



Conseil économique et social

Distr. générale
10 février 2017
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)

Trentième session

Genève, 23-27 janvier 2017

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 trentième session*

* Diffusé en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/62.

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 2017 (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)	4-5	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)	6-45	5
A. Statut de l'ADN	6-9	5
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences		
Dérogation pour le "Don Quichot" (ENI 02336771)	10-12	5
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN	13-27	6
1. Dangers causés par les travaux à bord, section 8.3.5 du Règlement	13-14	6
2. Sous-section 7.1.4.7 de l'ADN, lieux de chargement et de déchargement pour des bateaux à marchandises sèches	15-16	6
3. Transport de véhicules et d'appareils	17	6
4. 7.2.4.1.1 de l'ADN, transport de colis sur les bateaux-citernes	18-19	7
5. Stabilité (9.3.3.13.3), dispositions transitoires pour les bateaux-citernes de type N	20	7
6. Preuve de stabilité (9.3.X.13 de l'ADN)	21	7
7. Interprétation du 1.15.2.4 et du 9.2.0.88.1	22-23	7
8. Mélanges de cargaisons effectuées à bord de bateaux-citernes	24-25	7
9. Transport du No. ONU 2057 TRIPROPYLÈNE en bateaux-citernes	26-27	8
D. Formation des experts	28-43	8
1. Rapport du Groupe de travail informel sur la formation des experts sur sa seizième session	28-33	8
2. Directive du Comité d'administration pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN	34-35	9
3. Catalogue de questions	36	9
4. Programme de travail du Groupe de travail informel sur la formation des experts	37	9
5. Catalogue de questions pour la formation des conseillers à la sécurité ..	38-41	9
6. Statistiques relatives aux examens	42	10
7. Spécimens d'attestation d'expert	43	10
E. Questions relatives aux sociétés de classification	44-45	10

VI.	Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 5 de l'ordre du jour).....	46-67	11
A.	Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	46-50	11
1.	Rapports de la Réunion commune sur sa session d'automne 2016 et du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses de la CEE-ONU sur sa 101ème session	46-47	11
2.	Référence aux directives 67/548/CEE et 88/379/CEE du Conseil de l'Union européenne	48	11
3.	Dispositions spéciale 665 – Transport de charbon	49-50	11
B.	Autres propositions d'amendements	51-67	12
1.	Sous-section 3.2.3.1, explications concernant le tableau C	51	12
2.	Agents extincteurs	52-54	12
3.	Corrections au Règlement annexé à l'ADN	55	12
4.	Propositions de mise à jour de références.....	56-57	12
5.	Corrections typographiques au chapitre 1.16 de la version 2017 de l'ADN.....	58	12
6.	Amendements au tableau C concernant le transport du No. ONU 1280 Oxyde de propylène et No. ONU 2983 Oxyde d'éthylène et Oxyde de propylène en mélange	59-60	13
7.	Systèmes de protection autonomes.....	61-62	13
8.	Utilisation du courant électrique terrestre pour les bâtiments transportant des marchandises dangereuses – Exigences applicables au branchement et au câble de raccordement entre le bateau et la terre .	63	13
9.	Corrections aux dispositions transitoires relatives aux définitions de coupe-flammes et de soupapes de dégagement à grande vitesse	64-66	13
10.	Matériaux de construction	67	14
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 6 de l'ordre du jour)	68-75	14
A.	Groupe de travail informel sur le gaz naturel liquéfié	68-69	14
B.	Groupe de travail informel sur la protection contre les explosions à bord des bateaux-citernes.....	70-72	14
C.	Groupe de travail informel des Sociétés de classification recommandées ADN	73-75	15
VIII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 7 de l'ordre de jour).....	76	15
IX.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour).....	77	15
X.	Adoption du rapport	78	15
Annexes			
I.	Corrections au Règlement annexé à l'ADN.....		16
II.	Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2019.....		18

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 trentième session à Genève du 23 au 27 janvier 2017. 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 Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), la European River-Sea-Transport Union (ERSTU), l'Association européenne du charbon et du lignite (EURACOAL), la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, 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.2/61 et Add.1

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. 28.

III. Élection du Bureau pour 2017 (point 2 de l'ordre du jour)

3. Sur proposition du représentant du Luxembourg, M. H. Rein (Allemagne) et M. B. Birkhüber (Autriche) ont été élus respectivement Président et Vice-Président pour 2017.

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

4. La directrice de la Division des transports durables de la CEE-ONU, Mme Eva Molnar, a informé le Comité de sécurité du programme de la soixante dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs et des événements prévus pour célébrer son soixante-dixième anniversaire du 20 au 24 février 2017. Cette session revêtait une importance particulière puisqu'elle comportera un segment ministériel et que s'y discutera la stratégie du Comité pour les années à venir. Les événements parallèles comporteraient également une Conférence internationale de haut niveau sur le transport par voies navigables (le 22 février au matin).

5. La secrétaire du Groupe de travail des transports par voies navigables (SC.3) et du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a informé le Comité de sécurité des derniers développements concernant ces groupes, notamment de la mise à jour de leurs mandats et des travaux sur l'harmonisation des prescriptions techniques contenues dans la Résolution No. 61 avec celles de la norme européenne ES-TRIN. Le Comité de sécurité a noté en particulier un

projet du chapitre X, inspiré du chapitre 30 et de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8) relatif aux dispositions particulières pour les bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point éclair est égal ou inférieur à 55°C, élaboré en réponse à la demande du Comité de sécurité de disposer de ces textes dans ses langues de travail (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, paragraphe 51).

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

6. Le Comité de sécurité a noté qu'il n'y avait pas de nouvelles Parties contractantes à l'Accord.

7. Le Comité a noté également que les amendements proposés par le Comité administratif (ECE/ADN/36 et Add.1 et Corr.1) sont réputés acceptés et sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017 (Notifications dépositaires C.N.743.2016.TREATIES-XI.D.6 et C.N.897.2016.TREATIES-XI.D.6). De même les corrections proposées ont été effectuées (C.N.980.2016.TREATIES-XI.D.6). Les dernières corrections (C.N.823.2016.TREATIES-XI.D.6) ne seront réputées acceptées que s'il n'y a pas d'objection d'ici le 1er février 2017.

Document informel: INF.22 (Secrétariat)

8. Le Comité de sécurité a noté les modifications au site web de la CEE-ONU apportées par le Secrétariat en ce qui concerne:

- Les consignes écrites
- La liste des autorités compétentes en fonction du mode de transport
- Les interprétations de l'ADN

9. Le Comité de sécurité a prié les autorités compétentes de vérifier les informations qui les concernaient, et de transmettre au secrétariat, si elles ne l'ont pas déjà fait, leur version des consignes écrites conformément aux exigences du 5.4.3.5.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

Dérogation pour le "Don Quichot" (ENI 02336771)

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/15 (Pays-Bas)

Document informel: INF.12 (Pays-Bas)

10. Le Gouvernement des Pays-Bas demandait une dérogation à titre d'essai pour une barge poussée de type C, en cours de construction, mais qui ne répond pas à toutes les prescriptions applicables aux bateaux-citernes de type C du fait d'arrangements prévus pour la récupération de gaz provenant d'autres bateaux. L'utilisation de cette barge vise à prévenir le dégazage de vapeurs dans l'atmosphère. Le représentant des Pays-Bas a dit qu'il souhaitait qu'une dérogation soit accordée pour que la barge puisse naviguer sur le Rhin, et que si elle n'était pas accordée, il aurait recours à la procédure prévue à la directive européenne 2008/68/CE pour qu'elle puisse au moins naviguer et opérer dans les eaux néerlandaises.

11. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas opposées à ce projet mais qu'elles avaient certaines réserves. Elles se demandaient par exemple si les opérations de dégazage qui seraient effectuées par ce bateau relevaient du transport au sens de l'ADN. Elles souhaitaient donc davantage de précisions d'une part sur l'aspect construction du bateau, d'autre part sur l'aspect utilisation,

12. Le représentant des Pays-Bas a indiqué qu'il serait disposé à organiser des sessions de groupe de travail informel pour fournir davantage d'explications, mais qu'il souhaitait néanmoins que sa proposition de dérogation soit mise aux voix. Le Président a donc mis aux voix la proposition, qui a été rejetée par la majorité des représentants des Etats présents et votants. Le Président en a conclu que la question n'était pas mûre et que davantage de travail serait nécessaire. Une réunion du groupe de travail informel sera organisée par les Pays-Bas du 28 au 30 mars 2017.

C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

1. Dangers causés par les travaux à bord, section 8.3.5 du Règlement

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/5 (Allemagne)

13. Le Comité de sécurité a estimé que le terme "travaux à bord" couvrait tous les travaux effectués sur la structure du bateau et ses équipements, y compris par exemple l'hélice et la chaîne d'ancre.

14. Pour la question de savoir si la condition d'absence de gaz doit être certifiée pour l'ensemble du bateau ou seulement pour la zone où sont effectués les travaux, la plupart des délégations estimaient que le certificat de dégazage était requis pour l'ensemble du bateau, sauf autorisation spéciale de l'autorité compétente. Dans tous les cas, il convenait de tenir compte de toutes les dispositions réglementaires applicables, notamment celles relatives à la sécurité sur le lieu de travail. Les représentants de l'Allemagne et des Pays-Bas prépareraient une disposition pour refléter cette interprétation dans le texte.

2. Sous-section 7.1.4.7 de l'ADN, lieux de chargement et de déchargement pour des bateaux à marchandises sèches

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/11 (Allemagne)

15. Plusieurs délégations étaient d'avis que le paragraphe 7.1.4.7.2, tel que libellé, n'impose pas la présence de moyens d'évacuation lors du chargement ou du déchargement de marchandises non dangereuses à bord de bateaux transportant des marchandises des classes 1, 4.1 ou 5.2 pour lesquelles trois cônes bleus/feux bleus sont prescrits. Cependant, l'emplacement de ces opérations de chargement/déchargement devant être agréé par l'autorité compétente, cette autorité peut imposer que l'opération ne soit effectuée que dans des lieux où des moyens d'évacuation appropriés sont disponibles.

16. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il préparerait une proposition visant à rendre obligatoire la présence de moyens d'évacuation sur les lieux de chargement/déchargement visés au 7.1.4.7.2.

3. Transport de véhicules et d'appareils

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/12 (Allemagne)

17. Le Comité de sécurité est convenu que la question des exemptions de véhicules et appareils pouvant être classés sous les Nos ONU 3528, 3529, 3530, 3166 et 3171, compte tenu des dispositions spéciales 240, 312, 363, 385, 665 et 666 et des dispositions de la section 1.1.3, méritait davantage de réflexion dans le cadre spécifique de la navigation

intérieure et pouvait être examinée par un groupe informel en vue de l'élaboration de propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN qui clarifieraient l'interprétation.

4. 7.2.4.1.1 de l'ADN, transport de colis sur les bateaux-citernes

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/13 (Allemagne)

18. Ce document posait la question de savoir quel type d'emballage, GRV, et citernes est autorisé pour faire office de récipients pour produits résiduels ou pour slops à bord des bateaux-citernes, et quelles dispositions leur sont applicables.

19. Suite aux discussions, le représentant des Pays-Bas a dit qu'il soumettrait une proposition pour définir les récipients autorisés, leur étiquetage, et pour réintroduire éventuellement les obligations de cahier de chargement prévues autrefois au 7.2.4.1.1.

5. Stabilité (9.3.3.13.3), dispositions transitoires pour les bateaux-citernes de type N

Document informel: INF.2 (Allemagne)

20. Comme il n'y avait pas de consensus sur l'interprétation proposée, les Sociétés de classifications recommandées ADN ont été invitées à examiner la question à leur réunion de mars 2017, et il serait souhaitable d'aborder le sujet sur la base d'un document officiel à la prochaine session.

6. Preuve de stabilité (9.3.X.13 de l'ADN)

Document informel: INF.3 (Allemagne)

21. Les Sociétés de classifications recommandées ADN ont été priées de préparer un rapport sur la mise en œuvre effective des nouvelles dispositions en matière de contrôle de stabilité, à la session de janvier 2018, en relation avec l'application de l'accord multilatéral M 016.

7. Interprétation du 1.15.2.4 et du 9.2.0.88.1

Document informel: INF.7 (France)

22. Le Comité de sécurité a confirmé que les Parties contractantes peuvent choisir dans la liste des sociétés de classification recommandées sur la base du 1.15.2.3 celles qu'elles acceptent d'agréer, et n'ont pas l'obligation d'agréer l'ensemble de ces sociétés.

23. Le Comité de sécurité a confirmé que le chapitre 9.2 ne s'applique qu'aux navires de mer. Pour éviter toute confusion, le terme "bateau" lorsqu'il est employé dans ce chapitre, devrait être remplacé par "navire de mer" (voir annexe I). Le certificat requis au 9.2.0.88.1 doit être délivré par une des sociétés de classification agréées dans le cadre de l'ADN.

8. Mélanges de cargaisons effectuées à bord de bateaux-citernes

Document informel: INF.15 (FETSA)

24. De manière générale, les représentants de Parties contractantes à l'ADN estimaient que les mélanges effectués à bord de bateaux-citernes en cours de navigation n'étaient pas autorisés dans le cadre de l'ADN, étant donné que l'ADN s'applique au transport d'une marchandise donnée d'un point A au point B sous couvert d'un document de transport fournissant des indications précises sur la matière de la cargaison qu'il n'est pas concevable de modifier en cours de transport.

25. Le Comité de sécurité a relevé cependant que des opérations de mélange particulières pourraient être admises sous réserve qu'elles soient effectuées à quai avant

l'opération de transport proprement dite. Le représentant de la FETSA a donc été invité à fournir davantage de précisions sur les opérations de mélange envisagées.

9. Transport du No. ONU 2057 TRIPROPYLÈNE en bateaux-citernes

Document informel: INF.25 (CEFIC)

26. Plusieurs délégations ne partageaient pas l'avis du CEFIC que l'on pouvait accepter une modification de la classification d'une matière dans le tableau C sur la base des nouvelles dispositions du 2.1.2.8. En effet, le 2.1.2.8 n'est applicable que s'il est démontré, sur la base d'épreuves, qu'une matière énumérée au tableau A répond aux critères de classification d'une classe supplémentaire non mentionnée au tableau A, ce qui n'était pas le cas en l'occurrence. Le Comité de sécurité a confirmé que, sur la base des informations fournies par le CEFIC, l'indication "N3" dans la colonne (5) du tableau C pour le No. ONU 2057 devrait être remplacé par "N1" et que, en conséquence, un bateau de type C devrait être utilisé pour le transport de cette matière plutôt qu'un bateau de type N. Comme les prescriptions applicables aux bateaux de type C sont plus sévères que celles applicables aux bateaux de type N, il est possible d'utiliser un bateau de type C conformément au 7.2.1.21.5, mais il conviendrait d'initier un accord multilatéral pour permettre d'indiquer "N1" plutôt que "N3" dans le document de transport.

27. Le représentant du CEFIC a donc été prié de soumettre une proposition officielle d'amendement au tableau C en fournissant les données nécessaires sur les propriétés de la matière qui pourraient justifier une classification différente.

D. Formation des experts

1. Rapport du Groupe de travail informel sur la formation des experts sur sa seizième session

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/4 (CCNR)

Document informel: INF.19 (UENF, OEB et ERSTU)

28. Le Comité de sécurité a examiné en détail les conclusions du Groupe de travail et les a approuvées sous réserve de ce qui suit.

29. Pour le paragraphe 3 b), le Comité de sécurité a décidé que le terme «conteneur à parois métalliques pleines» au paragraphe 7.1.4.4.2 doit être remplacé par «conteneur fermé» compte tenu de la définition figurant au 1.2.1 (voir annexeII).

30. Pour le paragraphe 3 c), la question de l'interprétation des dispositions spéciales pour conteneurs souples de produits en vrac selon le 7.1.4.4.3 devra être examinée à la prochaine session sur la base d'un document que préparera le secrétariat de la CCNR.

31. Pour les paragraphes 11 et 15, le Comité de sécurité a pris note des remarques de l'UENF, OEB et ERSTU dans le document informel INF.19, notamment qu'en pratique les manomètres sur beaucoup de bateaux sont gradués en bars et non en kPa. Toutefois les représentants des Parties contractantes considèrent que des manomètres sont également gradués en kPa, que les informations à porter dans les certificats d'agrément et listes de contrôle sont demandées en kPa et non pas en bars, et que les experts à bord des bateaux doivent être à même de faire les conversions de manière appropriée. Le Comité de sécurité a donc confirmé le principe de renoncer à l'indication de la surpression en bars entre parenthèses dans le catalogue de questions, et de convertir dans les questions de fond les bars en kPa dans le cadre de la prochaine révision.

32. Pour le paragraphe 14 b), la question relative à l'exigence d'une possibilité de chauffage de la cargaison pour le No. ONU 1307 devra être étudiée par le Groupe de travail informel sur les matières.

33. Pour le paragraphe 18, le Comité de sécurité a noté que le Gouvernement de l'Allemagne présentera une proposition sur la forme de l'attestation d'expert au sens du 8.2 à la prochaine session.

2. Directive du Comité d'administration pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/7/Rev.1 (CCNR)

34. Le Comité de sécurité a adopté le projet de directive révisée qui devra être soumise au Comité d'administration pour approbation.

35. Il a été rappelé au cours des discussions que le 8.2.2.7.1.7 permet d'effectuer les examens écrits sous forme électronique. Le Comité de sécurité a prié le Groupe de travail informel sur la formation des experts d'évaluer la pertinence des procédures de la directive du Comité d'administration dans le cadre des examens électroniques ainsi que celle du catalogue de questions dans ce contexte.

3. Catalogue de questions

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/1 et Corr.1 (CCNR)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/2 (CCNR)
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/3 (CCNR)

Documents informels: INF.10, INF.14 et INF.16 (CCNR)

36. Le Comité de sécurité s'est félicité du travail de mise à jour du catalogue de questions effectuée par le Groupe de travail informel sur la formation des experts et a recommandé au Comité d'administration d'approuver le catalogue révisé.

4. Programme de travail du Groupe de travail informel sur la formation des experts

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/8 (CCNR)

37. Le Comité de sécurité a approuvé l'actualisation du calendrier de travail du groupe.

5. Catalogue de questions pour la formation des conseillers à la sécurité

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/14 (Commission du Danube)

38. Le Comité de sécurité a noté avec intérêt le souhait de la Commission du Danube de contribuer aux travaux sur l'ADN en élaborant un guide contenant des questions et des exercices pratiques destinés à la formation des conseillers à la sécurité. A terme, toutes les Parties contractantes à l'ADN seraient tenues d'utiliser ce guide.

39. Certaines délégations ont appuyé cette initiative. D'autres délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas opposées à ce que des travaux soient effectués à ce sujet, mais ont exprimé des réserves quant à leur finalité par les raisons suivantes:

a) Il n'y avait actuellement aucune disposition spécifique relative à la formation des conseillers à la sécurité dans l'ADN, il n'y avait qu'une obligation générale de formation et une obligation de passer un examen. Les pratiques différaient suivant les pays, mais les efforts d'harmonisation dans le passé avaient clairement montré que les Parties contractantes souhaitaient conserver un degré de souplesse à cet égard;

b) L'élaboration d'un catalogue de questions pour les examens pourrait être utile pour aider les Parties contractantes à organiser les examens, mais la plupart d'entre elles

possédaient déjà des catalogues de questions qu'elles ne souhaitaient pas voir remis en cause;

c) Les examens de conseiller à la sécurité ne portaient pas uniquement sur l'ADN. Ils comportaient de nombreuses questions qui traitent de tous les modes de transport intérieur (rail, route, voies de navigation intérieures) et si l'intention était de préparer des catalogues de questions qui ne sont pas spécifiques à l'ADN, la Réunion commune RID/ADR/ADN devrait être saisie de cette initiative;

d) Les examens traitaient également des questions relatives à la législation nationale applicables dans le pays où ils étaient organisés;

e) La tâche était considérable et la proposition ne précisait pas clairement comment les travaux pourraient être effectués pour la fin 2017 dans les quatre langues de travail du Comité de sécurité. Par ailleurs, l'élaboration d'un catalogue de questions supposait un engagement pour la mise à jour tous les deux ans.

40. Le représentant de la Commission du Danube a indiqué que l'intention était de préparer dans une première étape une compilation de questions sur la base des informations fournies pour les Etats membres de la Commission du Danube, mais que toutes les autres Parties Contractantes à l'ADN pouvaient également contribuer aux travaux. Le catalogue serait préparé en anglais et dans une autre langue de travail de la Commission du Danube.

41. Le Président a invité le secrétariat de la CEE-ONU à communiquer au secrétariat de la Commission du Danube les coordonnées des autorités compétentes dans les Etats non-membres de la Commission du Danube afin qu'elles puissent, si elles sont intéressées, participer aux travaux à l'invitation du secrétariat de la Commission du Danube. Il a indiqué que, pour l'instant, dans le cadre de l'ADN, ce catalogue ne pourrait revêtir qu'un caractère de recommandation et que le secrétariat de la Commission du Danube devrait prendre des mesures nécessaires pour que les réponses aux questions ne soient pas divulguées au public.

6. Statistiques relatives aux examens

Document informel: INF.11 (Pays-Bas)

42. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt des informations fournies par les Pays-Bas et a invité toutes les Parties contractantes à contribuer à la collecte de ces statistiques.

7. Spécimens d'attestation d'expert

43. Il a été rappelé que, conformément au 8.2.2.8.2 du Règlement annexé à l'ADN, les Parties contractantes sont tenues de fournir au secrétariat de la CEE-ONU un exemple type des attestations délivrées. Seuls l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, les Pays-Bas, la Roumanie, la Slovaquie et la Suisse s'étaient acquittés de cette obligation. Les modèles d'attestation communiqués peuvent être consultés sur le site internet de la CEE-ONU.

E. Questions relatives aux sociétés de classification

44. Il a été rappelé que la liste des sociétés de classification reconnues par les Parties contractantes à l'ADN est disponible sur le site internet de la CEE-ONU à l'adresse <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adnclassifications.html>.

45. Le Comité de sécurité a relevé que les deux sociétés de classification russes recommandées ADN n'ont toujours pas soumis les informations demandées concernant leur conformité à la norme ISO/IEC 17020:2012 et les a donc priées de fournir ces informations. (voir aussi ECE/TRANS/WP.15/AC.2/56, paragraphes 39 et 36).

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. Rapports de la Réunion commune sur sa session d'automne 2016 et du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses de la CEE-ONU sur sa 101^{ème} session

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144
ECE/TRANS/WP.15/235

46. Le Comité de sécurité a noté que ces rapports n'étaient pour l'instant disponibles qu'en anglais et en français, et que les propositions d'amendements qui pouvaient concerner l'ADN pour entrée en vigueur en 2019 ne pourraient donc être discutées qu'aux sessions d'août 2017 ou janvier 2018.

47. Les corrections citées en annexe III du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.1/144 et en annexe II du rapport ECE/TRANS/WP.15/235 avaient déjà été prises en compte dans la version 2017 de l'ADN.

2. Référence aux directives 67/548/CEE et 88/379/CEE du Conseil de l'Union européenne

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/10 (Secrétariat de la CEE-ONU)

48. Le Comité de sécurité a adopté la proposition du secrétariat de remplacer la référence à ces directives dans la note de bas de page du paragraphe 3.2.4.3 par une référence au Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil, avec quelques modifications (voir annexe II).

3. Dispositions spéciale 665 – Transport de charbon

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/9 (Secrétariat de la CEE-ONU)

49. Le Comité de sécurité a noté que l'introduction de la disposition spéciale 665, affectée au No. ONU 1361, avait entraîné non intentionnellement une contradiction avec la disposition spéciale 803, également affectée au No. ONU 1361, dans la mesure où la disposition spéciale 665 exempte complètement le transport de houille, coke ou anthracite relevant de la classe 4.2, groupe d'emballage III, alors que la disposition spéciale 803 prévoit des conditions précises pour l'exemption de la houille, du coke et de l'anthracite lorsqu'ils sont transportés en vrac. Le Comité de sécurité a estimé qu'il est indispensable de corriger cette contradiction en modifiant la disposition spéciale 665 comme proposé par le secrétariat au paragraphe 5 du document (voir annexe I).

50. Le Comité de sécurité a noté aussi que le libellé de la disposition spéciale 665 est le même que celui de la disposition spéciale 665 de l'ADR, mais différente de celui de la disposition spéciale 665 du RID. Ceci peut éventuellement poser un problème lorsque des wagons contenant du charbon en vrac sont chargés sur des bateaux. Le Comité de sécurité a estimé qu'il revient aux délégations intéressées de vérifier si ceci pose un problème en pratique et, si tel est le cas, de proposer une solution.

B. Autres propositions

1. Sous-section 3.2.3.1, explications concernant le tableau C

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/6 (Allemagne)

51. La proposition de modification au 3.2.3.1 a été adoptée (voir annexe II).

2. Agents extincteurs

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/16 (Belgique et Pays-Bas)

Document informel: INF.23 (Belgique et Pays-Bas)

52. Le Comité de sécurité était favorable en principe à autoriser les aérosols secs comme agents extincteurs aux 9.1.0.40.2.1 et 9.3.X.40.2.1, sous réserve que la directive européenne 2014/90/UE ne soit citée qu'à titre d'exemple.

53. Il a été noté cependant que ces agents extincteurs n'étaient pas prévus dans la norme européenne ES-TRIN, et il existait aussi quelques différences entre cette norme et les dispositions de l'ADN relatives à l'utilisation d'autres agents extincteurs comme le CO₂ par exemple. En outre, la question n'était pas prioritaire à l'ordre du jour du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation européenne (CESNI). Enfin, les textes proposés dans le document informel INF.23 pour de nouveaux paragraphes 9.1.0.40.2.14 et 9.3.X.40.2.14 n'étaient disponibles qu'en langue allemande.

54. Suite à ces discussions, le représentant des Pays-Bas a été invité à préparer une proposition officielle pour la prochaine session en tenant compte des besoins d'harmonisation avec la norme ES-TRIN. Le secrétariat de la CCNR a été prié de porter la question à l'attention du CESNI afin d'accélérer les travaux sur l'utilisation des agents extincteurs secs sur les bateaux de navigation intérieure en général.

3. Corrections au Règlement annexé à l'ADN

Document informel: INF.4 (Secrétariat de la CEE-ONU)

55. Le Comité de sécurité a noté une erreur typographique de référence au 1.6.7.2.1.4 qui devait être corrigée (voir annexe I).

4. Propositions de mise à jour de références

Document informel: INF.6 (France)

56. Le Comité de sécurité a noté que la référence à la circulaire DSC/Circ.12 de l'OMI au 1.1.4.3 était obsolète et a approuvé son remplacement par une référence à la circulaire CCC.1/Circ.3 (voir annexe II). Cette modification concernant également le RID et l'ADR, elle devrait être portée à l'attention de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

57. Pour la référence au Code CTU de l'OMI/OIT/CEE-ONU au 5.4.2, le Comité de sécurité a noté que cette référence avait déjà été mise à jour dans la version 2017 de l'ADN.

5. Corrections typographiques au chapitre 1.16 de la version 2017 de l'ADN

Document informel: INF.9 (France)

58. Le Comité de sécurité a confirmé que les corrections proposées étaient d'ordre typographique et devaient être effectuées (voir annexe I).

6. Amendements au tableau C concernant le transport du No. ONU 1280 Oxyde de propylène et No. ONU 2983 Oxyde d'éthylène et Oxyde de propylène en mélange

Documents informels: INF.17 et Add.1 (UENF et OEB)

59. Certaines délégations ont exprimé leur soutien à cette proposition d'allonger les délais d'inspection des citernes destinées au transport de ces matières, mais ont souhaité un délai maximum de 5 ans au renouvellement de la classe. D'autres étaient réticentes, sachant notamment que les délais prévus pour l'inspection des citernes de navires citernes pour ces matières dans les recueils IBC et IGC de l'OMI sont de deux ans.

60. L'UENF et l'OEB ont été priées de soumettre une proposition officielle à la prochaine session.

7. Systèmes de protection autonomes

Document informel: INF.20/Rev.1 (UENF, OEB et ERSTU)

61. Ce document faisait suite aux décisions prises à la dernière session (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/60, paras 41 à 44) en relation avec la détermination du groupe ou sous-groupe d'explosion à prendre en compte pour l'installation de ces systèmes. L'accord multilatéral M 018 avait été conclu depuis lors, mais les travaux n'avaient guère progressé et il était important pour les professions représentées par l'UENF, l'OEB et l'ERSTU que des décisions soient prises rapidement car les incertitudes actuelles quant aux résultats de ces travaux posent des problèmes d'investissement.

62. Il a été reconnu que le groupe de travail informel sur les matières devrait rapidement se pencher sur la question, si nécessaire en prévoyant des réunions supplémentaires, et que toutes les organisations intéressées étaient invitées à participer aux travaux. La prochaine réunion du groupe informel était prévue pour les 19 et 20 avril 2017 à Berlin.

8. Utilisation du courant électrique terrestre pour les bâtiments transportant des marchandises dangereuses – Exigences applicables au branchement et au câble de raccordement entre le bateau et la terre

Document informel: INF. 21 (CCNR)

63. Le Comité de sécurité a estimé que le Groupe de travail informel sur la protection contre les explosions devrait étudier les questions soulevées par la CCNR et les propositions formulées.

9. Corrections aux dispositions transitoires relatives aux définitions de coupe-flammes et de soupapes de dégagement à grande vitesse

Document informel: INF.18 (UENF, OEB et ERSTU)

64. Le Comité de sécurité a partagé l'avis de l'UENF, OEB et ERSTU que la disposition transitoire du 1.6.7.2.2.2 prévue pour la définition de coupe-flammes du 1.2.1 doit être corrigée pour remplacer «N.R.T à partir du 1er janvier 2001» par «N.R.T à partir du 1er janvier 2015». En effet, il n'est pas logique de prévoir dans une mesure transitoire que du matériel installé sur des bateaux construits à partir du 1er janvier 2001 soit conforme à une norme publiée en 2010. Le texte de cette disposition transitoire avait d'ailleurs déjà été rectifiée suite aux décisions prises à la session d'août 2014 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/52, annexe IV et notifications dépositaires C.N.621-2014-TREATIES-XI.D.6 et C.N.191-2015-TREATIES-XI-D.6). Malheureusement la correction était incomplète car l'intention était d'aligner complètement le texte de cette disposition transitoire sur celui prévu pour celle relative à la définition de soupapes de dégagement à grande vitesse.

65. En examinant les textes de ces dispositions transitoires, le Comité de sécurité a noté qu'elles comportent toutes deux une erreur car elles mentionnent la norme ISO 12874:1999. Or la version visée de la norme ISO 12874 n'était qu'au stade de projet en 1999, et la version publiée est la norme ISO 12874:2001. Ceci devrait être aussi corrigé.

66. Le Comité de sécurité recommande au Comité d'administration d'approuver ces corrections afin qu'elles puissent être notifiées aux Parties contractantes pour acceptation (voir annexe I).

10. Matériaux de construction

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

67. Le Comité de sécurité a invité les délégations intéressées à adresser leurs commentaires au représentant de l'UENF d'ici deux mois afin qu'une proposition officielle puisse être préparée pour la prochaine session.

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

A. Groupe de travail informel sur le gaz naturel liquéfié

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/7 (Pays-Bas et Suisse)

Document informel: INF.28 (Pays-Bas et Suisse)

68. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt du rapport du Groupe de travail informel et a adopté les propositions figurant au document informel INF.28 avec l'ajout d'une note de bas de page dont la rédaction a été confiée au secrétariat.

69. Le Comité de sécurité a noté qu'il est prévu de reprendre les dispositions du chapitre 30 et de l'annexe 8 de la norme ES-TRIN dans la résolution No. 61 du Groupe de travail des transports par voies navigables (SC.3) du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU (voir document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2017/8 disponible en anglais, français et russe). Les Pays-Bas rédigeront un accord multilatéral permettant d'utiliser ces dispositions à partir du 1er juillet 2017 en attendant que les amendements correspondants puissent être pris en compte dans l'ADN.

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

Documents informels: INF.8 (CCNR)
INF.26 (Secrétariat)

70. Il a été rappelé qu'il n'avait pas été possible de finaliser les travaux à la session précédente mais que les textes adoptés pour l'instant figuraient dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/30 et Corr.1 (et sous forme consolidée dans le document informel INF.13 de la vingt-neuvième session) tels que modifiés à la dernière session selon le projet de rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2016/CRP.4/Add.1 (reproduit à la présente session sous la forme du document informel INF.26) et le document INF.28 de la vingt-neuvième session.

71. Le Comité de sécurité a adopté les propositions contenues dans le document informel INF.8. Pour le point 2, le groupe de travail informel devrait consulter les experts concernés.

72. Les secrétariats de la CEE-ONU et de la CCNR ont été priés de coopérer pour assurer que la liste complète des modifications adoptées jusqu'à présent et celles qui pourront éventuellement être proposées par le groupe de travail informel puissent être soumises sous forme appropriée dans les quatre langues de travail pour la session d'août 2017.

C. Groupe de travail informel des Sociétés de classification recommandées ADN

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

73. Le Comité de sécurité a pris note avec intérêt des travaux de ce groupe.

74. Pour la question soulevée au point 2.7, le Comité de sécurité était d'avis que l'accord multilatéral M 018 concernait les coupe-flammes proprement dits, mais aussi les autres dispositifs qui peuvent faire office de coupe-flammes comme les soupapes de dégagement grande vitesse, comme mentionné dans les explications du 3.2.3.1 relatives à la colonne (16).

75. Pour la question posée au point 4.3, il a été souligné qu'un amendement ne devenait pas applicable dès qu'il avait été adopté par le Comité de sécurité et entériné par le Comité d'administration. Il ne devenait applicable qu'une fois les conditions prévues à l'article 19 de l'ADN avaient été remplies et à la date prévue au paragraphe 5 de cet article 19. La date d'application aux transports nationaux dans les pays de l'Union européenne pouvait varier suivant les pays de l'Union européenne entre la date d'entrée en vigueur des amendements à l'ADN et une date butoir fixée dans des directives de la Commission européenne qui était généralement de six mois après la date d'entrées en vigueur pour les transport internationaux (correspondant à la période transitoire générale de six mois prévus pour l'application des amendements à l'ADN après leur entrée en vigueur).

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

76. Le Comité de sécurité a noté que la durée de la prochaine session est réduite à quatre jours (28 au 31 août 2017) en raison d'un jour férié qui tombe le 1er septembre 2017. La session du Comité d'administration aura lieu le 31 août dans l'après-midi.

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

77. Aucune question n'a été discutée sous ce point.

X. Adoption du rapport

78. Le Comité de sécurité a adopté le rapport sur sa trentième session et ses annexes sur la base d'un projet préparé par le secrétariat.

Annexe I

Corrections au Règlement annexé à l'ADN

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

Partie 1, chapitre 1.6, 1.6.7.2.1.4

Au lieu de 9.0.X.1 lire 9.X.0.1

(Document de référence : Document informel INF.4)

Partie 1, chapitre 1.6, 1.6.7.2.2.2, disposition transitoire «1.2.1 Coupe-flammes – Épreuve selon la norme EN ISO 16852:2010»

Au lieu de N.R.T. à partir du 1^{er} janvier 2001 lire N.R.T. à partir du 1^{er} janvier 2015

Au lieu de norme EN 12874:1999 lire norme EN 12874:2001

(Document de référence : document informel INF.18 tel que modifié)

Partie 1, chapitre 1.6, 1.6.7.2.2.2, disposition transitoire «1.2.1 Soupape de dégagement à grande vitesse – Épreuve selon la norme EN ISO 16852:2010»,

Au lieu de norme EN 12874:1999 lire norme EN 12874:2001

(Document de référence: document informel INF.18 tel que modifié)

Partie 1, chapitre 1.16, 1.16.1.2.1, dernier paragraphe

Au lieu de établies lire établie.

(Document de référence: Document informel INF.9)

Partie 1, chapitre 1.16, 1.16.3.2, dernier tiret

Au lieu de official lire officiel

(Document de référence: Document informel INF.9)

Partie 1, chapitre 1.16, 1.16.3.2, avant-dernier paragraphe

Au lieu de ne permet d'établir lire ne permet pas d'établir

(Document de référence: Document informel INF.9)

Partie 1, chapitre 1.16, 1.16.5, dernière phrase

Au lieu de 1.16.1.3.1 lire 1.16.3.1

(Document de référence: Document informel INF.9)

Partie 3, chapitre 3.3, disposition spéciale 665

Ajouter, au début du texte, Excepté dans le cas du transport en vrac,

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/9)

Partie 9, chapitre 9.2, 9.2.0.80, titre

Au lieu de bateaux à double coque lire navires de mer à double coque

(Document de référence: Document informel INF.7)

Partie 9, chapitre 9.2, 9.2.0.80, premier paragraphe

Au lieu de navires à double coque lire navires de mer à double coque

(Document de référence: Document informel INF.7)

Partie 9, chapitre 9.2, 9.2.0.88.1, premier phrase

Au lieu de bateaux à double coque lire navires de mer à double coque

(Document de référence: Document informel INF.7)

Annexe II

Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1er janvier 2019

Chapitre 1.1

1.1.4.3 Modifier la note de bas de page 2 pour lire:

«² L'Organisation maritime internationale (OMI) a publié la circulaire CCC.1/Circ.3 (et ses rectificatifs), intitulée "Revised guidance on the continued use of existing IMO type portable tanks and road tank vehicles for the transport of dangerous goods" (Indications révisées concernant la poursuite de l'utilisation des citernes mobiles et des véhicules-citernes routiers de type OMI existants pour le transport des marchandises dangereuses). Le texte de cette directive est disponible en anglais sur le site Internet de l'OMI à l'adresse suivante: www.imo.org.».

(Document de référence: document informel INF.6)

Chapitre 3.2

3.2.3.1 Dans la colonne (5) 'Dangers', modifier le quatrième paragraphe pour lire comme suit:

«Lorsqu'il s'agit d'une matière ou d'un mélange avec des caractéristiques CMR selon les critères des catégories 1A ou 1B des chapitres 3.5, 3.6 et 3.7 du SGH, ces indications sont complétées par le code 'CMR'.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/6)

3.2.4.3, point 9. Modifier la note de bas de page * de sorte qu'elle se lise comme suit :

«* Étant donné qu'il n'existe pas encore de liste internationale officielle des matières CMR des catégories 1A et 1B, en attendant qu'une telle liste soit disponible, la liste des matières CMR des catégories 1A et 1B selon le Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié, est applicable.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/10 tel que modifié)

Chapitre 7.1

7.1.3.31 Modifier pour lire comme suit:

«7.1.3.31 Machines

Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C (par exemple les moteurs à essence). Cette disposition ne s'applique pas:

- Aux moteurs hors-bord à essence des bateaux de sauvetage;
- Aux systèmes de propulsion et aux systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen

établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée*».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 tel que modifié par le document informel INF.28)

7.1.4.4.2 Modifier le premier tiret pour lire comme suit: «- conteneurs fermées;».

(Document de référence: Document informel INF.5)

Chapitre 7.2

7.2.3.31.1 Modifier pour lire comme suit:

«Il est interdit d'utiliser des moteurs fonctionnant avec un combustible dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C (par exemple les moteurs à essence). Cette disposition ne s'applique pas :

- Aux moteurs hors-bord à essence des bateaux de sauvetage;
- Aux systèmes de propulsion et aux systèmes auxiliaires qui satisfont aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée*.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 tel que modifié par le document informel INF.28)

Chapitre 9.1

9.1.0.31.1 Ajouter une dernière phrase, libellée comme suit:

«Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne qui font partie d'un système de propulsion ou d'un système auxiliaire. Ces systèmes devant satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée*.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 tel que modifié par le document informel INF.28)

Chapitre 9.3

9.3.1.31.1, 9.3.2.31.1 et 9.3.3.31.1 Modifier pour lire comme suit:

«Seuls les moteurs à combustion interne utilisant un combustible qui a un point d'éclair supérieur à 55 °C sont admis. Cette disposition ne s'applique pas aux moteurs à combustion interne qui font partie d'un système de propulsion ou d'un système auxiliaire. Ces systèmes devant satisfaire aux prescriptions du chapitre 30 et de la section 1 de l'annexe 8 du

* Tel qu'il figure sur le site Web du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), à l'adresse suivante:
<https://www.cesni.eu/documents/es-trin/> [on pourra également se reporter aux dispositions équivalentes qui figurent dans les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure de la CEE (résolution n° 61 du Comité des transports intérieurs – Groupe de travail des transports par voie navigable, telle que révisée et modifiée, à consulter à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html>)].

Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN), dans sa version modifiée*.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2017/17 tel que modifié par le document informel INF.28)
