



## Conseil économique et social

Distr. générale

5 mars 2015

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-sixième session**

Genève, 27-30 janvier 2015

### **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-sixième session<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/54.

## 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 2015 (point 2 de l'ordre du jour).....	3	4
IV. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies et d'autres organisations (point 3 de l'ordre du jour) .....	4	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) .....	5-39	4
A. Statut de l'ADN.....	5-6	4
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	7-10	5
1. Utilisation de GNL comme carburant pour la propulsion des bateaux...	7	5
2. Autorisations spéciales .....	8	5
3. Rapport de la réunion du groupe d'experts techniques sur le bateau Argos-GL .....	9-10	5
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN .....	11-33	6
1. Définitions relatives aux dispositifs de prise d'échantillon.....	11	6
2. Certification des qualifications de personnes chargées d'effectuer certaines tâches selon l'ADN .....	12-13	6
3. Moyens d'évacuation en cas d'urgence .....	14	6
4. Opérations de transbordement .....	15-16	6
5. Publication des interprétations nationales de l'ADN .....	17-20	6
6. Dispositions transitoires concernant l'application des nouvelles dispositions en matière de stabilité des bateaux-citernes.....	21	7
7. Classement des déchets .....	22	7
8. Transport de charbon – Disposition spéciale 803 – Procédures appropriées pour la mesure de la température .....	23	7
9. Paragraphe 9.3.X.8.1 .....	24	7
10. Interprétations relatives au contexte des calculs de chargement et de stabilité.....	25-33	8
D. Formation des experts.....	34-37	9
E. Questions relatives aux Sociétés de classification recommandées ADN .....	38-39	9
VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour).....	40-61	10
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN .....	40-42	10
1. Utilisation de conteneurs pour vrac souples pour le transport de marchandises dangereuses.....	40-41	10

2.	Autres propositions d'amendements provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN .....	42	10
B.	Autres propositions d'amendements .....	43-61	10
1.	Erreurs de nature éditoriale .....	43	10
2.	Exemption des produits destinés à l'entretien du bateau dans la sous-section 1.1.3.3 .....	44	11
3.	Délivrance d'une nouvelle liste de matières après renouvellement du certificat d'agrément .....	45	11
4.	Protection contre les explosions à bord de bateaux transportant des conteneurs réfrigérés avec équipement électrique .....	46	11
5.	Délais d'attente après le chargement pour la prise d'échantillons .....	47-48	11
6.	Application des mesures relatives à la stabilité des bateaux citernes (Manuel de stabilité, logiciel de calcul de chargement) .....	49-54	11
7.	Exemption des huiles de chauffe lourdes relevant du No. ONU 3082 des dispositions du 7.2.4.25.5 du Règlement annexé à l'ADN relatives au retour à terre des mélanges gaz-air .....	55-58	12
8.	Formation des conducteurs de bateaux transportant du GNL (No. ONU 1972).....	59-60	13
9.	Prescriptions relatives aux installations électriques .....	61	13
VII.	Rapports des Groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour) .....	62-64	13
A.	Groupe de travail informel sur le dégazage des citernes.....	62	13
B.	Groupe de travail sur la protection contre les explosions à bord des bateaux citernes .....	63-64	13
VIII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 7 de l'ordre du jour) .....	65	14
IX.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour).....	66	14
	Demande de statut consultatif pour l'Organisation européenne des bateliers (OEB)	66	14
X.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour) .....	67	14
Annexes			
I.	Corrections à la publication de l'ADN 2015 .....		15
II.	Projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2017 .....		16
III.	Modèle de certificat de participation au cours de spécialisation gaz conformément au 1.6.8 .....		20

## **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-sixième session à Genève du 27 au 30 janvier 2015 sous la présidence de M. H. Rein (Allemagne) et la vice-présidence de M. B. Birkhuber (Autriche). Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. Étaient représentées les organisations intergouvernementales suivantes: 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: le Comité International de Prévention des Accidents du Travail de la Navigation Intérieure (CIPA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la European River-Sea-Transport Union (ERSTU), l'Association européenne du charbon et du lignite (EURACOAL), FuelsEurope, l'International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA), l'Organisation Européenne des Bateliers (OEB), 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.2/53 et Add.1

*Document informel:* INF.1/Rev.3 (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/Rev.3 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.37.

## **III. Élection du Bureau pour 2015 (point 2 de l'ordre du jour)**

3. Sur proposition du représentant des Pays-Bas, M. H. Rein (Allemagne) et M. B. Birkhuber (Autriche) ont été élus respectivement Président et Vice-Président pour 2015.

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

4. Les questions découlant des travaux du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et de la Réunion Commune RID/ADR/ADN ont été traitées sous le point 5 de l'ordre du jour.

## **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. Statut de l'ADN**

5. Le Comité de sécurité a noté avec grande satisfaction que la Belgique avait adhéré à l'ADN le 17 juin 2014 et que l'Accord était entré en vigueur pour la Belgique le 17 juillet

2014. L'instrument d'adhésion comprenait une déclaration (voir notification dépositaire C.N.415.2014.TREATIES-XI.D.6, disponible sur le site web de la CEE-ONU). Ceci porte à 18 le nombre de Parties Contractantes.

6. Le Comité a noté également que les amendements proposés par le Comité administratif à ses deux dernières sessions sont réputés acceptés et sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015 (Notification dépositaire C.N.657.2014.TREATIES-XI.D.6). De même les corrections proposées ont été effectuées (C.N.18.2015.TREATIES-XI.D.6 et C.N.19.2015.TREATIES-XI.D.6).

## **B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences**

### **1. Utilisation de GNL comme carburant pour la propulsion des bateaux**

*Documents informels:* INF.21 et INF.28 (Pays-Bas)

7. Le Comité de sécurité s'est félicité des rapports présentés par les Pays-Bas concernant les leçons à tirer des dérogations accordées pendant une période d'essai. Il a accepté la demande d'organiser un groupe de travail informel pour analyser ces rapports et transmettre ses observations et conclusions au Comité. L'on pourra éventuellement ensuite demander à ce groupe de préparer des propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour autoriser l'utilisation de ce carburant. Mais il a été relevé que sur les douze bateaux bénéficiant de dérogations, seuls cinq sont actuellement opérationnels.

### **2. Autorisations spéciales**

8. Il a été noté que deux bateaux-citernes bénéficient d'autorisations spéciales à la demande du gouvernement des Pays-Bas depuis 2010 pour le transport des matières qui ne figuraient pas dans le tableau C à cette époque (No. ONU 2187, DIOXIDE DE CARBONE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ, et No. ONU 3295 HYDROCARBURES LIQUIDES N.S.A. CONTENANT DE L'ISOPRÈNE ET DU PENTADIÈNE (pv 50 > 110 kPa), STABILISÉ). Ces rubriques ayant été introduites dans le tableau C depuis, le représentant des Pays-Bas a été invité à vérifier s'il convenait toujours de mentionner ces autorisations spéciales sur le site web de la CEE-ONU. Il a aussi été rappelé qu'une fois qu'une autorisation spéciale a été accordée, il convient d'effectuer les démarches pour introduire de nouvelles rubriques correspondantes dans le tableau C.

### **3. Rapport de la réunion du groupe d'experts techniques sur le bateau Argos-GL**

*Document informel:* INF.27 (Pays-Bas)

9. Pour la demande de dérogation visant à permettre l'utilisation de citernes à membrane pour le transport de GNL à titre d'essai sur le bateau "Argos-GL" (document informel INF.27) deux experts de la délégation des Pays-Bas ont présenté en détail le projet de construction de ce bateau destiné au transport de GNL et répondu aux questions des autres délégations.

10. Suite à cette présentation, il est apparu que le Comité de sécurité n'était pas disposé à recommander au Comité d'administration déjà à la présente session d'accorder la dérogation. Le représentant des Pays-Bas a suggéré d'organiser une deuxième session d'un groupe informel d'experts pour discuter des points qui devraient encore être éclaircis. Le Président a estimé que cela n'était pas nécessaire, mais qu'il était difficile de prendre une décision sur la base d'explications orales. Il a donc convié le représentant des Pays-Bas et ses experts à consigner dans un document qui pourra être soumis à la prochaine session toutes les réponses et explications fournies à la présente session, ce qui pourra servir de base à la décision.

## **C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN**

### **1. Définitions relatives aux dispositifs de prise d'échantillon**

*Document informel:* INF.3 (Allemagne)

11. Les définitions figurant au 1.2.1 renvoyant aux autorités compétentes, la question se posait de savoir quelle autorité était compétente dans les différents pays pour agréer ces dispositifs, quels critères étaient utilisés pour l'agrément, et comment vérifier que ces dispositifs sont bien agréés. Par exemple les Pays-Bas publient une liste de matériel agréé, la France produit un cahier des charges à respecter par les organismes désignés compétents pour de tels agréments, etc. Il a été décidé de confier la question à un groupe de correspondance qui travaillera par courrier électronique sous coordination de la délégation de l'Allemagne (M. Weiner) et qui présentera les éclaircissements nécessaires et éventuellement des propositions d'amendements à la prochaine session.

### **2. Certification des qualifications de personnes chargées d'effectuer certaines tâches selon l'ADN**

*Document informel:* INF.8 (Allemagne)

12. Plusieurs délégations ont estimé qu'il convenait d'être prudent avant d'introduire de nouvelles exigences de certification. Ceci peut paraître justifiable dans certains cas spécifiques à la mise en œuvre de l'ADN, par exemple pour les personnes chargées du dégazage des citernes à cargaison, mais pas pour des personnes qui opèrent dans un cadre bien plus large, par exemple l'agrément ou le contrôle des extincteurs ou des tuyaux flexibles.

13. L'Allemagne, l'OEB et l'UENF prépareront conjointement une proposition pour la prochaine session.

### **3. Moyens d'évacuation en cas d'urgence**

*Document informel:* INF.14 (Sociétés de classification recommandées ADN)

14. Le Comité de sécurité s'est félicité du travail effectué par les Sociétés de classification recommandées ADN et a convenu que les questions posées devraient être examinées par un groupe de travail informel qui se tiendra à l'invitation des Pays-Bas.

### **4. Opérations de transbordement**

*Document informel:* INF.15 (Allemagne)

15. La différence de libellé entre le 7.1.4.9 et le 7.2.4.9 posait la question de savoir si le terme "transbordement" vise uniquement le transbordement entre bateaux ou également entre bateaux et autres moyens de transport.

16. Le représentant de l'Allemagne présentera une proposition officielle à la prochaine session pour tenir compte des discussions.

### **5. Publication des interprétations nationales de l'ADN**

*Document informel:* INF.17 (Pays-Bas)

17. Le représentant des Pays-Bas a informé le Comité de sécurité que dans son pays les autorités responsables du contrôle de la mise en œuvre de l'ADN publiaient leurs propres interprétations des dispositions du Règlement annexé à l'ADN, interprétations qui n'étaient pas toujours compatibles avec l'esprit des prescriptions ni avec les interprétations dans d'autres pays. Il a donc souhaité que les interprétations nationales soient publiées sur le site

web de la CEE-ONU, afin que l'on puisse comparer les divergences éventuelles entre pays et les résoudre.

18. Plusieurs délégations ont exprimé des réticences. Elles estimaient qu'en général les dispositions du Règlement étaient suffisamment claires et qu'il n'était pas acceptable dans le cadre des transports internationaux que certaines entités nationales imposent leurs interprétations sans les avoir fait avaliser par le Comité administratif. Elles souhaitaient donc ne publier sur le site web de la CEE-ONU que les interprétations approuvées par le Comité administratif. Par ailleurs, l'article 15 de l'ADN prévoit la procédure de règlement des différends entre Parties Contractantes, notamment ceux touchant l'interprétation, en privilégiant la négociation directe entre Parties en litige, puis si nécessaire l'intervention du Comité d'administration avant, en dernier recours, une procédure d'arbitrage.

19. Le représentant de l'Union Européenne a souligné que dans le cadre de l'application du Règlement annexé de l'ADN aux transports nationaux ou intracommunautaires dans l'Union Européenne, les États membres n'étaient pas autorisés à émettre des interprétations unilatérales notamment si elles contredisent la lettre et l'esprit du Règlement. Les problèmes d'interprétation devraient être portés à l'attention du Comité de sécurité ou du Comité d'administration pour règlement, et si ceci ne permettait pas de résoudre le litige, les cas devraient être soumis à la Cour de Justice Européenne.

20. Le Président a invité les Parties Contractantes qui publient des interprétations nationales à transmettre le lien à leur site au secrétariat de la CEE-ONU, qui les rendra accessibles sur son site web. Ceci devrait permettre de faire le point sur les divergences d'interprétation éventuelles et de les discuter dans un esprit conforme à celui de l'Accord.

#### **6. Dispositions transitoires concernant l'application des nouvelles dispositions en matière de stabilité des bateaux-citernes**

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

21. Cette question devrait être discutée à la prochaine session sur la base d'un document officiel.

#### **7. Classement des déchets**

*Document informel:* INF.34 (Pays-Bas)

22. Les questions posées dans ce document ont été portées à l'attention du Groupe de travail informel sur les matières.

#### **8. Transport de charbon – Disposition spéciale 803 – Procédures appropriées pour la mesure de la température**

*Document informel:* INF.22 (EURACOAL et Pays-Bas)

23. Le représentant des Pays-Bas a été prié de soumettre une proposition officielle pour la prochaine session en tenant compte des commentaires émis.

#### **9. Paragraphe 9.3.X.8.1**

*Document informel:* INF.16 (Secrétariat)

24. Le Comité de sécurité a estimé que la version anglaise de la première phrase du 9.3.X.8.1 doit être alignée sur les autres versions linguistiques (voir annexe I).

**10. Interprétations relatives au contexte des calculs de chargement et de stabilité**

*Document informel:* INF.30 (Sociétés de classification recommandées ADN)

25. Le Comité de sécurité a confirmé les interprétations proposées sauf comme indiqué ci-après.

26. Les paragraphes 16 et 17 sont valables pour toutes les fenêtres fixes, pas seulement celles qui sont conformes à l'article 4.5 du décret des Pays-Bas concernant les bateaux à passager.

27. Au paragraphe 18, il est également possible de considérer la partie inférieure des fenêtres comme étanche aux intempéries si elles ont été conçues et éprouvées à cet effet.

28. Aux paragraphes 21 et 22, le Comité de sécurité confirme l'avis des Sociétés de classification recommandées ADN que les dispositifs de fermeture automatique dits "Winel/Winteb" avec balle flottante ne doivent pas être considérés comme étanches à l'eau, par mesure de précaution. En effet, ces dispositifs fonctionnent bien lorsqu'ils sont neufs, mais nécessitent un entretien soigné et régulier, et la pratique montre que c'est rarement le cas. Ils ne fonctionnent donc plus très bien assez rapidement. Le représentant des Pays-Bas a été prié d'informer en conséquence l'inspecteur de son pays.

29. Le représentant de l'UENF a indiqué que cette interprétation pourrait avoir des effets néfastes pour des bateaux actuellement en circulation. Il a été prié de présenter des arguments pertinents sous forme de document officiel s'il souhaite remettre en cause la justification de cette interprétation.

30. Pour les paragraphes 28 et 29 relatifs aux bateaux anciens qui ne disposent pas de toutes les informations nécessaires relatives à la stabilité, il a été convenu que ces questions pourraient être abordées durant l'examen de mesures transitoires éventuelles à la prochaine session. Toutefois, même pour les bateaux anciens, il paraît indispensable de récupérer les données nécessaires pour alimenter le logiciel des calculateurs.

31. Pour le paragraphe 32, le Comité de sécurité était d'avis que si le logiciel de calcul de chargement donne des résultats qui ne paraissent pas conformes à la réalité observée compte tenu des marques de tirant d'eau, une intervention manuelle pour corriger les indications du calculateur n'est pas acceptable car elle pourrait donner lieu à des abus. Dans de tels cas, le conducteur devrait avoir recours au Manuel de stabilité plutôt qu'au logiciel de calcul. Les constructeurs de logiciels souhaitant exposer les problèmes d'utilisation peuvent venir les expliquer à la prochaine session.

32. Pour le paragraphe 37, le Comité de sécurité a noté que les Sociétés de classification recommandées ADN n'insistent pas pour inclure dans le Manuel de stabilité les schémas des systèmes de ballastage, d'assèchement et de prévention des surremplissages, parce qu'elles ne comprennent pas à quelle fin il faudrait les inclure. Il a été relevé que puisque ceci est prescrit au NOTA des 9.3.X.13.3, elles devraient exiger leur inclusion. Si ces informations ne sont pas utiles, elles devraient être supprimées du NOTA. Cette question devrait être abordée dans un document officiel qui devrait être présenté par les Sociétés de classification recommandées ADN à la prochaine session.

33. Compte tenu de l'importance de ces interprétations, le Comité de sécurité a demandé au secrétariat de les faire figurer telles que modifiées sur son site web si elles sont entérinées par le Comité d'administration.



## D. Formation des experts

*Documents:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/1 (CCNR) (Rapport de la 13<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/3 (CCNR)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/5 (CCNR)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/6 (CCNR)

ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/7 (CCNR)

*Documents informels:* INF.7, INF.9, INF.10 (CCNR)  
INF.11 (Secrétariat)  
INF.13 (Allemagne)

34. Le Comité de sécurité a repris à son compte les conclusions du Groupe de travail informel. Le Comité de sécurité a adopté le catalogue de questions et la directive préparés par le Groupe de travail informel sur la formation des experts et a demandé au secrétariat de les faire figurer sur les sites web de la CEE-ONU et de la CCNR. Il conviendra cependant de tenir compte des résultats des discussions de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur la possibilité d'utiliser des moyens électroniques pour passer des examens (document informel INF.4 soumis à la session de printemps 2015 de la Réunion Commune) dans la directive relative à utilisation du catalogue de questions.

35. Pour le point 20 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/1, il a été convenu que l'unité à utiliser était le kPa et non le bar.

36. Les corrections au texte français du catalogue proposées dans le document informel INF.11 ont été adoptées, et il a été noté que la réponse à la question 332 02.04 relative au No. ONU 2486, de même que la rubrique figurant dans le tableau C de la version allemande, devraient être corrigées.

37. Le Comité de sécurité a noté avec intérêt les statistiques de réussite à l'examen d'expert en Allemagne (INF.13) et a invité toutes les délégations à lui faire part de leurs statistiques. Il serait notamment intéressant de savoir si les résultats insatisfaisants pour l'examen d'experts pour le transport de produits chimiques se retrouvent dans d'autres pays et quelles conclusions il faudrait en tirer.

## E. Questions relatives aux Sociétés de classification recommandées ADN

*Document informel:* INF.5 (Sociétés de classification recommandées ADN)

38. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt du rapport des Sociétés de classification recommandées ADN sur leur huitième réunion et des actions de suivi envisagées dont certaines faisaient d'ailleurs l'objet de plusieurs documents soumis à la présente session.

39. Il a été rappelé que les Parties Contractantes qui avaient agréé Germanischer Lloyd devraient faire savoir au secrétariat si elles agréaient DNV GL SE qui a succédé à cette société. Par ailleurs, les Sociétés de classification recommandées ADN doivent faire valoir auprès du Comité d'administration de l'ADN leur certification conformément à la norme EN ISO / IEC 17020:2012.

## **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. Utilisation de conteneurs pour vrac souples pour le transport de marchandises dangereuses**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2 (Rapport de la Réunion commune sur sa session d'automne 2013)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136 (Rapport de la Réunion commune sur sa session d'automne 2014)  
ECE/TRANS/WP.15/226 (Rapport du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) sur sa quatre-vingt dix-septième session)

*Document informel:* INF. 20 (IDGCA)

40. Le Comité de sécurité a noté que la Réunion commune RID/ADR/ADN recommandait l'adoption des dispositions déjà prévues en 2013 pour l'utilisation des conteneurs pour vrac souples et qu'en conséquence le groupe WP.15 avait adopté des dispositions pour l'ADR 2017 et des dispositions similaires avaient également été adoptées pour le RID. Il a estimé qu'il pouvait être fait de même pour le transport par voies de navigation intérieures et a donc adopté les dispositions pertinentes figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2 et ECE/TRANS/WP.15/226, annexe I (voir annexe II).

41. Le représentant de l'Allemagne s'est demandé s'il ne conviendrait pas de modifier en conséquence le 7.1.4.12.2. Il lui a été fait remarquer que s'il fallait modifier ce paragraphe, il conviendrait probablement de tenir compte de tous les types de conteneurs pour vrac. Il a donc été invité à réfléchir à la question et soumettre éventuellement une proposition à la prochaine session.

#### **2. Autres propositions d'amendements provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN**

42. Les autres textes adoptés par la Réunion commune à sa session d'automne 2014 seront examinés à la prochaine session en même temps que ceux provenant de ses sessions de printemps 2014 et de printemps 2015.

### **B. Autres propositions d'amendements**

#### **1. Erreurs de nature éditoriale**

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/4 (Allemagne)

*Documents informels:* INF.12 (Sociétés de classification recommandées ADN)  
INF.18 (CCNR)

43. Le Comité de sécurité a noté que des erreurs s'étaient glissées dans les diverses versions linguistiques lors de la préparation de la version consolidée de l'ADN 2015 et a prié le secrétariat de publier les rectificatifs nécessaires aux différentes versions linguistiques de la publication (voir annexe I).

## 2. Exemption des produits destinés à l'entretien du bateau dans la sous-section 1.1.3.3

*Document informel:* INF.2 (Allemagne)

44. Le Comité de sécurité a adopté la proposition de modification du 1.1.3.3 visant à exempter les produits destinés à l'entretien du bateau (voir annexe II).

## 3. Délivrance d'une nouvelle liste de matières après renouvellement du certificat d'agrément

*Document informel:* INF.29 (Sociétés de classification recommandées ADN)

45. Suite aux discussions, les Sociétés de classification recommandées ADN prépareront une proposition officielle pour la prochaine session visant à revalider le cas échéant la liste des matières autorisées au transport dans un bateau citerne donné après le renouvellement de son certificat d'agrément.

## 4. Protection contre les explosions à bord de bateaux transportant des conteneurs réfrigérés avec équipement électrique

*Document:* ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2015/2 (Secrétariat)

*Document informel:* INF.37 (Secrétariat)

46. Ce document était soumis conformément à la demande du Comité de sécurité à la dernière session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, par. 52). Comme certaines parties du texte des amendements proposés devraient à nouveau être améliorées, le secrétariat a préparé une nouvelle version en consultation avec les délégations de l'Allemagne et des Pays-Bas qui a été adoptée (voir annexe II).

## 5. Délais d'attente après le chargement pour la prise d'échantillons

*Document informel:* INF.32 (CEFIC)

47. Comme l'ADN exige un délai d'attente de 10 minutes mais que le Guide international de sécurité pour les bateaux de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT) recommande un délai de 30 minutes, le CEFIC a posé plusieurs questions relatives à ces différences.

48. Il a été décidé de confier l'examen de ces questions au groupe de travail informel sur les matières pour voir notamment si un délai d'attente de 30 minutes était justifié du point de vue de la sécurité compte tenu des coûts supplémentaires que cela occasionnerait pour les professions concernées.

## 6. Application des mesures relatives à la stabilité des bateaux citernes (Manuel de stabilité, logiciel de calcul de chargement)

*Document informel:* INF.6 (Sociétés de classification recommandées ADN)

INF.4 et INF.35 (UENF)

INF.33 (CEFIC)

INF.36 (Sociétés de classification recommandées ADN, OEB, UENF)

49. Le représentant des Sociétés de classification recommandées ADN a présenté un rapport (INF.6) sur une réunion des Sociétés de classification recommandées ADN, de l'UENF et des fabricants de logiciels dont l'objet était de faire le point sur la situation de mise en œuvre des nouvelles dispositions en matière de stabilité des bateaux-citernes d'application obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il a indiqué que la difficulté de mise en œuvre de ces dispositions, non seulement pour mettre à jour les manuels de stabilité et

développer des logiciels de calcul de chargement, mais aussi pour les faire agréer par les sociétés de classification, avaient été sous estimées.

50. L'UENF estimait que le processus d'agrément prendrait encore environ cinq ans et proposait de réintroduire la mesure transitoire du 1.6.7.2.2.4 figurant dans la version 2013 en prévoyant la mise en conformité uniquement à partir du renouvellement du certificat d'agrément du bateau qui était valable le 31 décembre 2012 et ceci pour tous les bateaux citernes des types G, C et N (documents informels INF.4 et INF.35).

51. Le représentant du CEFIC, rappelant le chavirage du Waldhof, a rappelé que les calculs de stabilité peuvent être également effectués manuellement mais qu'ils sont complexes et que toutes les conditions de chargement ne sont pas prévues dans le Manuel de stabilité. Comme les calculateurs de chargement permettent au conducteur d'effectuer des calculs de stabilité pour des situations non prévues dans les manuels de stabilité, il souhaitait non pas une prolongation des délais transitoires, mais que priorité soit donnée à une solution rapide des problèmes.

52. Le Comité de sécurité a noté les solutions proposées dans le document informel INF.36, notamment que les Sociétés de classification recommandées ADN devraient travailler le plus efficacement possible en coopération avec les bateliers, architectes navals et fabricants de logiciels afin de pouvoir agréer simultanément les logiciels et les manuels de stabilité mis à jour si possible dans le contexte du renouvellement des certificats d'agrément.

53. Le Comité de sécurité est convenu qu'il conviendrait de trouver une solution à ces problèmes, mais que comme les prochains amendements à l'ADN ne prendront effet qu'au 1<sup>er</sup> janvier 2017, il conviendrait d'envisager en premier lieu une approche à court terme (dérogations par l'intermédiaire d'accords multilatéraux) et une approche à plus long terme (mesures transitoires à introduire par le biais d'amendements). Toutefois, plusieurs délégations étaient réticentes à l'idée de nouvelles mesures transitoires qui n'inciteraient pas les bateliers à équiper leurs bateaux rapidement. Le Comité de sécurité a donc demandé qu'il soit présenté des statistiques détaillées sur les bateaux concernés (bateaux-citernes de tous types, ceux déjà équipés, ceux en voie d'être équipés, ceux pour lesquels des données de stabilité ne sont pas ou sont difficilement disponibles). Il pourra alors décider quelles mesures transitoires accorder éventuellement et pour quels bateaux.

54. Le Groupe de travail informel pourra se réunir pour proposer des solutions à court terme et à plus long terme à la prochaine session compte tenu de la situation effective.

**7. Exemption des huiles de chauffe lourdes relevant du No. ONU 3082 des dispositions du 7.2.4.25.5 du Règlement annexé à l'ADN relatives au retour à terre des mélanges gaz-air**

*Document informel:* INF.23 (CONCAWE et FuelsEurope)

55. Le Comité de sécurité a pris note des résultats de l'étude de CONCAWE portant sur l'évaluation de risques pour les vapeurs émises par les huiles de chauffe lourdes en cours de chargement. Cette évaluation portait sur les risques pour la santé dits "CMR". L'étude concluait que ces risques étaient négligeables pour le personnel susceptible d'être exposé en cours de chargement. Le Comité de sécurité a noté que les émissions éventuelles de sulfure d'hydrogène (H<sub>2</sub>S) n'avaient pas été évaluées.

56. Le Comité de sécurité a estimé qu'il n'était pas possible de prendre une décision immédiate, l'étude venant à peine d'être publiée et n'ayant pu être examinée par les experts des délégations. Il a cependant été rappelé que le problème actuel était le manque de facilités pour les retours à terre des vapeurs et qu'il avait fallu le régler par le biais d'un

accord multilatéral M 005 qui arrive à expiration, en ce qui concerne ce point, le 31 décembre 2016. Il conviendrait d'examiner si la situation en matière de facilités a évolué.

57. Les délégations ont été invitées à prendre contact avec CONCAWE ou FuelsEurope avant la prochaine session si elles souhaitent obtenir des éclaircissements.

58. Le Groupe de travail informel sur les substances est prié de vérifier si cette approche d'évaluer les dangers présentés par la phase gazeuse seulement aurait des conséquences sur l'évaluation des dangers présentés par d'autres matières liquides.

## **8. Formation des conducteurs de bateaux transportant du GNL (No. ONU 1972)**

*Documents informels:* INF.24 et INF.24/Rev.1 (Pays-Bas)

59. Le premier point relatif au paragraphe 1.6.8 du Règlement annexé a été retiré par le représentant des Pays-Bas après une première discussion du document informel INF.24.

60. La deuxième proposition d'établir un modèle pour un certificat de participation à un cours de spécialisation sur les gaz selon le paragraphe 1.6.8 comme relevé de formation tel que requis au 1.3.3 a été adopté comme présenté dans le document informel INF.24/Rev.1 (voir annexe III) mais le modèle ne figurerait pas dans le Règlement annexé à l'ADN.

## **9. Prescriptions relatives aux installations électriques**

*Document informel:* INF.26 (UENF)

61. Il a été relevé que la proposition devrait être examinée à la lumière des résultats des travaux du Groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord des bateaux citernes. L'UENF a été priée de présenter une proposition officielle pour la prochaine session compte tenu des discussions à la présente session.

# **VII. Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour)**

## **A. Groupe de travail informel sur le dégazage des citernes**

*Document informel:* INF.19 (Pays-Bas)

62. Le Comité de sécurité a pris note des progrès effectués par le groupe informel sur sa deuxième session et des mesures de suivi. Une troisième session aura lieu à Coblenz les 22 et 23 avril 2015 et des propositions devraient être soumises à la prochaine session du Comité.

## **B. Groupe de travail sur la protection contre les explosions à bord des bateaux citernes**

*Document informel:* INF.31 (CCNR)

63. Le Comité de sécurité a adopté en principe les concepts présentés dans les sections A, B et C du rapport. Le groupe de travail informel devra étudier la question de savoir si les mesures de sécurité de base présentés dans la section A devraient également s'appliquer aux bateaux à cargaison sèche et aux bateaux pousseurs. Lorsqu'un bateau citerne transporte des matières exigeant des mesures de protection contre les explosions, des mesures supplémentaires devraient être applicables conformément au document informel INF.23 de la vingt-deuxième session et aux autres mesures proposées dans le rapport.

64. Le Groupe de travail informel a été invité à formuler des propositions concrètes d'amendements pour la prochaine session en tenant compte des discussions sur certains points de détail.

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

65. Les prochaines sessions du Comité sont programmées pour être tenues du 24 au 28 août 2015 et du 25 au 29 janvier 2016.

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

#### **Demande de statut consultatif pour l'Organisation européenne des bateliers (OEB)**

*Document informel:* INF.4 (OEB) (vingt-cinquième session)

66. Le Comité de sécurité a accepté que l'OEB participe à ses sessions à titre consultatif, tout en remarquant qu'elle constitue, après l'UENF, la deuxième organisation représentant les intérêts des bateliers et en espérant donc que ces deux organisations coopéreront pour harmoniser autant que possible leurs positions.

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

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

## Annexe I

### Corrections à la publication de l'ADN 2015

2.2.41.4 Ne concerne pas la version française.

3.2.3.2 Tableau C, No ONU 1972, colonne 2 Ne concerne pas la version française.

3.3.1, Disposition spéciale 373 a) i) *Au lieu de* La pression absolue dans chaque détecteur ne doit pas dépasser 20 °C à 105 kPa; *lire* La pression absolue dans chaque détecteur ne doit pas dépasser 105 kPa à 20 °C;

5.2.1.7.5, phrase d'introduction *Au lieu de* 5.1.5.2.1 de ce Règlement, 6.4.22.1 à 6.4.22.4, 6.4.23.4 à 6.4.23.7 et 6.4.24.2 de l'ADR *lire* 5.1.5.2.1 de ce règlement, 1.6.6.2.1, 6.4.22.1 à 6.4.22.4 et 6.4.23.4 à 6.4.23.7 de l'ADR

9.3.X.8.1, première phrase Ne concerne pas la version française.

## Annexe II

### Projets d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2017

#### Chapitre 1.1

1.1.3.3 Insérer un nouveau deuxième alinéa libellé comme suit:

«- pour l'entretien des bateaux, ».

(Document de référence: Document informel INF.2)

#### Chapitre 1.2

1.2.1 Sous la définition de «Conteneur pour vrac», insérer la nouvelle définition suivante:

«Conteneur pour vrac souple:

un conteneur souple d'une capacité ne dépassant pas 15 m<sup>3</sup> et comprenant les doublures, ainsi que les dispositifs de manutention et les équipements de services fixés à celui-ci;».

1.2.1 Insérer dans l'ordre alphabétique:

«Conteneur pour vrac souple, voir Conteneur pour vrac;».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/226, Annexe I)

#### Chapitre 4.1

4.1.3 Dans la première phrase, remplacer «wagons ou conteneurs» par «wagons, conteneurs ou conteneurs pour vrac».

Dans le premier alinéa, supprimer «à l'exception des conteneurs BK3».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2014/2)

#### Chapitre 7.1

7.1.1.18 Dans le titre, insérer «en conteneurs pour vrac,» après «conteneurs,».

Dans le texte, insérer «de conteneurs pour vrac,» après «conteneurs,».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2, tel que modifié)

7.1.4 Ajouter un nouveau 7.1.4.4.4 libellé comme suit:

«7.1.4.4.4 L'équipement électrique monté sur l'extérieur d'un conteneur fermé peut être raccordé avec des câbles électriques amovibles conformément aux dispositions du 9.1.0.56 et mis en service si:

- a) Cet équipement électrique est d'un type certifié de sécurité; ou si
- b) Cet équipement électrique n'est pas d'un type certifié de sécurité mais est suffisamment séparé des autres conteneurs renfermant des matières de:



- La classe 2 pour lesquelles une étiquette de modèle No 2.1 est exigée à la colonne 5 du tableau A du chapitre 3.2;
- La classe 3, groupe d'emballage I ou II;
- La classe 4.3;
- La classe 6.1; groupe d'emballage I ou II, avec un risque additionnel de la classe 4.3;
- La classe 8, groupe d'emballage I, avec un risque additionnel de la classe 3; et de
- La classe 8, groupe d'emballage I ou II, avec un risque additionnel de la classe 4.3.

Cette condition est réputée satisfaite si aucun conteneur renfermant les matières susmentionnées n'est chargé à l'intérieur d'une zone inscrite dans un cylindre ayant un rayon de 2,4 m autour de l'équipement électrique et une hauteur illimitée.

Cette condition ne s'applique pas si les conteneurs avec un équipement électrique qui n'est pas d'un type certifié de sécurité et si les conteneurs renfermant les matières susmentionnées sont chargés dans des cales distinctes.».

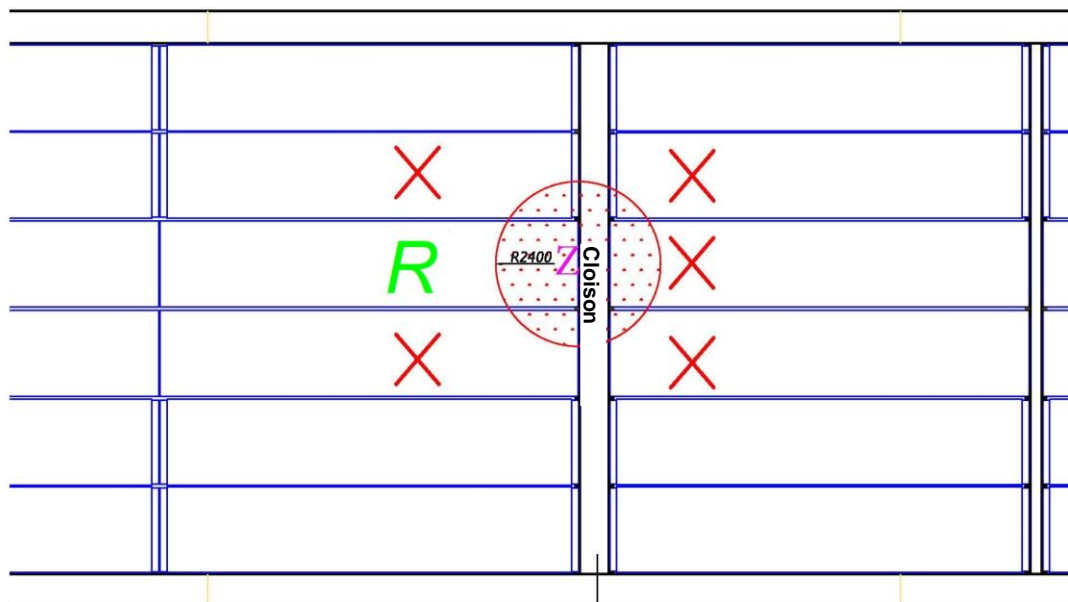
Exemples d'entreposage et de séparation des conteneurs

Légendes

- R* Conteneur (frigorifique par exemple) avec un équipement électrique qui n'est pas d'un type certifié de sécurité.
- Z* Équipement électrique qui n'est pas d'un type certifié de sécurité.
- X* Conteneur non autorisé lorsqu'il renferme des matières dangereuses pour lesquelles une séparation suffisante est exigée.

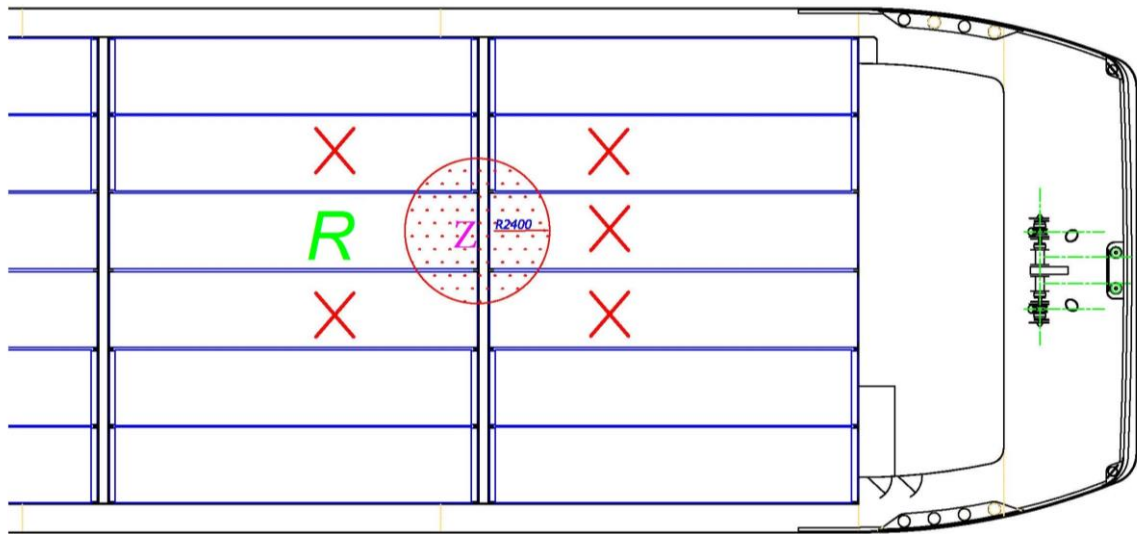
Vue de dessus

**1. Sur le pont**



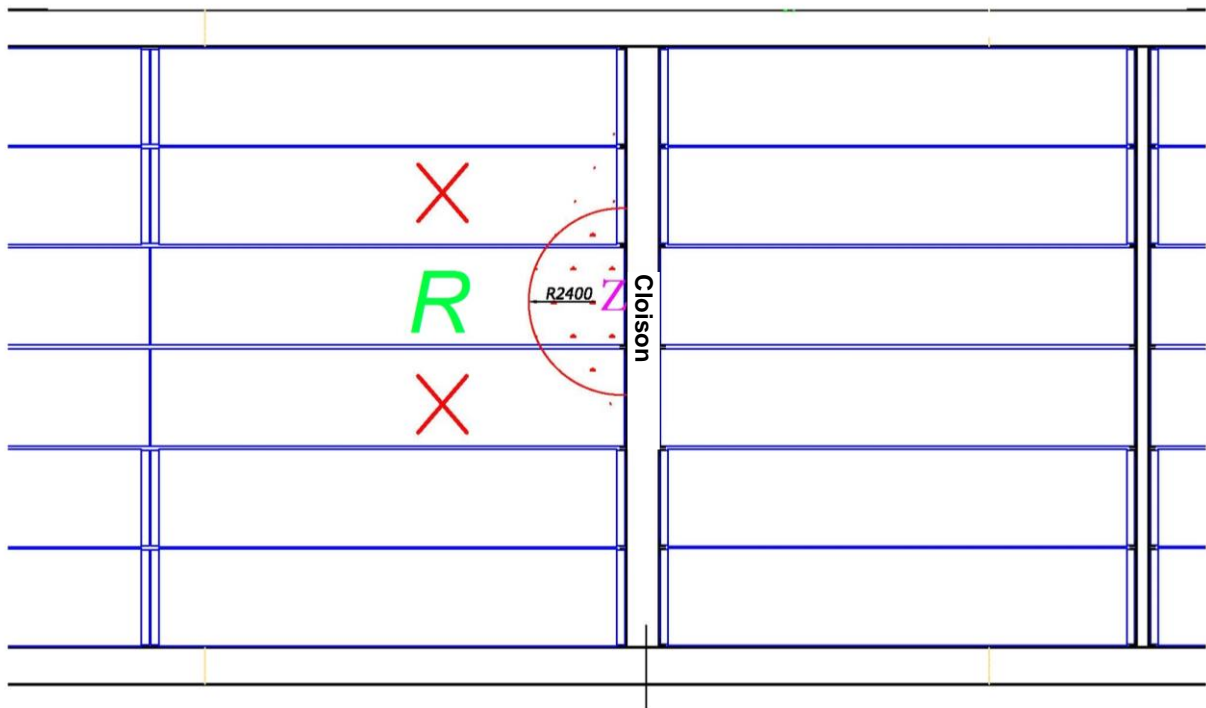
Vue de dessus

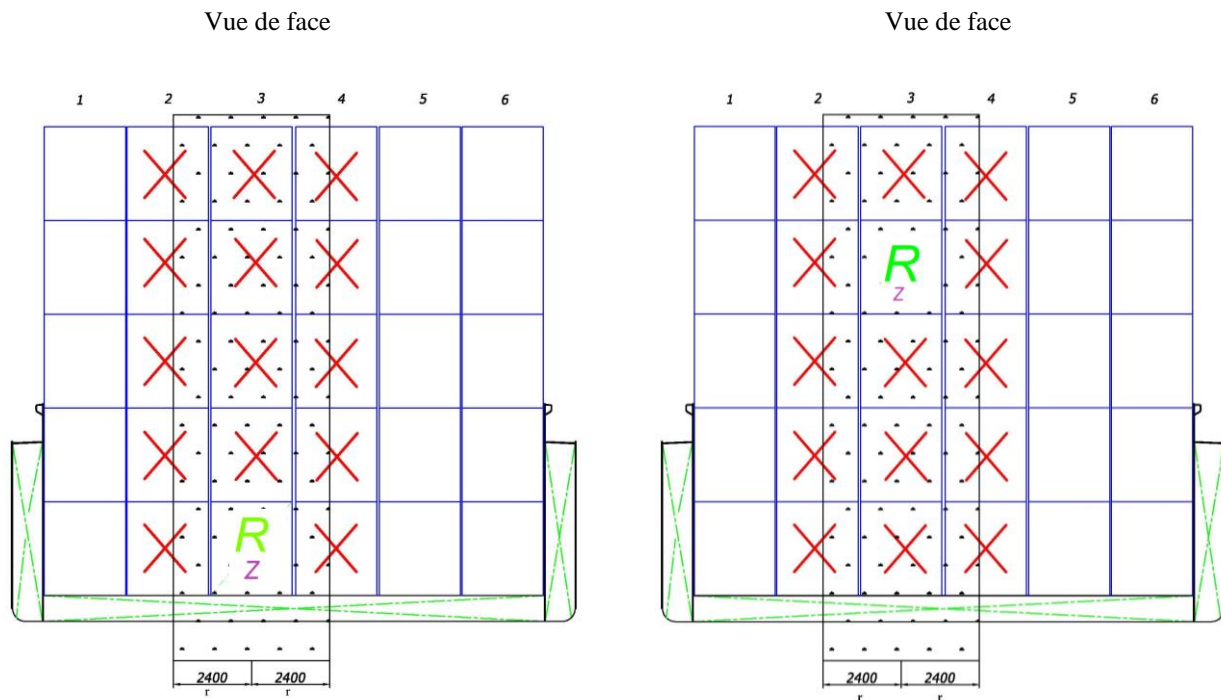
2. Dans les cales



Vue de dessus

2. Dans les cales





7.1.4 Ajouter un nouveau 7.1.4.4.5 libellé comme suit:

«7.1.4.4.5 L'équipement électrique installé sur un conteneur ouvert ne peut être raccordé avec des câbles électriques amovibles conformément aux dispositions du 9.1.0.56 ni mis en service que s'il est d'un type certifié de sécurité ou si le conteneur est chargé dans une cale qui ne renferme pas de conteneurs dans lesquels figurent des matières visées à l'alinéa b) du 7.1.4.4.4.»

Amendement de conséquence:

7.1.3.51.4 Modifier pour comme suit:

«7.1.3.51.4 Les installations électriques situées dans les cales doivent être maintenues hors tension et protégées contre une connexion inopinée non autorisée.

Cette prescription ne s'applique pas aux câbles fixés à demeure passant dans les cales ni aux câbles mobiles pour la connexion de conteneurs chargés conformément au 7.1.4.4.4, ni aux installations d'un type certifié de sécurité.»

(Document de référence: Document informel INF.37)

7.1.4.14.1.1 À la fin, ajouter la phrase suivante:

«Les conteneurs pour vrac souples doivent être arrimés de manière à ce qu'il n'y ait pas d'espaces vides entre eux dans la cale. Si les conteneurs pour vrac souples ne remplissent pas complètement la cale, des mesures adéquates doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison.»

7.1.4.14.1.2 À la fin, ajouter la phrase suivante:

«La hauteur de gerbage maximale admissible des conteneurs pour vrac souples ne doit jamais être de plus de trois conteneurs. Lorsque les conteneurs pour vrac souples sont munis d'un événement, leur arrimage ne doit pas gêner le fonctionnement de celui-ci.»

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132/Add.2)

### Annexe III

#### **Modèle de certificat de participation au cours de spécialisation gaz conformément au 1.6.8**

(format A4)

**Organisme de formation:**

*Nom:* .....

*Adresse:* .....

**Agréé par l'autorité compétente de/du:**

.....

ADN – Certificat de participation  
au cours de spécialisation gaz (8.2.2.3.3.1)

Numéro de certificat: .....

Prénoms(s): .....

Nom: .....

Date de naissance: .....

Nationalité: .....

Signature du titulaire:

.....

Date de participation: .....

Date: .....

(Tampon)

Signature: .....

---