avant le 1^{er} janvier 2020.

9. Il a également été confirmé que les huit leçons supplémentaires prévues au 8.2.2.4 sont prévues pour la formation en matière de stabilité. Si les textes ne paraissent pas clairs, il conviendrait de soumettre des propositions officielles d'amélioration.

2. Corrections aux propositions d'amendements déjà notifiées

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/17 (Partie I) (Secrétariat)

Documents informels: INF.9 (Secrétariat)
INF.18 (point 1 à 7) (Secrétariat)
INF.24 (Suisse)
INF.27 (Secrétariat)

INF.28 (Belgique)

10. Le Comité de sécurité a noté que la préparation des diverses versions linguistiques consolidées de l'ADN 2013 sur la base des documents ECE/ADN/18 et ECE/ADN/18/Corr.1 avait mis en évidence des différences dans les diverses versions de ces documents, ainsi que des omissions d'amendements de conséquence. Il a estimé que ces erreurs ou omissions devraient être corrigées dès l'entrée en vigueur des amendements et a donc suggéré que le Comité d'administration demande d'engager une procédure de correction dès que les amendements auront été réputés acceptés (en principe le 1^{er} octobre 2012).

11. Dans cette optique, le Comité a adopté les diverses corrections proposées par le secrétariat avec quelques modifications, ainsi que la première correction proposée par la Suisse (voir ECE/ADN/18/Corr.2). Les trois dernières corrections proposées par la Suisse dans le document informel INF.24 ont été jugées superflues. Les questions ayant trait aux dispositions transitoires 9.3.x.13.3 doivent être tirées au clair pour l'édition 2015 de l'ADN.

3. Corrections au texte actuel du Règlement annexé à l'ADN

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/17 (Partie II) (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/28 (CCNR)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/31 (CCNR)

Document informel: INF.18 (Points 8 et 9) (Secrétariat)

12. Le Comité a noté que la préparation de la nouvelle version ADN 2013 avait également mis en évidence des différences dans les différentes versions linguistiques du Règlement annexé à l'ADN actuel, qu'il conviendrait donc de corriger. Il a donc également suggéré au Comité d'administration de demander d'engager une procédure officielle de correction (voir annexe I)

B. Amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015**1. Stabilité (après avarie)**

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/19 (Sociétés de classification recommandées ADN)

13. Les propositions de clarification des prescriptions relatives à la stabilité après avarie (paragraphe 9.3.2.15.1 a) et paragraphes similaires) ont été adoptées (voir annexe II)

2. Variantes de construction (9.3.4)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/20 (Sociétés de classification recommandées ADN)

14. La proposition de modification au 9.3.4.1.1 a été adoptée (voir annexe II)

3. Huiles de chauffe lourdes

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/18 (FETSA)

Documents informels: INF.15 (EUROPIA)
INF.25 (UENF)

15. Les représentants de l'industrie ont signalé que la décision de classer les huiles de chauffe lourdes sous le N° ONU 3082 à partir du 1er janvier 2013 leur posait divers problèmes d'adaptation du fait notamment qu'il avait été décidé de ne prévoir aucune mesure transitoire. En effet, les raffineries et terminaux de chargement et de déchargement

de ces huiles ne sont pas tous équipés de conduites de retour de gaz qui sont désormais requises. De nombreux bateaux devront également être équipés de soupapes et de collecteurs de gaz avec système de chauffage.

16. Le Comité de sécurité a noté que l'organisation CONCAWE projette d'étudier et d'évaluer les propriétés des vapeurs émises durant les opérations de chargement et le déchargement d'huiles de chauffe lourdes. La question s'est alors posée de savoir si des conduites de retour de gaz à terre sont nécessaires s'il n'y a pas d'émission de vapeurs possédant des propriétés "CMR", et même s'il était alors nécessaire de requérir des bateaux de type fermé.

17. Le représentant de l'Allemagne a souligné que la classification de ces produits en tant que matières "CMR" reposait sur les propriétés à l'état liquide et il ne lui paraissait pas approprié de revoir les conditions de transport sur la base de la propension à dégager des vapeurs. Ceci reviendrait à mettre en cause la classification de tous les produits classés "CMR" et leurs conditions de transport.

18. Il a été convenu qu'il n'y avait pas lieu d'instaurer des mesures transitoires, mais les problèmes soulevés pourraient être réglés par le biais d'accords multilatéraux que préparera le gouvernement de l'Allemagne, qui étudiera également le cas des huiles de chauffe lourdes qui ne posséderaient pas les propriétés "CMR" transportés dans les bateaux à double coque du type N ouvert. Comme la proposition d'EUROPIA de permettre le transport des huiles de chauffe lourdes possédant des propriétés "CMR" dans les bateaux à double coque du type N ouvert pendant une période transitoire n'a été appuyée ni par l'UENF ni par la vaste majorité des Parties contractantes, l'accord multilatéral envisagé ne permettrait le chargement et le déchargement sans retour de gaz et sans chauffage des collecteurs de gaz et des soupapes que pour une période de cinq ans.

4. Liste de contrôle

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/21 (Commission du Danube au nom du groupe de travail informel)

19. La proposition d'introduction d'une liste de contrôle en deux langues au moins a suscité un certain nombre de commentaires. Il a été suggéré par exemple d'indiquer à quelles fins doit servir cette liste et de donner des exemples d'utilisation dans le rapport de la prochaine réunion du Comité de sécurité à fin de permettre une décision finale quant à la question de savoir si une copie complète de la liste de contrôle doit être donnée au conducteur du bateau. La majorité des Parties contractantes était contre une telle obligation. Il resterait également à trancher la question de savoir si cette liste doit être incluse dans le Règlement ou si elle devrait seulement être une recommandation du Comité d'administration.

20. Ces questions seront examinées de nouveau par le groupe de travail informel qui soumettra une nouvelle proposition à la prochaine session.

5. Transport de charbon en vrac

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/30 (UENF)

Document informel: INF.6 (Allemagne)

21. Ces documents faisaient suite à des incidents liés à l'auto-échauffement de cargaisons de charbon transporté en vrac dans des bateaux sur le Rhin. Le charbon est transporté en vrac en très grandes quantités depuis de nombreuses années et il n'avait pas été constaté jusqu'à présent de problème particulier, ce qui fait qu'il n'est pas traité comme marchandise dangereuse. Toutefois les analyses effectuées sur les cargaisons impliqués

montrent que des charbons de certaines origines, stockés dans certaines conditions, peuvent présenter des caractéristiques de la classe 4.2, groupe d'emballage III.

22. Le gouvernement de l'Allemagne a invité les délégations intéressées par la question à participer à une réunion à Bonn le 26 octobre 2012 où l'on discutera sur la base des résultats d'un projet de recherche.

6. Modifications sémantiques

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/26 (France)

23. Le représentant de la France a souligné un certain nombre de problèmes de terminologie affectant au moins les versions anglaise et surtout française du Règlement annexé à l'ADN. En particulier, la section 1.2.1 contient une définition du terme "citerne à cargaison (état)" qui définit ce que l'on entend par citerne déchargée, vide ou dégazée; or ce terme n'est pas utilisé dans le Règlement dans le sens défini. Le terme "état de la citerne à cargaison" est par contre utilisé dans la colonne (7) du tableau C mais dans le sens défini dans les notes explicatives au début de la section 3.2.3 qui correspond au terme anglais "*cargo tank design*" (conception de la citerne à cargaison).

24. Le Comité a convenu qu'il y avait effectivement lieu de procéder à des corrections, mais qu'il faudrait davantage réfléchir à la question. Le texte allemand semble également affecté, et les corrections concernaient également les modèles de certificat d'agrément, ce qui est susceptible d'entraîner des difficultés en pratique pour les certificats.

25. Il a été suggéré que la définition de "citerne à cargaison (état)" (*cargo tank (condition)*) au 1.2.1 soit supprimée car le terme n'est pas utilisé dans le sens défini. Par contre, il serait utile, comme proposé par la France, d'ajouter une définition de "conception de la citerne à cargaison". Les sociétés de classification recommandées ADN ont également été invitées à songer à fournir des définitions pour d'autres termes comme citernes à cargaison fermées, etc., qui pourraient être utiles pour une meilleure compréhension du Règlement.

7. Proposition d'amendements au chapitre 1.15

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/27 (France)

26. Deux délégations étaient favorables à renforcer les dispositions du chapitre 1.15 afin de s'assurer régulièrement que les sociétés de classification recommandées pour agrément continuent de remplir les conditions ayant conduit à cette recommandation, à l'instar des pratiques de l'Union européenne et de l'Organisation maritime internationale dans des domaines comparables.

27. D'autres délégations, également favorables en principe à la vigilance dans ce domaine, craignaient toutefois que la proposition conduise à des lourdeurs et complications administratives et des dépenses injustifiées pour les administrations. Elles estimaient qu'avant d'impliquer le Comité d'administration dans de telles vérifications, il appartenait au pays ayant proposé de recommander une société de classification particulière d'effectuer ses propres vérifications. Par ailleurs, les normes mentionnées au 1.15.3.8 prévoient déjà un système d'audits et de vérification indépendant et il pourrait être utile de demander aux sociétés de classification de transmettre les résultats de ces audits indépendants au Comité d'administration.

28. Le Comité a décidé qu'il serait possible de réfléchir davantage à la question compte tenu des commentaires.

8. Conteneurs pour vrac souples

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/29 (IDGCA)

Documents informels: INF.5 (IDGCA)
 INF.12 (Secrétariat)
 INF.35 (Secrétariat) (soumis à la vingtième session)
 INF.37 (Secrétariat) (soumis à la vingtième session)

29. Le Comité a rappelé qu'il avait décidé à la dernière session de ne pas autoriser pour l'instant l'utilisation des conteneurs pour vrac souples notamment parce qu'il n'était toujours pas autorisé de les transporter par route ni par voies de chemin de fer selon l'ADR et le RID.

30. Le Comité a noté toutefois que le transport maritime sera autorisé à partir de 2013 et qu'il peut donc y avoir une possibilité d'interface maritime/fluvial, et que ces conteneurs sont autorisés pour le transport ferroviaire dans les pays qui appliquent l'accord SMGS. Ils sont également transportés par route en Fédération de Russie et en Ukraine pour des marchandises dangereuses, et dans d'autres pays pour les marchandises non dangereuses.

31. Le Comité est convenu de reporter la discussion à la prochaine session à la lumière des résultats des nouvelles délibérations prévues au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du groupe WP.15, sachant que les pays intéressés peuvent s'écarter de la réglementation RID/ADR/ADN sur la base des recommandations de l'ONU pour les transports nationaux, et qu'ils peuvent également conclure des accords bilatéraux et multilatéraux.

9. Rapport du groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes sur sa première session (Strasbourg, 6-7 juin 2012)

Document informel: INF.10 (CCNR)

32. Les concepts proposés (détermination de zones, mesures de protection associées et mesures de protection supplémentaires) n'ont pas fait l'objet d'objections sur le fond, mais de nombreuses questions de détail restent à régler. Il conviendrait éventuellement de continuer les travaux dans un contexte plus large, en tenant compte par exemple de la réglementation applicable aux installations à terre, et des raccordements bateau-terre pendant le chargement et le déchargement.

33. Le groupe de travail informel continuera ses travaux en tenant compte des délibérations du Comité.

10. Rapport du groupe de travail informel sur les substances (Strasbourg, 5-6 juin 2012)

Document informel: INF.11 (CCNR)

34. Le Comité a adopté les amendements proposés par le groupe de travail avec quelques modifications (voir annexe II).

35. Certaines des modifications proposées visent cependant à aligner les diverses versions linguistiques du Règlement annexé à l'ADN et doivent donc être considérées comme des corrections au texte actuel (voir annexe I).

36. Pour les modifications proposées dans la section F du document, le Comité a estimé que la prescription "3" avait été ajoutée par erreur dans la colonne (9) du tableau C pour les Nos ONU 1010, 1011 et 1969 dans le projet d'amendement ECE/ADN/18 sur demande de l'UENF dans le document informel INF.6 discuté à la dernière session. Cette erreur devrait être corrigée dès l'entrée en vigueur des amendements car il n'est pas nécessaire de prescrire

un système de pulvérisation d'eau lorsque ces matières sont transportées dans des bateaux-citernes du type G (voir ECE/ADN/18/Corr.2).

11. Applicabilité des dispositions transitoires concernant les bateaux

Document informel: INF.16 (Autriche)

37. Le représentant de l'Autriche a souligné qu'il était très difficile de vérifier dans quelle mesure les bateaux pouvaient bénéficier des dispositions transitoires du 1.6.7 notamment lorsqu'ils changent de propriétaire et qu'ils doivent être enregistrés dans un autre pays.

38. Le Comité de sécurité a reconnu que les administrations pouvaient être amenées à rencontrer des difficultés pour délivrer les nouveaux certificats d'agrément, et est convenu qu'il conviendrait de chercher une solution à ce problème.

VII. Catalogue de questions (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/23 (Rapport du groupe de travail informel sur le catalogue de questions sur sa neuvième session) (CCNR)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/22 (Directives du Comité d'administration sur l'utilisation du catalogue de questions) (CCNR)

Documents informels: INF.2 (Roumanie)
INF.7 (Allemagne)
INF.23 (CCNR)

39. Le Comité a pris note des informations fournies. Il a accepté que le groupe de travail informel soit renommé "groupe de travail informel sur la formation des experts" avec le mandat élargi proposé dans le document informel INF.7 et le programme de travail et modalités de fonctionnement définis dans le document informel INF.23.

40. Le Comité a appelé à une participation plus large aux travaux de ce groupe. Si les délégations ne participent pas pour des raisons linguistiques, elles devraient le faire savoir au secrétariat de la CCNR qui pourra envisager de fournir des services d'interprétation si nécessaire.

41. Il a été rappelé que la formation des experts comprend aussi la formation à la sûreté (chapitre 1.10) et qu'il est nécessaire de prévoir des questions adaptées.

42. Le Comité a adopté les lignes directrices pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN avec quelques modifications (voir annexe III) et propose au Comité d'administration de les valider.

43. Le représentant de la France a rappelé qu'il avait aussi été prévu de préparer un amendement à l'ADN pour rendre l'application de ces lignes directrices obligatoires (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.2/40, para. 37).

VIII. Questions relatives à l'agrément des sociétés de classification (point 7 de l'ordre du jour)

Rapport des sociétés de classification recommandées ADN sur leur réunion du 22 mars 2012

Document informel: INF.3 (Sociétés de classification recommandées ADN)

44. Le Comité a pris note du rapport. Certaines des questions soulevées ont ou seront discutées au sein de groupes informels, et des propositions d'amendement à l'ADN ont été déjà ou seront soumises.

45. Pour le point 6 c) du rapport, le Comité de sécurité était d'avis que les prescriptions relatives au groupe d'explosion s'appliquent à tout l'équipement et pas seulement aux installations électriques.

46. Pour le point 6 k), le représentant des Pays-Bas a indiqué qu'il avait l'intention d'inviter les délégations à participer à une réunion pour discuter des définitions des termes utilisés dans le contexte des dispositions relatives aux moyens d'évacuation.

47. Les sociétés de classification recommandées ADN inviteront les délégations intéressées à participer à leur prochaine session du 4 octobre 2012 à Bruxelles. Les délégations intéressées sont priées de confirmer leur participation le plus rapidement possible.

IX. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences (point 8 de l'ordre du jour)

A. Autorisation spéciale pour le transport de gaz naturel liquéfié (GNL)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24 (Pays-Bas)

Documents informels: INF.4 (Pays-Bas)
INF.19 (France)

48. En principe, le Comité était favorable à la mise au point d'autorisations spéciales, et à plus long terme de dispositions, pour le transport de gaz naturel liquéfié en bateaux-citernes, notamment pour tenir compte de l'utilisation probablement plus importante à l'avenir du GNL comme source d'énergie dans le cadre des différentes actions entreprises pour lutter contre les changements climatiques.

49. Plusieurs délégations estimaient toutefois que des travaux plus approfondis étaient nécessaires, car les seuls retours d'expérience disponibles pour l'instant étaient ceux du transport maritime qui n'étaient pas nécessairement transposables tels quels à la navigation intérieure. En dehors de l'autorisation même de transport du GNL, certains points spécifiques ont été mentionnés:

- Taille proposée des citernes (730 m³);
- Application des normes pour la construction de récipients cryogéniques (par exemple ISO 13530-2);
- Durée de transport (des marges de sécurité de 30 jours peuvent être envisageables sur le Danube tandis qu'une marge de sécurité de 24 heures pour des transports sur des courtes distances semble trop courte);
- Problèmes en cas d'immobilisation imprévue du bateau;
- Installations de réfrigération des citernes;
- Dispositions pour le remplissage ou la vidange;
- Installations à terre et raccordements;
- Évaluation des risques et procédures en cas d'accident;
- Écart des prescriptions de construction par rapport au Code IGC de l'OIM;

- Possibilité d'utiliser la cargaison comme combustible pour la propulsion du bateau.

50. Il a été décidé de confier l'examen de ces questions à un groupe de travail informel qui se réunira à l'invitation des Pays-Bas. Il serait utile d'associer l'industrie du gaz et des experts en matière de transport en citernes cryogéniques à ces travaux.

B. Dérogations pour l'utilisation de GNL pour la propulsion de bateaux transportant des marchandises dangereuses

Documents informels: INF.2, INF.3, INF.4 et INF.38 (soumis à la vingtième session)
(Pays-Bas)
INF.13 (Pays-Bas)
INF.14, INF.21, INF.22 (CCNR)
INF.29 (secrétariat)

51. Compte tenu des informations fournies par les Pays-Bas et des recommandations de la CCNR, le Comité de sécurité a décidé de recommander au Comité d'administration d'accorder des dérogations pour les bateaux suivants:

- Damen River Tanker 1145-Ecoliner;
- I-Tanker 1401;
- I-Tanker 1402.

X. Programme de travail et calendrier des réunions (point 9 de l'ordre du jour)

A. Prochaine session

52. La prochaine session du Comité aura lieu à Genève du 21 au 25 janvier 2013 (date limite de soumission des documents: 19 octobre 2012)

B. Groupe de travail informel sur les normes

Document informel: INF.20 (Allemagne)

53. Le Comité de sécurité a accepté la proposition de l'Allemagne d'établir un groupe de travail informel sur les normes, et noté l'invitation à participer à une première session à Bonn les 22 et 23 octobre 2012.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

A. Distances minimales à respecter pour le stationnement des bateaux dans les zones en dehors des zones désignées spécifiquement par l'autorité compétente suivant les 7.1.5.4.3 et 7.2.5.4.3

Document informel: INF.8 (Allemagne)

54. Le Comité de sécurité a confirmé que le terme "ouvrage d'art" comprend toute construction d'ingénierie civile comme des ponts, tunnels etc. Il a été décidé de dresser une liste détaillée des ouvrages en question afin d'étudier les cas de figure possibles et comment les prescriptions doivent s'appliquer suivant le cas.

B. Projet de la Division de l'environnement de la CEE-ONU sur la gestion des risques et des crises dans le delta du Danube

Document informel: INF.17 (Secrétariat)

55. Le Comité a pris note de l'information, notamment que le projet prévoit l'élaboration de directives de sécurité pour les terminaux pétroliers.

C. Interprétation de l'ADN: 7.2.4.16.9

Document informel: INF.26 (UENF)

56. L'UENF a soulevé un problème d'interprétation du 7.2.4.16.9 lorsque des matières qui peuvent être transportés dans des bateaux-citernes de type N ouverts sont transportés dans des bateaux-citernes fermés (type C ou type N fermé).

57. Le Comité de sécurité a indiqué que dans ce cas, la dépressurisation en toute sécurité des citernes à cargaison peut être assurée en employant le dispositif prévu au troisième tiret des 9.3.2.22.4/9.3.3.22.4 a) (pour le type N fermé). Mais elle peut l'être également en ouvrant les dispositifs prévus aux premier et deuxième tirets des 9.3.2.22.4/9.3.3.22.4 a), prévus pour le type N fermé, à condition que soit assuré le même niveau de sécurité qui résultera de l'utilisation des dispositifs prévus au troisième tiret et que les mesures soient prises pour empêcher l'accumulation d'eau et sa pénétration dans les citernes à cargaison.

XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

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

Annexe I

Projet de rectificatif au Règlement annexé à l'ADN

1. 1.1.3.4

Au lieu de 2.2.7.1.2 lire 1.7.1.4

2. 1.2.1, définition de conduite d'équilibrage de pression

Ne concerne pas la version française

3. 1.2.1, définition de conduite de retour de gaz

Ne concerne pas la version française

4. 1.2.1, définition de conduite d'évacuation de gaz, première phrase

Ne concerne pas la version française

5. 1.4.3.7.1 i)

Ne concerne pas la version française

6. 1.6.1.4

Substituer au texte actuel

(Supprimé)

7. 1.6.7.2.2.2, Tableau des dispositions transitoires générales – Bateaux citernes, 9.3.2.11.3 a) et 9.3.3.11.3 a), Type N ouvert

Au lieu de jusqu'à 150 t lire jusqu'à 150 t et pour les bateaux déshuileurs

8. 1.6.7.3

Au lieu de 1.6.7.2.3.1 lire 1.6.7.2.2.1

9. 1.6.7.4.2 Délais transitoires applicables aux matières

Remplacer le texte du tableau 1 par "Tableau 1, Jusqu'au 31.12.2012 *(Supprimé)*"

10. 1.6.7.4.2, Tableau 2 "Délais provisoires jusqu'au 31/12/2015", quatrième rubrique pour le No. ONU 1268

Au lieu de 110kPa < vp50 ≤ 175kPa lire 110kPa < vp50 ≤ 150kPa

11. 1.6.7.4.2, Tableau 2 "Délais provisoires jusqu'au 31/12/2015", dixième rubrique pour le No. ONU 1268

La proposition de rectificatif de la colonne (2) ne concerne pas la version française

Dans la colonne (20), *supprimer 27*

12. 1.6.7.4.2, Tableau 2 "Délais provisoires jusqu'au 31/12/2015", onzième rubrique pour le No. ONU 1268, colonne (2)

Au lieu de 110kPa < vp50 ≤ 175kPa lire 110kPa < vp50 ≤ 150kPa

13. 1.6.7.4.2, Tableau 2, Jusqu'au 31.12.2015, No ONU 1268, rubriques NAPHTA, colonne (2)

Ne concerne pas la version française

14. 1.6.7.4.2, Tableau 2, Jusqu'au 31.12.2015, No ONU 1268, rubrique HEART CUT DE BENZENE colonne (2)

Ne concerne pas la version française

15. 1.6.7.4.2, Tableau 2, Jusqu'au 31.12.2015, No ONU. 2430, colonne (2)

Ne concerne pas la version française

16. 1.6.7.4.2, Tableau 2, Jusqu'au 31.12.2015, No ONU 3295, avant-dernière rubrique, colonne (2)

Ne concerne pas la version française

17. 1.6.7.4.2, Tableau 2, Jusqu'au 31.12.2015, No ONU 3295, dernière rubrique, colonne (2)

Ne concerne pas la version française

18. 1.16.2.1

Au lieu de 1.16.10 lire 1.16.11

19. 3.2.3, explications concernant le tableau C, colonne (20), observation 29

Au lieu de UN 1224 CÉTONES, N.S.A. lire UN 1244 CÉTONES LIQUIDES, N.S.A.

20. 3.2.3, explications concernant le tableau C, colonne (20), 34

Ne concerne pas la version française

21. 3.2.3, Tableau C, No ONU 1268, première rubrique NAPHTA, colonne (20)

Supprimer 27

22. 3.2.3 Diagramme de décision après le tableau C, deuxième case, première ligne

Au lieu de 15% lire 15% à 20°C

23. 3.2.3 Diagramme de décision après le tableau C, Schéma C

Dans la deuxième ligne de la deuxième colonne, *substituer* au texte actuel:

"23°C ≤ point d'éclair ≤ 60°C"

Dans la troisième ligne de la deuxième colonne, *insérer*:

"60°C < point d'éclair ≤ 100°C ou matières transportées à chaud de la classe 9"

Dans la deuxième ligne de la troisième colonne, *substituer* au texte actuel:

"Point d'éclair > 60°C, transportées à chaud ≤ 15 K sous point d'éclair

ou

Point d'éclair > 60°C, à leur point d'éclair ou au-dessus de leur point d'éclair"

Dans la deuxième ligne de la quatrième colonne, *substituer* au texte actuel:

"Acides, transportées à chaud ou inflammables"

24. 3.2.3 Diagramme de décision après le tableau C, Colonne 18, deux fois (page 224)

Au lieu de selon SGH lire selon les chapitres 3.5, 3.6 et 3.7 du SGH

25. 3.2.4.3L., Colonne (20): Détermination des exigences supplémentaires et observations

Ajouter à la fin

"Observation 40: L'observation 40 doit être mentionnée dans la colonne (20) pour le transport du N° ONU 3082 MATIÈRES DANGEREUSES POUR L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDES, N.S.A. (HUILE DE CHAUFFE LOURDE)."

26. 7.2.3.15, dernière phrase

Au lieu de colonne (7) lire colonne (8)

27. 7.2.4.25.2

Dans le premier paragraphe, *au lieu de* tuyauteries fixes ou flexibles *lire* tuyauteries rigides ou flexibles

La proposition de rectificatif du deuxième paragraphe ne concerne pas la version française

28. 7.2.5.3

Ne concerne pas la version française

29. 8.1.2.2 a)

Ne concerne pas la version française

30. 8.6.2, titre

Au lieu de 8.2.1.3 lire 8.2.1.2

31. 8.6.3, page 3, 12.3

Ne concerne pas la version française

32. 9.1.0.40.1

Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa, *au lieu de* lances à pulvérisation *lire* lances à jet/pulvérisation

Insérer une troisième phrase pour lire comme suit:

"À défaut, un ou plusieurs de ces tuyaux peuvent être remplacés par des lances à jet/pulvérisation orientables d'un diamètre de 12 mm au moins."

Ajouter le texte suivant après le troisième alinéa:

"- Le système d'alimentation en eau doit pouvoir être mis en marche depuis la timonerie et depuis le pont;

- Des mesures doivent être prises pour éviter le gel des collecteurs principaux d'incendie et des bouches."

33. 9.1.0.40.3

Ne concerne pas la version française

34. 9.3.3.22.2

Au lieu de 9.3.3.23.1 lire 9.3.3.23.2

Annexe II

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

Partie 1

Chapitre 1.2

1.2.1 Définitions

Insérer la nouvelle définition suivante:

"GESAMP: Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection. Publication de l'OMI : "The Revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure for Chemical Substances Carried by Ships", GESAMP Reports and Studies No. 64, IMO, London, 2002. La densité relative, la pression de vapeur et la solubilité dans l'eau pour l'appréciation selon le modèle GESAMP doivent être indiquées pour 20 °C. Au sens du présent règlement, une valeur limite de 1,000 (résultant de la densité de l'eau des voies de navigation intérieure de 1000 kg/m³) doit être retenue en tant que base pour la densité relative lors de l'affectation aux matières surnageant à la surface de l'eau (Floater) et aux matières tombant au fond de l'eau (Sinker);"

Partie 2

Chapitre 2.2

Insérer les paragraphes suivants:

"2.2.9.1.10.4 (Réservé)"

"2.2.9.1.10.5 Pour le transport en bateaux-citernes sont considérés comme des matières surnageant à la surface de l'eau (Floater), les matières, solutions et mélanges répondant aux critères suivants :*

Solubilité dans l'eau < 0,1%
Pression de vapeur < 0,3 kPa
Densité relative < 1,000.

Pour le transport en bateaux-citernes sont considérés comme des matières tombant au fond de l'eau (Sinker), les matières, solutions et mélanges répondant aux critères suivants :*

Solubilité dans l'eau < 0,1%
Densité relative ≥ 1,000.

*La densité relative, la pression de vapeur et la solubilité dans l'eau pour l'appréciation selon le modèle GESAMP doivent être indiquées pour 20 °C."

Partie 3

Chapitre 3.2

3.2.3.1 Notes explicatives pour la colonne (20)

Dans la première phrase de la note explicative 14, remplacer "sous ces conditions" par "à bord d'un bateau de type N"

Insérer la nouvelle note explicative suivante:

"41. Le n-BUTYLBENZÈNE doit être affecté à la rubrique ONU 2709 BUTYLBENZÈNES (n-BUTYLBENZÈNE)."

3.2.3 tableau C

Pour le No ONU 1206, dans la colonne (2), supprimer "(n-HEPTANE)".

Pour le No ONU 1208, dans la colonne (2), supprimer "(n-HEXANE)" et dans la colonne (9), supprimer "3".

Pour le No ONU 1262, dans la colonne (2), supprimer "(n-OCTANE)".

Pour le No ONU 2709, dans la colonne (20), insérer "41".

Insérer les nouvelles rubriques suivantes :

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1265	PENTANES, liquides	3	F1	I	3+N2	*	*	*	*	*	*	*	*	oui	*	II A	oui	PP, EX, A	1	14 ; * voir 3.2.3.3
1265	PENTANES, liquides	3	F1	II	3+N2	*	*	*	*	*	*	*	*	oui	*	II A	oui	PP, EX, A	1	14 ; * voir 3.2.3.3
1208	HEXANES	3	F1	II	3+N2	N	2	3	3	10	97	0.65-3 0.70		oui	T3	II A	oui	PP, EX, A	1	
2709	BUTYLBENZÈNES (n-BUTYLBENZÈNE)	3	F1	III	3+N1+F	N	3	3			97	0.87	2	oui	T2	II A	oui	PP, EX, A	0	

Remplacer les rubriques pour les Nos. ONU 1764, 2430 (deux fois) et 2850 par les rubriques suivantes:

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1764	ACIDE DICHLOROACÉTIQUE	8	C3	II	8+N1	N	3	3			97	1.56	2	oui	T1	II A	oui	PP, EP, EX, A	0	17
2430	ALKYLPHÉNOLS, SOLIDES, N.S.A., (NONYLPHÉNOL, MÉLANGE D'ISOMÈRES, FONDU)	8	C4	II	8+N1+ F	N	3	1	2		95	0.95	2	oui	T2	II A ⁷⁾	oui	PP, EP, EX, A	0	7; 17
2430	ALKYLPHÉNOLS, SOLIDES, N.S.A., (NONYLPHÉNOL, MÉLANGE D'ISOMÈRES, FONDU)	8	C4	II	8+N1+ F	N	3	2	4		95	0.95	2	oui			non	PP, EP	0	7; 17; 20: +125°C
2850	TÉTRAPROPYLÈNE	3	F1	III	3+N1+ F	N	4	3			97	0.76	2	oui			non	PP	0	

3.2.3.3 Dans les troisième et cinquième cadres du diagramme de décision, remplacer "(critères selon GESAMP) *" by "(critères selon 2.2.9.1.10.5)" et supprimer la note de bas de page *

3.2.4.3 Critères d'affectation des matières, A, 10

Remplacer "(critères selon GESAMP) **" par "(critères selon 2.2.9.1.10.5)" et supprimer la note de bas de page **

(Document de référence: Document informel INF.11)

Partie 9

Chapitre 9.1

9.1.0.95.1 a), étendue transversale

Insérer le texte suivant après "0.59 m": "à partir du bordé du bateau perpendiculairement au plan axial à un niveau correspondant au tirant d'eau maximal".

Chapitre 9.2

9.2.0.95.1 a), étendue transversale

Insérer le texte suivant après "0.59 m": "à partir du bordé du bateau perpendiculairement au plan axial à un niveau correspondant au tirant d'eau maximal".

Chapitre 9.3

9.3.1.15 a), étendue transversale

Remplacer "0,79 m, ou, le cas échéant, la distance autorisée par la section 9.3.4, moins 0,01 m" par "0.79 m à partir du bordé du bateau perpendiculairement au plan axial à un niveau correspondant au tirant d'eau maximal".

9.3.2.15 a), étendue transversale

Remplacer "0,79 m, ou, le cas échéant, la distance autorisée par la section 9.3.4, moins 0,01 m" par "0.79 m à partir du bordé du bateau perpendiculairement au plan axial à un niveau correspondant au tirant d'eau maximal".

9.3.3.15.1 a), étendue transversale

Remplacer "0,59 m, ou, le cas échéant, la distance autorisée par la section 9.3.4, moins 0,01 m" par "0.59 m à partir du bordé du bateau perpendiculairement au plan axial à un niveau correspondant au tirant d'eau maximal".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/19)

9.3.4.1.1, première phrase

Remplacer "La contenance maximale admissible" par "La contenance et la longueur maximale admissible".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/20)

Annexe III

Modifications aux lignes directrices pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN

Sur le page 2, remplacer le paragraphe suivant:

"Après la réussite à l'examen, l'organisateur de la formation délivre au candidat une attestation écrite destinée à être présentée à l'autorité compétente."

par

"Après la réussite à l'examen, l'organisateur de la formation informe le candidat et lui délivre une attestation écrite destinée à être présentée à l'autorité compétente ou envoie une confirmation électronique à l'autorité compétente."

Sur les pages 4 et 5, dans les trois tableaux de la section 3.1.1, insérer un renvoi à une note de bas de page après les rubriques dans la ligne "Stabilité" et la note de bas de page suivante:

"* Pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2013 et le 31 décembre 2014, ces questions ne sont pertinentes que si la formation a aussi porté sur la "stabilité". Si tel n'est pas le cas, d'autres objectifs d'examen doivent être augmentés du nombre correspondant."

Dans l'annexe I, sur les pages 14, 15 et 16, remplacer les crochets par les parenthèses.

Sur le page 30, supprimer les crochets dans le tableau.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/22)