



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé
à l'Accord européen relatif au transport international
des marchandises dangereuses par voies de navigation
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)

Trente-troisième session
Genève, 27-31 août 2018

**Rapport de la Réunion commune d'experts sur
le Règlement annexé à l'Accord européen relatif
au transport international des marchandises
dangereuses par voies de navigation intérieures
(ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)
sur sa trente-troisième session***

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/68.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–4	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	4
III. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies ou d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour)	6–12	4
A. Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (EUSDR) : travaux dans les domaines prioritaires 1A et 11	6–10	4
B. Travaux du Comité des transports intérieurs	11–12	5
IV. Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (point 3 de l'ordre du jour)	13–36	5
A. État de l'ADN	13–14	5
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	15	5
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN	16–19	5
1. Installation d'extinction d'incendie à bord d'un convoi ou à bord d'une barge seule	16–17	5
2. Utilisation des numéros CAS (Chemical Abstracts Service) ou CE pour la notification des marchandises dangereuses	18	6
3. Mesures relatives au dégazage	19	6
D. Formation des experts.....	20–25	6
Travaux du groupe de travail informel sur la formation des experts	20–25	6
E. Questions relatives aux sociétés de classification	26–36	7
1. Référence à la conformité à la norme ISO/CEI 17020:2012	26–27	7
2. Liste des références à l'ADN dans les règles de classification du Registre maritime russe	28	8
3. Rapport de la quinzième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN	29–33	8
4. État d'avancement de l'agrément des instruments de chargement	34	8
5. Demande de la Croatie visant à faire figurer le Registre de la navigation croate dans la liste des sociétés de classification recommandées pour agrément	35–36	9
V. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)	37–67	9
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	37–41	9
1. Nouveaux amendements.....	37–39	9
2. Corrections aux amendements précédemment adoptés (ECE/ADN/45).....	40	9
3. Corrections au Règlement annexé à l'ADN	41	10
B. Autres propositions	42–67	10
1. Feu et lumière non protégée (9.1.0.41.3).....	42	10
2. Numéro de matière 9001 – Nom et description	43	10
3. Correction dans l'ADN 2019	44	10
4. Canot (7.2.3.29.1).....	45–48	10

5.	Modifications concernant la protection contre l'explosion à bord de bateaux de navigation intérieure	49	11
6.	Critères d'affectation des matières dans le 3.2.4.3	50	11
7.	Utilisation de conduites de retour de gaz pendant le déchargement (1.4.3.7.1)	51	11
8.	Titre du tableau C	52	12
9.	Incohérence dans les consignes écrites	53	12
10.	Proposition de modification des tableaux A, B et C du Règlement annexé à l'ADN	54-56	12
11.	Propositions d'amendements à la partie 2 du Règlement annexé à l'ADN	57	12
12.	Amendement au 7.1.4.1 : limitation des quantités transportées	58	12
13.	Utilisation du terme « accumulateur » dans le chapitre 9	59	13
14.	Clarification du 1.1.3.6.1 et du 1.1.3.6.2	60	13
15.	Amendements au 7.1.0.5.0.2 et au 7.1.6.12	61-62	13
16.	Exemptions figurant au 1.1.3.6 liées aux quantités exemptées à bord des bateaux	63	13
17.	Corrections au 9.3.x.52.6	64	13
18.	Analyse pour la classification des groupes d'explosion pour des numéros ONU supplémentaires	65	13
19.	Résultats des vérifications concernant l'interstice maximal de sécurité et l'accord multilatéral M 018	66	14
20.	Divergences dans les diagrammes A et B du 3.2.3.3 de l'ADN	67	14
VI.	Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour)	68-77	14
A.	Groupe de travail informel des cuves à membrane	68-69	14
B.	Deuxième réunion du groupe de travail informel du mélange de cargaisons	71-73	15
C.	Groupe de travail informel des matières	74-77	15
VII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre du jour)	78-79	16
VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	80-82	16
A.	Meilleures pratiques en matière de prélèvement d'échantillons sur les barges	80	16
B.	Hommages	81-82	16
IX.	Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour)	83	17
Annexes			
I.	Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2021 .	18	
II.	Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2019 .	23	
III.	Projet de rectificatif aux amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2019 (sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes)	24	
IV.	Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN (sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes)	25	
V.	Corrections au document ECE/TRANS/258 (publication ADN 2017) (ne nécessitant pas l'acceptation par les Parties contractantes)	26	

I. Participation

1. La Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN) a tenu sa trente-troisième session à Genève du 27 au 31 août 2018.
2. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Suisse.
3. Étaient représentées les organisations intergouvernementales ci-après : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube et Union européenne.
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées : Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), European Bulk Oil Traders' Association (EBOTA), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, Organisation européenne des bateliers (OEB), sociétés de classification recommandées ADN et Union européenne de la navigation fluviale (UENF).

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

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/67 et Add.1.

Documents informels : INF.1 et INF.10 (secrétariat).

5. 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.26.

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

A. Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (EUSDR) : travaux dans les domaines prioritaires 1A et 11

Document informel : INF.14 (Commission du Danube).

6. Le Comité de sécurité a félicité la Commission du Danube à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de sa création.
7. Le Comité de sécurité a pris note des informations sur les activités en cours et futures du groupe de travail conjoint des domaines prioritaires 1A (mobilité des voies navigables) et 11 (sécurité) œuvrant dans le cadre de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube (notamment en ce qui concerne l'échange de données électroniques et l'adoption de formulaires types pour la navigation sur le Danube). Il a également noté que le groupe de travail conjoint avait pour objectifs la simplification, l'harmonisation et la numérisation des procédures afin d'améliorer les contrôles aux frontières le long du Danube et d'éviter les contrôles redondants.
8. Le représentant de la Commission du Danube a informé le Comité de sécurité de l'organisation d'un atelier transnational au printemps 2019, auquel devraient participer des experts et des représentants des autorités compétentes de plusieurs pays de la région du Danube.
9. Notant que ces activités visaient à faciliter la formation et l'échange de savoir-faire à l'échelon transnational et à améliorer la compréhension mutuelle entre les autorités de contrôle sur les questions de navigation intérieure (notamment dans le domaine du transport de marchandises dangereuses), le Comité de sécurité a demandé instamment à la Commission du Danube de tenir compte des prescriptions de l'ADN (en ce qui concerne les contrôles, les certificats requis, etc.) dans toutes les discussions pertinentes.

10. Le Comité de sécurité a invité le représentant de la Commission du Danube à continuer de le tenir informé des progrès accomplis dans ces domaines.

B. Travaux du Comité des transports intérieurs

11. Le Comité de sécurité a noté que la liste des principales décisions prises par le Comité des transports intérieurs (CTI) à sa quatre-vingtième session, telle que reproduite dans le document informel INF.13, figurait sur le site Web de la CEE, et que le rapport de la session était disponible en anglais, en français et en russe sous les cotes ECE/TRANS/274 et Add.1.

12. L'attention du Comité de sécurité a été appelée, en particulier, sur le fait que le CTI avait invité les groupes de travail à communiquer, après la clôture de leur session annuelle, des informations pertinentes qui seraient utilisées pour élaborer la stratégie et le plan de mise en œuvre, dont l'adoption définitive devrait intervenir à la session restreinte qui se tiendrait à la quatre-vingt-unième session annuelle du CTI, comme indiqué au paragraphe 17 du rapport du CTI sur sa quatre-vingtième session (ECE/TRANS/274). Le Comité de sécurité a noté que le document serait distribué par courrier électronique aux représentants de gouvernements participant au Comité et que la date limite de communication des observations était fixée au 30 septembre.

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

A. État de l'ADN

13. Le Comité de sécurité a noté que l'Accord ne comptait pas de nouvelles Parties contractantes, dont le nombre s'élevait donc toujours à 18.

14. Il a également été noté que les propositions d'amendements adoptées par le Comité d'administration à sa dernière session (ECE/ADN/45) avaient été communiquées aux Parties contractantes le 1^{er} juillet 2018 pour acceptation, sous couvert de la notification dépositaire C.N.297.2018.TREATIES-XI-D-6. À moins qu'un nombre suffisant d'objections soient soumises avant le 1^{er} octobre 2018, elles seront réputées acceptées pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

15. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, cette question n'a pas été abordée.

C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

1. Installation d'extinction d'incendie à bord d'un convoi ou à bord d'une barge seule

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/33 (France).

16. Les avis étaient partagés quant à l'applicabilité des prescriptions relatives aux installations d'extinction d'incendie visées au 9.3.x.40.1, lues conjointement avec les dispositions du 7.2.2.19.2 et du 7.2.2.19.3, aux barges-citernes non motorisées faisant partie d'un convoi poussé ou d'une formation à couple. Le Comité de sécurité a estimé qu'il convenait de trouver dès que possible une solution aux problèmes soulevés, vu que la disposition transitoire applicable au renouvellement des certificats d'agrément arriverait à expiration le 31 décembre 2018.

17. À l'issue d'un échange de vues, le Président a estimé que le Comité de sécurité avait besoin d'informations plus détaillées pour pouvoir se mettre d'accord sur l'interprétation des dispositions. Il a exhorté les pays et les organisations non gouvernementales, en particulier

les sociétés de classification recommandées ADN, à faire part au représentant de la France des pratiques en vigueur afin que ce dernier puisse élaborer un document plus détaillé pour la prochaine session. Ce document devrait, si possible, contenir une proposition d'interprétation consensuelle des dispositions ou une proposition de clarification visant à prévenir les divergences d'interprétation. Il a été suggéré que, si une solution ne pouvait être trouvée, un accord multilatéral soit envisagé afin d'éviter que des problèmes ne se posent dans la mise en œuvre des nouvelles dispositions.

2. Utilisation des numéros CAS (Chemical Abstracts Service) ou CE pour la notification des marchandises dangereuses

Documents informels : INF.5 (Autriche) ;
INF.22 (CEFIC).

18. Les participants n'ont pas appuyé la proposition du groupe d'experts de la notification électronique internationale (ERI) tendant à faire figurer dans le document de transport les numéros CAS (Chemical Abstracts Service) ou CE (Commission européenne). Le Comité de sécurité s'est rallié au point de vue exprimé dans le document informel du CEFIC et a estimé que l'introduction de ces numéros dans le document de transport n'apporterait rien par rapport aux informations déjà fournies par le numéro ONU, la désignation officielle de transport, la classe et la division des marchandises transportées, ainsi que par les étiquettes, plaques-étiquettes, marques, etc. prévues par les règlements concernant les transports.

3. Mesures relatives au dégazage

Documents informels : INF.6 et INF.26 (Autriche et Pays-Bas).

19. Le Comité de sécurité a adopté l'amendement au second alinéa du 7.2.4.25.5 proposé dans le document informel INF.26 pour l'édition 2021 de l'ADN (voir l'annexe I). Afin de favoriser une interprétation uniforme du 7.2.4.25.5 b) dans l'édition 2019 de l'ADN, le Comité a pris la décision suivante :

« S'agissant de l'interprétation de l'expression “ les résultats des mesures devant être consignés par écrit ”, qui figure à la fin du second alinéa du 7.2.4.25.5, tel qu'adopté pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019 (voir le document ECE/ADN/45), le Comité de sécurité a confirmé que l'obligation de consigner les concentrations mesurées était applicable uniquement dans les cas suivants :

- a) Les conditions énoncées dans ledit alinéa n'étaient pas réunies ; et
- b) La conduite de retour de gaz n'était pas utilisée. ».

D. Formation des experts

Travaux du groupe de travail informel sur la formation des experts

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/43 (CCNR).

Document informel : INF.11 (UENF et OEB).

20. Le Comité de sécurité a pris note du rapport sur la dix-huitième réunion du groupe de travail informel sur la formation des experts, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/43.

21. Il a été noté que la révision du catalogue de questions conformément aux dispositions de l'édition 2019 de l'ADN se poursuivait, que le catalogue révisé devrait être adopté par le groupe de travail informel à sa prochaine réunion (18-20 septembre 2018) et qu'il serait soumis au Comité de sécurité à sa trente-quatrième session (janvier 2019).

22. En ce qui concerne l'instauration éventuelle d'une rotation des bonnes réponses d'A à D, le Comité de sécurité partageait l'opinion du groupe de travail informel selon lequel cela devrait être autorisé et a appuyé la proposition. Il a également appuyé la proposition tendant à instaurer un délai minimum de trois jours avant qu'un candidat puisse repasser les épreuves après un cours de recyclage.

23. Le Comité de sécurité a, en outre, appuyé la proposition visant à inclure des exigences applicables aux examens électroniques dans la directive du Comité d'administration relative à l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen des experts ADN et a déclaré souhaiter qu'une proposition à cet effet lui soit soumise à une prochaine session.

24. En ce qui concerne la proposition d'allonger la durée de l'examen sanctionnant le cours de base et le cours de recyclage, plusieurs délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas au courant de problèmes liés à la durée des épreuves. Il a été souligné que d'autres facteurs pouvaient intervenir dans l'évaluation du temps nécessaire pour qu'un candidat moyen bien préparé termine l'examen, comme la formulation des questions (par exemple, questions trop longues ou trop complexes pour être comprises rapidement), le niveau d'expérience de la personne chargée de sélectionner les questions composant l'examen (par exemple, respect de l'équilibre entre des questions difficiles et questions faciles), le fait que les candidats puissent passer l'examen dans une langue étrangère, etc. Pour ces motifs, le Comité de sécurité a estimé que les informations fournies à ce jour et les données disponibles sur le taux de réussite ne justifiaient pas une augmentation de la durée des examens, actuellement fixée à 60 minutes. Si les données et d'autres travaux de recherche faisaient apparaître une tendance différente dans l'avenir, le Comité de sécurité pourrait envisager de réexaminer cette question.

25. En ce qui concerne le recours possible à l'enseignement à distance pour les cours de base et les cours spécialisés, le Comité de sécurité a été informé que cette question serait également examinée par la Réunion commune RID/ADR/ADN à sa session d'automne 2018 et que l'Union internationale des transports routiers (IRU) devait faire un exposé sur les cours de recyclage en ligne pour les conducteurs afin d'illustrer la manière dont on pourrait répondre aux préoccupations exprimées par certaines délégations à la session du printemps 2018 (voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, par. 23 à 26).

E. Questions relatives aux sociétés de classification

1. Référence à la conformité à la norme ISO/CEI 17020:2012

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/27 (Registre maritime russe).

Document informel : INF.2 (Registre maritime russe).

26. Notant que certains des organismes d'accréditation, des normes et des filiales énumérés dans le document informel INF.2 concernaient le transport maritime, certaines délégations se sont interrogées sur leur adéquation et leur pertinence pour l'ADN. D'autres ont relevé que différentes éditions de la norme ISO 9001 (ISO 9001:2008 et ISO 9001:2015) étaient citées dans les documents soumis par le Registre maritime russe. Ayant été informé que le renouvellement des certificats était en cours, le Comité de sécurité a indiqué attendre avec intérêt toute mise à jour ultérieure sur cette question.

27. À l'issue d'un échange de vues, le Comité de sécurité a estimé que des informations complémentaires sur la conformité à la norme ISO/CEI 17020:2012 étaient nécessaires, en particulier pour ce qui est de la reconnaissance, par une autorité nationale compétente, de l'organe de vérification indépendant chargé de délivrer le certificat. Il a été noté, cependant, qu'il faudrait peut-être tenir compte des explications données au paragraphe 4 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/27 et de la différence entre la certification de caractéristiques techniques et les compétences techniques du personnel. Le Comité de sécurité a invité la Fédération de Russie à procéder à des échanges de vues et à des consultations avec d'autres membres du Comité.

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

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/36 (Registre maritime russe).

Document informel : INF.3 (Registre maritime russe).

28. Le Comité de sécurité a pris note des informations montrant comment les dispositions du Règlement annexé à l'ADN étaient mises en correspondance avec les règles de classification du Registre maritime russe.

3. Rapport de la quinzième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN

Document informel : INF.7 (Président du groupe de travail informel des sociétés de classification recommandées ADN).

29. En ce qui concerne les bateaux alimentés au gaz d'évaporation (*boil-off gas*) de gaz naturel liquéfié (GNL) et les bateaux à propulsion électrique et la navigation autonome, le Comité de sécurité a noté que les travaux se poursuivaient au sein du groupe de travail informel et qu'un bilan actualisé serait présenté à la prochaine session.

30. Notant qu'il était indiqué que le point 2 a) du document informel INF. 7 ne nécessitait pas de nouvelles mesures, le Comité de sécurité a rappelé les résultats des débats tenus sur cette question à sa vingt-huitième session, en janvier 2016, tel que consigné dans le rapport de ladite session (voir le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/58, par. 15) : plusieurs délégations avaient appuyé l'idée de revoir le libellé du 1.15.3.8 et le Comité de sécurité avait noté que les sociétés de classification recommandées ADN soumettraient une proposition à la prochaine session. Le Comité de sécurité a invité les sociétés de classification recommandées ADN à soumettre une proposition visant à clarifier le libellé du 1.15.3.8 ou à expliquer pourquoi des éclaircissements ne sont plus nécessaires.

31. En ce qui concerne le point 6 b), le représentant de l'Allemagne a informé le Comité de sécurité que les travaux visant à désigner plus précisément l'autorité compétente mentionnée dans l'ADN se poursuivaient, et qu'à l'issue de ces travaux une proposition serait soumise pour examen par le Comité.

32. Enfin, le Comité de sécurité a noté qu'aucune des sociétés de classification recommandées ADN de la Fédération de Russie n'avait participé à la dernière réunion du groupe de travail informel. Rappelant les obligations des sociétés de classification recommandées énoncées au 1.15.4 et notant que, selon les dispositions du 1.15.4.2, celles-ci doivent échanger leurs expériences « au moins une fois par année lors de réunions communes », le Comité de sécurité a invité les sociétés de classification concernées à s'acquiescer de cette obligation.

33. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que le Bureau Veritas n'avait pas encore fourni les informations visées au point 6 c) du document informel INF.10 (trente et unième session), concernant les problèmes de stabilité des bateaux-citernes de types N et G. Les sociétés de classification recommandées ADN ont été invitées à communiquer ces informations dans les meilleurs délais.

4. État d'avancement de l'agrément des instruments de chargement

Document informel : INF.8 (sociétés de classification recommandées ADN).

34. Le Comité de sécurité a noté avec satisfaction que les sociétés de classification recommandées ADN prévoient que tous les bateaux pour lesquels un instrument de chargement agréé était requis seraient dûment équipés d'ici à la fin de la période de transition.

5. Demande de la Croatie visant à faire figurer le Registre de la navigation croate dans la liste des sociétés de classification recommandées pour agrément

Document informel : INF.4 (Croatie).

35. Le Comité de sécurité a noté que le Comité d'administration examinerait à sa vingt et unième session une demande de la Croatie visant à faire figurer le Registre de la navigation croate dans la liste des sociétés de classification recommandées pour agrément.

36. Il a été rappelé que, conformément à la procédure décrite au 1.15.2, le Comité d'administration pouvait décider d'établir un comité d'experts chargé d'examiner la proposition, de déterminer si la société de classification remplissait les critères spécifiés

au 1.15.3 et de faire une recommandation au Comité d'administration dans un délai de six mois.

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

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

1. Nouveaux amendements

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/24 (secrétariat) ;
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/28 (CCNR).

Documents informels : INF.12 (Allemagne) ;
INF.15, INF.21 et INF.24 (secrétariat).

37. Le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/24, tel que modifié par le document informel INF.15, et dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/28, tel que modifié par la proposition 2 du document informel INF.24 (voir l'annexe II), jugés nécessaires aux fins de l'harmonisation avec le RID et l'ADR, en vue de leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

38. En dépit d'une certaine reconnaissance du besoin de clarifier les obligations faites à l'expéditeur, au chargeur et au transporteur suite à l'adoption des nouvelles dispositions du 7.1.7, le Comité de sécurité n'a pas adopté les propositions formulées dans le document informel INF.12 en vue de leur entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

39. Le Comité de sécurité a invité le représentant de l'Allemagne à tenir compte des observations faites durant le débat, ainsi qu'à s'accorder avec les autres délégations intéressées sur les obligations qui devaient être précisées en relation avec l'application des dispositions du 7.1.7, et à faire part des conclusions au Comité de sécurité. Le représentant a également été invité à déterminer si cette question pouvait également concerner les transports ferroviaires et les transports routiers, auquel cas elle devrait être portée à l'attention de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

2. Corrections aux amendements précédemment adoptés (ECE/ADN/45)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/25.

Documents informels : INF.13 et INF.15 (secrétariat).

40. Le Comité de sécurité a adopté les propositions de corrections au document ECE/ADN/45 figurant dans le document informel INF.13 (voir le document ECE/ADN/45/Corr.1), liées à des erreurs ou à des omissions d'amendements de conséquence (voir l'annexe III). Il a estimé que ces erreurs ou omissions devraient être corrigées dès l'entrée en vigueur des amendements concernés et a suggéré que le Comité d'administration demande d'engager une procédure de correction dès que les amendements auraient été réputés acceptés (en principe le 1^{er} octobre 2018).

3. Corrections au Règlement annexé à l'ADN

Documents informels : INF.13 et INF.15 (secrétariat).

41. Le Comité de sécurité a adopté les corrections apportées au Règlement annexé à l'ADN dans les documents informels INF.13 (correction au 5.4.1.1.3) et INF.15 (correction au 1.8.5.3 a)) (voir l'annexe IV).

B. Autres propositions

1. Feu et lumière non protégée (9.1.0.41.3)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/26 (Belgique).

42. Le Comité de sécurité était d'accord avec l'interprétation du représentant de la Belgique selon laquelle seuls les appareils d'éclairage électriques sont autorisés à l'extérieur des logements et de la timonerie et a noté que la même correction était nécessaire au 9.2.0.41.3. Il a adopté la proposition en tant que rectificatif au Règlement annexé à l'ADN et a noté que, puisque le texte français était correct, son acceptation par les Parties contractantes ne nécessiterait pas de notification officielle (voir l'annexe V).

2. Numéro de matière 9001 – Nom et description

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/29 (Allemagne).

Document informel : INF.19 (secrétariat).

43. À l'issue d'un échange de vues, le Comité de sécurité a décidé de confier l'examen des questions soulevées dans les documents de l'Allemagne et du secrétariat au groupe de travail informel des matières. Le groupe de travail informel devrait notamment se pencher sur les questions suivantes :

a) La nécessité de passer en revue l'ensemble du texte de l'ADN pour veiller à la cohérence entre la définition des matières portant le code de classification F4, d'une part, et le nom et la description du No ONU 9001 d'autre part ;

b) La nécessité d'éviter toute confusion avec la définition des matières portant le code F2 et, en particulier, l'utilisation de l'expression « à chaud » dans la version française, qui est actuellement associée à ces matières ;

c) La terminologie actuellement utilisée dans l'ADR, le RID et le Règlement type, s'agissant du remplacement éventuel de « range » par « limiting range » dans la version anglaise ;

d) Le besoin de précisions supplémentaires concernant l'utilisation des degrés Kelvin lorsque le terme « plage » pourrait être sous-entendu (par exemple au 3.2.3.3 et au 3.2.4.3, dans le nouveau texte de la colonne 17 proposé dans le document ECE/ADN/45 : « Matières pour lesquelles un chauffage est exigé, en cours de transport, à une température de moins de 15 K en dessous du point d'éclair »).

3. Correction dans l'ADN 2019

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/30 (Autriche).

44. Le Comité de sécurité a noté que la proposition de correction figurait dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/24 et qu'elle avait déjà été examinée et adoptée (voir par. 37).

4. Canot (7.2.3.29.1)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/31 (Allemagne).

Document informel : INF.16 (Allemagne).

45. Le Comité de sécurité n'a pas pu parvenir à un consensus sur la proposition telle qu'elle était formulée. Une délégation a mentionné le manque de justifications sur le plan de la sécurité ainsi que l'absence d'une évaluation des risques à l'appui de la proposition. D'autres délégations ont estimé que la référence faite à des textes qui sont obligatoires uniquement au sein de l'Union européenne (UE) (les directives européennes, par exemple) devait être remplacée par une référence à la législation nationale pour les besoins de l'application dans les États non membres de l'UE.

46. Quelques autres participants ont demandé des éclaircissements sur l'objet de la proposition, à savoir si les radeaux de sauvetage proposés étaient une option par rapport au canot de service pouvant être placé dans la zone de cargaison dans les conditions décrites au 7.2.3.29.1, ou s'ils devaient le remplacer. Le représentant de l'Allemagne a expliqué que la proposition avait pour but de pallier l'absence dans l'ADN d'une définition appropriée du terme « moyens de sauvetage collectifs », sans modifier les prescriptions actuelles relatives à l'emplacement des canots au 7.2.3.29.1, à savoir qu'ils doivent toujours être placés à l'extérieur de la zone de cargaison, sauf si cela n'est pas possible, en raison par exemple de

leur taille et de leur conception, auquel cas des moyens de sauvetage collectifs supplémentaires doivent être disponibles en dehors de cette zone.

47. D'autres personnes ont posé la question de savoir si un canot de service pouvait être considéré comme un moyen adéquat d'évacuation pour un bateau transportant des marchandises dangereuses dans toutes les circonstances. D'autres encore ont fait observer que dans la mesure où la norme ES-TRIN s'appliquait aux bateaux à passagers, la définition du terme « moyens de sauvetage collectifs » qui y figurait pouvait ne pas convenir aux bateaux de marchandises, et ont suggéré qu'une définition ad hoc soit formulée aux fins de l'ADN.

48. Les représentants de l'UENF et de l'Allemagne se sont portés volontaires pour élaborer une proposition révisée en vue de la prochaine session, sur la base de toutes les observations faites au cours de l'échange de vues.

5. Modifications concernant la protection contre l'explosion à bord de bateaux de navigation intérieure

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/32 et Corr.1 (Allemagne).

49. Le Comité de sécurité a noté que les amendements présentés aux paragraphes 7 et 10 du document à l'examen avaient déjà été pris en compte dans les propositions d'amendements à l'ADN pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019 (voir le document ECE/ADN/45) et a adopté les propositions formulées aux paragraphes 4, 6, 9 et 12, comme suit :

a) Propositions énoncées aux paragraphes 4 et 6 : adoptées en tant que corrections aux amendements à l'ADN pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019 (corrections apportées au document ECE/ADN/45) (voir l'annexe III) ;

b) Propositions énoncées aux paragraphes 9 et 12 : adoptées pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021 (voir l'annexe I).

6. Critères d'affectation des matières dans le 3.2.4.3

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/34 (CCNR).

50. Le Comité de sécurité a noté que les amendements présentés au paragraphe 4 avaient déjà été pris en compte dans les propositions d'amendements à l'ADN pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019 (voir le document ECE/ADN/45).

7. Utilisation de conduites de retour de gaz pendant le déchargement (1.4.3.7.1)

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/37 (CEFIC et Fuels Europe).

Document informel : INF.18 (CCNR).

51. Après examen des documents en séance plénière puis au cours d'une pause, le représentant du CEFIC a retiré la proposition.

8. Titre du tableau C

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/38 (UENF et OEB).

52. La proposition a été approuvée dans son principe, mais le Comité de sécurité a estimé qu'il fallait examiner plus en détail les références qu'il était proposé d'ajouter aux entêtes du tableau C de l'ADN et a invité les auteurs du document à tenir compte des observations faites et à soumettre une proposition révisée en vue de la prochaine session.

9. Incohérence dans les consignes écrites

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/40 (UENF et OEB).

53. L'amendement proposé au 5.4.3.2 a été adopté pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021 (voir l'annexe I).

10. Proposition de modification des tableaux A, B et C du Règlement annexé à l'ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/41 (France).

54. Le Comité de sécurité a adopté les propositions énoncées aux paragraphes 3 et 4, comme suit :

a) Proposition énoncée au paragraphe 3 : adoptée en tant que correction au Règlement annexé à l'ADN (voir l'annexe IV) ;

b) Proposition énoncée au paragraphe 4 : adoptée en tant que correction aux amendements à l'ADN pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019 (corrections apportées au document ECE/ADN/45) (voir l'annexe III).

55. En ce qui concerne les observations et les propositions formulées aux paragraphes 6 à 13, le Comité de sécurité a décidé d'en confier l'examen au groupe de travail informel des matières.

56. Ayant noté qu'il existait des incohérences entre les versions anglaise et française de la désignation officielle de transport pour le No ONU 1203 dans le Règlement type, le représentant des Pays-Bas s'est porté volontaire pour les signaler au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

11. Propositions d'amendements à la partie 2 du Règlement annexé à l'ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/42 (France).

57. Le Comité de sécurité a confié l'examen des propositions énoncées aux paragraphes 6 et 7 au groupe de travail informel des matières. Ayant noté que l'azoture de baryum (No ONU 0224) n'était pas traité de la même façon dans le RID et dans l'ADR (son transport est autorisé par route mais interdit par chemin de fer), le Comité de sécurité a invité le groupe de travail informel à examiner si ce traitement différencié était justifié et à déterminer si l'ADN devait être aligné sur l'ADR ou le RID de façon à assurer la cohérence entre les modes de transport terrestres.

12. Amendement au 7.1.4.1 : limitation des quantités transportées

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/45 (UENF, ERSTU et OEB).

58. Après un échange de vues, les représentants de l'UENF et de l'OEB se sont portés volontaires pour réviser la proposition dans le cadre d'un groupe de travail informel par correspondance, en tenant compte des observations qui avaient été faites, et pour soumettre la proposition révisée en vue de la prochaine session. Les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France et des Pays-Bas ont fait part de leur souhait de participer à cette tâche.

13. Utilisation du terme « accumulateur » dans le chapitre 9

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/46 (UENF et OEB).

59. La proposition telle que formulée par écrit n'a reçu aucun appui du fait qu'il a été jugé nécessaire de disposer de temps supplémentaire pour examiner la définition dans la norme ES-TRIN et déterminer si le même terme pouvait être employé dans le contexte de l'ADN. Les auteurs de la proposition ont été invités à la réexaminer à la lumière des observations faites.

14. Clarification du 1.1.3.6.1 et du 1.1.3.6.2

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/47 et Corr.1 (UENF et OEB).

60. Le Comité de sécurité a donné son accord de principe à la proposition de convertir la liste du 1.1.3.6.1 a) en tableau, mais n'était favorable ni à la suppression de la limite supérieure de 3 000 kg de la phrase introductive de cet alinéa, ni au remplacement de l'expression « en colis » par « emballées ». Il a également été noté que le 1.1.3.6.2 ne devrait pas être supprimé. Le Comité de sécurité a invité les auteurs à prendre en compte les observations qui avaient été faites et à soumettre un document révisé à sa session suivante.

15. Amendements au 7.1.0.5.0.2 et au 7.1.6.12

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/48 (UENF et OEB).

61. Le Comité de sécurité a confirmé que les dispositions du 7.1.5.0.2 ne s'appliquaient pas aux conteneurs-citernes. Il a noté que la définition de « conteneur » figurant au chapitre 1.2 de l'ADN comportait déjà une note précisant que le terme ne concerne pas les conteneurs-citernes et a estimé qu'il ne serait pas opportun de clarifier ce point pour toutes les occurrences du terme « conteneur ». Pour cette raison, il n'a pas adopté la proposition d'amendement au 7.1.5.0.2.

62. En ce qui concerne la proposition d'amendement au 7.1.6.12, le Comité de sécurité a estimé qu'elle ne pouvait pas être considérée comme étant d'ordre rédactionnel et a invité les auteurs à la réviser en tenant compte des observations formulées et à soumettre, à la prochaine session, un nouveau document précisant les motifs techniques qui justifiaient les modifications proposées.

16. Exemptions figurant au 1.1.3.6 liées aux quantités exemptées à bord des bateaux

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/51 (Allemagne).

63. Le Comité de sécurité a adopté la proposition énoncée au paragraphe 4 du document. Toutefois, notant que les numéros de paragraphe 1.1.3.6.3 et 1.1.3.6.4 étaient déjà utilisés dans le RID et l'ADR pour d'autres dispositions, il a décidé que ces paragraphes continueraient d'être indiqués comme « réservés » dans l'ADN et que le texte proposé serait ajouté en tant que nouveau paragraphe 1.1.3.6.5. Il a également été convenu que le libellé du nouveau 1.1.3.6.5 devrait être identique à celui du 1.1.3.6.5 de l'ADR (voir l'annexe I).

17. Corrections au 9.3.x.52.6

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/52 (CCNR).

64. Le Comité de sécurité a adopté les corrections proposées au 9.3.x.52.6 pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019, en tant que rectificatif à la liste d'amendements publiée sous la cote ECE/ADN/45 (voir l'annexe III).

18. Analyse pour la classification des groupes d'explosion pour des numéros ONU supplémentaires

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/50 (CEFIC).

Document informel : INF.23 (CEFIC).

65. Le Comité de sécurité a décidé de transmettre la question concernant le No ONU 3295 soulevée dans le document informel INF.23 au groupe de travail informel des matières et a adopté, avec quelques modifications supplémentaires, la proposition d'amendement à la colonne (16) du tableau C concernant les Nos ONU 1179, 1216 et 3256, pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021 (voir l'annexe I). Le représentant du CEFIC a offert d'étudier l'option consistant à rajouter une ligne au tableau C pour le No ONU 2395, et de faire rapport à ce sujet au groupe de travail informel des matières.

19. Résultats des vérifications concernant l'interstice maximal de sécurité et l'accord multilatéral M 018

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/49 (UENF, ERSTU et OEB).

66. Le Comité de sécurité a pris note des préoccupations exprimées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/49 mais, rappelant qu'un accord multilatéral ne pouvait être conclu qu'à l'initiative d'une Partie contractante à l'ADN, a estimé qu'il n'entraînait pas dans ses attributions de se prononcer sur la question.

20. Divergences dans les diagrammes A et B du 3.2.3.3 de l'ADN

Document informel : INF.9 (FuelsEurope).

67. Le Comité de sécurité a noté que FuelsEurope poursuivait l'élaboration d'une proposition visant à corriger les divergences entre les diagrammes A et B du 3.2.3.3 de l'ADN

et qu'elle soumettrait une proposition pour examen par le Comité de sécurité à une session ultérieure.

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

A. Groupe de travail informel des cuves à membrane

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/35 (Belgique, France et Pays-Bas).

Document informel : INF.25 (France).

68. Le Comité de sécurité a convenu que le groupe de travail informel devrait poursuivre ses travaux sur la question dans le but d'élaborer des dispositions à introduire dans l'ADN en vue d'autoriser cette technologie. Ces dispositions devraient porter sur la conception du bateau, mais aussi sur les questions d'exploitation et de formation. Il a été noté que les nouvelles dispositions devraient permettre l'utilisation de cuves à membrane en tant qu'option par rapport aux citernes à pression classiques, et non en tant que solution de remplacement, et que le niveau de sécurité actuel devrait être maintenu. Ainsi, les citernes à pression classiques actuellement utilisées pour le transport du GNL seraient encore autorisées.

69. Le Comité de sécurité a approuvé les options possibles présentées au paragraphe 15 du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/35 et a invité le groupe de travail informel à :

a) Fournir des renseignements sur l'évolution du marché au cours des dernières années, sur les tendances prévisibles et sur les besoins pouvant découler de l'application de cette technologie (certifications, par exemple) ;

b) Continuer de recenser les matières ou types de matières qu'il serait possible de transporter dans les cuves à membrane ;

c) Envisager d'élaborer une disposition particulière relative au transport dans les cuves à membrane ou élaborer une définition générale du terme « cuves à membrane » en vue de l'introduire dans le chapitre 1.2 de l'ADN. Cette définition ne devrait pas faire référence à des technologies particulières.

70. Le représentant des Pays-Bas a informé le Comité de sécurité que le groupe de travail informel avait l'intention de se réunir à nouveau les 11 et 12 octobre 2018 à La Haye. Il a invité toutes les délégations souhaitant participer à cette réunion à se mettre en rapport avec lui ou avec le représentant de la France.

B. Deuxième réunion du groupe de travail informel du mélange de cargaisons

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/39 (FETSA, UENF, OEB, EBOTA et FuelsEurope).

Document informel : INF.17 (FETSA, UENF, OEB, EBOTA et FuelsEurope).

71. Le Comité de sécurité n'était pas favorable à la poursuite des travaux décrits dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/39. De son point de vue, la mise en place de dispositions relatives aux opérations de mélange à bord des bateaux de navigation intérieure ne relevait pas du champ d'application de l'ADN. Il a été noté que ces opérations devaient être effectuées sur des sites visés par d'autres textes réglementaires tels que la Directive de Seveso¹ ou les réglementations portuaires nationales, et certaines délégations ont exprimé des doutes quant à la possibilité d'assurer le même niveau de sécurité lorsque ces opérations étaient effectuées à bord. Il a également été fait observer que, sur les navires de mer, il était

¹ Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

interdit d'effectuer en mer des opérations de mélange et que ces opérations étaient, comme d'autres activités menées dans les ports maritimes, régies par les législations nationales. Les délégations gouvernementales qui se sont exprimées ont estimé que, dans le cadre de l'ADN, le « mélange de cargaisons » ne pouvait pour l'instant être considéré comme une procédure légale.

72. Le Comité de sécurité a fait observer que si un changement de pratique consistant à procéder à des opérations de mélange à bord était justifié, comme le disaient les représentants du secteur, le groupe de travail informel devrait définir les procédures spécifiques applicables, décrire l'ensemble des opérations de façon claire et détaillée (par exemple : quantités et types de matières concernées, consignes de sécurité, prescription d'équipements spécifiques tels que des coupe-flammes et exigences en matière de formation) et préciser toutes les obligations liées à ces opérations, telles que la notification aux autorités compétentes, et les mesures propres à éviter une utilisation abusive de la réglementation (par exemple, le mélange de déchets).

73. Le représentant des Pays-Bas s'est porté volontaire pour élaborer un plan des travaux à mener, qui serait soumis pour examen au Comité de sécurité à sa prochaine session.

C. Groupe de travail informel des matières

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44 (Allemagne).

74. Le Comité de sécurité a approuvé la proposition d'examiner la nécessité d'une révision des exemples du 3.1.2.8.1.4, formulée par le groupe de travail informel au paragraphe 10 du document à l'examen, et a adopté les amendements proposés aux paragraphes 5 à 9, 12 à 18, 21, 23, 24, 30, 31 et 38 pour l'édition 2021 de l'ADN (voir l'annexe I). La proposition du paragraphe 17, concernant la version allemande seulement, a aussi été adoptée.

75. En ce qui concerne la proposition faite au paragraphe 18 du document, le Comité de sécurité a estimé que la suppression de l'adjectif « anhydre » de l'entrée du numéro d'identification de la matière 9000 était sans incidence sur le plan de la sécurité et qu'elle était justifiée vu que, les liquides fortement réfrigérés étant toujours exempts d'eau, la mention « anhydre » était superflue.

76. Le Comité de sécurité a invité le groupe de travail informel à envisager une période de transition pour des boues d'hydrocarbures et à formuler des propositions de solutions au problème évoqué au paragraphe 28 du document, à propos de l'emploi du terme « sludge ».

77. La proposition faite au paragraphe 38, concernant l'observation 44, a été adoptée pour l'édition 2021 de l'ADN (voir l'annexe I). Le Comité de sécurité a confirmé que la même interprétation s'appliquait à l'édition 2019 de l'ADN : la distinction entre les sous-groupes II B3, II B2 ou II B1 du groupe d'explosion II B ou du groupe d'explosion II A est possible sur la base de données de mesure ou d'informations vérifiées en conformité avec la norme CEI 60079-20-1 ou une norme équivalente.

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

78. Le Comité de sécurité a noté que sa prochaine session, qui serait la trente-quatrième, se tiendrait à Genève du 21 au 25 janvier 2019 et que la vingt-deuxième session du Comité d'administration de l'ADN devrait avoir lieu le 25 janvier 2019. La date limite de soumission des documents pour ces réunions a été fixée au 26 octobre 2018.

79. Le représentant de l'Allemagne a informé le Comité de sécurité qu'un grand nombre de questions seraient probablement soulevées au cours de la prochaine période biennale à la suite de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions concernant la protection contre les explosions. Notant que le groupe de travail informel qui les avait élaborées avait cessé d'exister, le Comité de sécurité a demandé au groupe de travail informel des matières d'envisager d'inscrire cette question à son programme de travail pour la prochaine période

biennale et a encouragé les experts du domaine à participer aux travaux du groupe. Le Président du groupe de travail informel a fait savoir que le groupe ferait tout son possible pour faire face à ces nouvelles tâches, mais a constaté que cela représenterait un élargissement notable du champ d'activité et une augmentation importante de la charge de travail du groupe et que cela pourrait rendre nécessaire une augmentation de la durée ou de la fréquence des réunions. Il a été suggéré que soit constitué, au sein du groupe de travail informel des matières, un sous-groupe qui s'occuperait exclusivement des questions de protection contre les explosions.

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

A. Meilleures pratiques en matière de prélèvement d'échantillons sur les barges

80. Le représentant du CEFIC a fait un exposé sur les meilleures pratiques en matière de prélèvement d'échantillons sur les barges. Le Comité de sécurité s'est félicité de la poursuite des travaux sur cette question dans le cadre d'un groupe de travail par correspondance dirigé par l'Allemagne. Les délégations intéressées ont été invitées à se faire connaître au représentant de l'Allemagne et à faire part de leurs observations sur les questions et les propositions préliminaires présentées par le CEFIC.

B. Hommages

81. Le Comité de sécurité a été informé que M. H. Rein (Allemagne) participait pour la dernière fois à une de ses sessions, car il allait prochainement partir à la retraite. M. Rein a présidé le Comité de sécurité de l'ADN à partir de 2000, le Comité d'administration de l'ADN depuis sa première session en 2008 et la Commission d'experts du RID de 1999 à 2016. Il a également assuré la vice-présidence de la Réunion commune RID/ADR/ADN depuis 1996. Le Comité de sécurité l'a chaleureusement remercié d'avoir apporté une remarquable contribution à la sécurité du transport des marchandises dangereuses en général et plus particulièrement par voies de navigation intérieures, et il lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

82. Notant que M. K. Ackermann, qui a représenté le CEFIC au cours des huit dernières années, allait prendre de nouvelles fonctions et participait lui aussi pour la dernière fois à une de ses sessions, le Comité de sécurité l'a remercié pour sa contribution et pour son appui à ses travaux et lui a souhaité plein succès dans ses entreprises futures.

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

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

Annexe I

[Original : anglais et français]

Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2021

Chapitre 1.2

1.2.1 Modifier la définition de « *Groupe d'explosion* » pour lire comme suit :

« *Groupe/sous-groupe d'explosion* : classement des gaz et des vapeurs inflammables suivant leur interstice expérimental maximal de sécurité (largeur de l'interstice de sécurité déterminée dans des conditions spécifiées) et leur courant minimal d'inflammation, ainsi que des matériels électriques destinés à être utilisés dans les atmosphères explosives (voir EN CEI 60079-0:2012), installations, équipements et systèmes de protection autonomes. Pour les systèmes de protection autonomes, le groupe d'explosion II B est subdivisé en sous-groupes. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

1.2.1 Ajouter la nouvelle définition suivante dans l'ordre alphabétique :

« *Boues d'hydrocarbures* : les hydrocarbures résiduels issus de l'exploitation normale de navires de mer, par exemple les résidus issus du traitement de combustible ou d'huiles de graissage pour les machines principales ou auxiliaires, les huiles usées obtenues par séparation provenant des installations de filtrage des hydrocarbures, les résidus huileux recueillis dans des gattes et les résidus d'huiles hydrauliques et lubrifiantes.

NOTA : Dans l'ADN, la définition de MARPOL inclut aussi les résidus issus du traitement de l'eau de fond de cale à bord de navires de mer. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Chapitre 1.1

1.1.3.6 Ajouter « 1.1.3.6.3 et 1.1.3.6.4 *Réservés* ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/51, tel que modifié)

1.1.3.6 Insérer le nouveau paragraphe 1.1.3.6.5 suivant :

« 1.1.3.6.5 Aux fins de la présente sous-section, les marchandises dangereuses qui sont exemptées conformément aux 1.1.3.1 a), b) et d) à f), 1.1.3.2 à 1.1.3.5, 1.1.3.7, 1.1.3.9 et 1.1.3.10 ne doivent pas être prises en compte. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/51, tel que modifié)

Chapitre 1.6

1.6.7.2.2 Ajouter la nouvelle disposition transitoire suivante :

«

1.2.1	Soupape de dépression	N.R.T. à partir du 1 ^{er} janvier 2019
	Résistance à la déflagration	Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2034
	Épreuve selon la norme ISO 16852:2016	La résistance à la déflagration doit être éprouvée conformément à la norme EN 12874:2001, y compris la confirmation que doit fournir le fabricant conformément à la directive 94/9/CE ou équivalent, à bord des bateaux construits ou transformés à compter du 1 ^{er} janvier 2001 ou si la soupape de dépression a été remplacée à compter du 1 ^{er} janvier 2001.

Preuve : “conforme aux exigences applicables”	Dans les autres cas, elles doivent être d’un type agréé par l’autorité compétente pour l’usage prévu.
---	---

».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/32)

Chapitre 3.2, tableau A

Pour le No ONU 2288 ISOHEXÈNES, dans la colonne (8), insérer « T ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Chapitre 3.2, 3.2.3

3.2.3.1, 3.2.3.3 et 3.2.4.3, colonne (20), supprimer l’observation 29 et insérer « Supprimé ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

3.2.3.1 Dans « Explications concernant le tableau C », colonne (20), modifier la fin de l’observation 44 pour lire comme suit :

« [...] ou une norme équivalente permettant une affectation aux sous-groupes II B3, II B2 ou II B1 du groupe d’explosion II B ou du groupe d’explosion II A. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Chapitre 3.2, tableau C

3.2.3.2 Pour toutes les rubriques avec « 29 » dans la colonne (20), supprimer « 29 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1010, BUTADIÈNE-1-2, STABILISÉ, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « BUTADIÈNES (BUTADIÈNE-1-2), STABILISÉ ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1010, BUTADIÈNE-1-3, STABILISÉ, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « BUTADIÈNES (BUTADIÈNE-1-3), STABILISÉ ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1020, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « CHLOROPENTAFLUORÉTHANE (gaz réfrigérant R 115) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1108, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « PENTÈNE-1 (n-amylène) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1179, modifier la colonne (16) pour lire « II A ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/50, tel que modifié par le document informel INF.23)

Pour le No ONU 1193, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « ÉTHYLMÉTHYLCÉTONE (méthyléthylcétone) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1212, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « ISOBUTANOL (alcool isobutylique) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1216, modifier la colonne (16) pour lire « II B (II B1) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/50, tel que modifié par le document informel INF.23)

Pour le No ONU 1219, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « ISOPROPANOL (alcool isopropylique) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1268 (16 rubriques contenant plus de 10 % de benzène), dans la colonne (20), supprimer « 27 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1274 (toutes les rubriques), modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « n-PROPANOL (alcool propylique normal) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 1823, HYDROXYDE DE SODIUM, modifier la colonne (2) pour lire comme suit : « HYDROXYDE DE SODIUM, SOLIDE ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour les No ONU 1993 (six premières rubriques), 3145 (toutes les rubriques), 3295 (six premières rubriques), 9002 (toutes les rubriques), 9005 et 9006, dans la colonne (20), ajouter « 27 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 3256, « LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, INFLAMMABLE, N.S.A., ayant un point d'éclair supérieur à 60 °C, à une température égale ou supérieure à son point d'éclair (Low QI Pitch », modifier la colonne (16) pour lire « II B (II B2) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/50, tel que modifié par le document informel INF.23)

Pour le No ONU 3295 HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT DE L'ISOPRÈNE ET DU PENTADIÈNE, STABILISÉ (toutes les rubriques), dans la colonne (20), supprimer « 27 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le No ONU 3494 (toutes les rubriques), dans la colonne (20), supprimer « 27 ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le numéro d'identification de la matière 9000, dans la colonne (2), supprimer « ANHYDRE ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Pour le numéro d'identification de la matière 9003 (toutes les rubriques), dans la colonne (2), supprimer « ou MATIÈRES DONT 60 °C < Pe ≤ 100 °C ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Ajouter la rubrique suivante :

«

(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3082	MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (BOUES D'HYDROCARBURES)	9	M6	III	9+ CMR+ N1	N	2	3		10	97		3	oui			non	PP, EP, TOX, A	0	

».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Chapitre 3.2, 3.2.3.3

3.2.3.3 et 3.2.4.3 H, colonne (16), modifier pour lire comme suit :

« Les matières inflammables sont affectées à un groupe d'explosion sur la base de leur interstice expérimental maximal.

La détermination de l'interstice expérimental maximal s'effectue selon CEI 60079-20-1.

On distingue les groupes d'explosion suivants :

Groupe d'explosion	Interstice expérimental maximal en mm
II A	>0,9
II B	≥0,5 à ≤0,9
II C	<0,5

En présence de systèmes de protection autonomes on distingue en plus pour le groupe d'explosion II B les sous-groupes suivants :

Groupe (sous-groupe) d'explosion	Interstice expérimental maximal en mm
II B1	>0,85 à ≤0,9
II B2	>0,75 à ≤0,85
II B3	>0,65 à ≤0,75
II B	≥0,5 à ≤0,65

Lorsque la protection contre les risques d'explosion est exigée et que les données y relatives ne sont pas fournies, le groupe d'explosion II B, estimé sûr, doit être mentionné. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

3.2.3.3 et 3.2.4.3, colonne (20), modifier l'observation 27 pour lire comme suit :

« L'observation 27 doit être mentionnée dans la colonne (20) pour les matières pour lesquelles la mention N.S.A. ou une dénomination générique est portée dans la colonne (2) et pour lesquelles les désignations officielles de transport ne sont pas déjà complétées par le nom technique de la marchandise ou par les renseignements complémentaires concernant la teneur en benzène. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/44)

Chapitre 5.4

5.4.3.2 Modifier pour lire comme suit :

« 5.4.3.2 Ces consignes doivent être remises par le transporteur au conducteur avant le chargement, dans une (des) langue(s) que le conducteur et l'expert peuvent lire et comprendre. Le conducteur doit s'assurer que chaque membre de l'équipage et toute autre personne à bord concernée comprend les consignes et est capable de les appliquer correctement. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/40)

Chapitre 7.2

7.2.4.25.5, deuxième tiret, modifier la dernière phrase pour lire comme suit :

« Si ces conditions ne sont pas remplies et que la conduite de retour des gaz n'est pas utilisée, les concentrations mesurées doivent être enregistrées par écrit. ».

(Document de référence : document informel INF.26)

Chapitre 9.3

9.3.2.22.4 b), modifier pour lire comme suit :

- « b) Lorsque la liste des matières du bateau selon 1.16.1.2.5 doit contenir des matières pour lesquelles la protection contre les explosions est exigée selon la colonne (17) du tableau C du chapitre 3.2 :
- La conduite d'évacuation de gaz au niveau du raccordement à chaque citerne de cargaison ainsi que la soupape de dépression doivent être équipées d'un coupe-flammes résistant à une détonation ; et
 - Le dispositif de décompression en toute sécurité des citernes à cargaison doit être conçu pour résister à la déflagration et au feu continu ; ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/32)

9.3.2.22.4 e), modifier le premier paragraphe pour lire comme suit :

« Les systèmes de protection autonomes visés aux alinéas b) et c) doivent être sélectionnés en fonction des groupes/sous-groupes d'explosion auxquels appartiennent les matières prévues dans la liste des matières du bateau (voir colonne (16) du tableau C du chapitre 3.2). Les orifices des soupapes de dégagement à grande vitesse doivent être situés à 2,00 m au moins au-dessus du pont et à une distance de 6,00 m au moins des ouvertures de logements, de la timonerie et de locaux de service situés en dehors de la zone de cargaison. Cette hauteur peut être réduite à 1,00 m, lorsque dans un cercle de 1,00 m de rayon autour de l'orifice de dégagement il n'y a aucune installation de commande. Cette zone doit être signalisée en tant que zone de danger ; ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/32)

Annexe II

[Original : anglais et français]

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

(Voir le document ECE/ADN/45/Add.1)

Annexe III

[Original : anglais et français]

Projet de rectificatif aux amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019

(Voir le document ECE/ADN/45/Corr.1)

Annexe IV

[Original : anglais et français]

Propositions de corrections au Règlement annexé à l'ADN

(sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes)

1. Chapitre 1.8, 1.8.5.3 a)

Substituer au texte existant :

- « a) Des classes 1 ou 2 ou du groupe d'emballage I ou d'autres matières qui ne sont pas affectées à un groupe d'emballage, dans des quantités égales ou supérieures à 50 kg ou 50 litres ; ».

(Document de référence : document informel INF.15)

2. Chapitre 3.2, tableau C, No ONU 1203, colonne (2), toutes les rubriques

À la place de

« ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES »,

lire

« ESSENCE ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/41)

3. Chapitre 5.4, 5.4.1.1.3

À la place de

« DÉCHETS CONFORMES AU 2.1.3.5.5 » (par exemple « No ONU 3264, LIQUIDE INORGANIQUE, CORROSIF, ACIDE, N.S.A., 8, II, (E), DÉCHETS CONFORMES AU 2.1.3.5.5 »),

lire

« DÉCHETS CONFORMES AU 2.1.3.5.5 » (par exemple « UN 3264, LIQUIDE INORGANIQUE, CORROSIF, ACIDE, N.S.A., 8, II, (E), DÉCHETS CONFORMES AU 2.1.3.5.5 »).

(Document de référence : document informel INF.13)

4. Chapitre 5.4, 5.4.2, titre

À la place de

« Certificat d'empotage du conteneur, du véhicule ou du wagon »,

lire

« Certificat d'empotage du conteneur ou du véhicule ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/28)

5. Chapitre 8.1, 8.1.2.1 b)

À la place de

« certificat d'empotage du grand conteneur, du véhicule ou du wagon (voir 5.4.2) »,

lire

« certificat d'empotage du conteneur ou du véhicule (voir 5.4.2) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/28)

Annexe V

[Original : anglais et français]

Corrections au document ECE/TRANS/258 (publication ADN 2017)

(ne nécessitant pas l'acceptation par les Parties contractantes)

Table des matières

À la place de

« 5.4.2 Certificat d'emportage du grand conteneur, du véhicule ou du wagon »,

lire

« 5.4.2 Certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/28)

Chapitre 9.1, 9.1.0.41.3 et 9.2.0.41.3

Sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2018/26)
