



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**Réunion commune d'experts du 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-neuvième session**

Genève, 24-28 janvier 2022

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Rapport du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées sur les travaux de sa vingt-deuxième réunion****Communication du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées* ****

Date : 20 octobre 2021, 09 h 30-16 h 30

Lieu : réunion en ligne sur Microsoft Teams

Participants :

- Bureau Veritas (BV) : M. Guy Jacobs
- Registre de la navigation croate (CRS) : MM. Ivan Bilić Prcić (Président) et Miso Macura
- Det Norske Veritas (DNV) : M. Torsten Dosdahl
- Lloyd's Register (LR) : MM. Bas Joormann et Karel Vinke
- Registro Italiano Navale (RINA) : M. Patrizio Di Francesco
- Registre maritime russe (RS) : M. Sergey Legusha
- Registre fluvial russe (RRR) : M. Michael Kozin
- Registre ukrainien de la navigation (SRU) : M. Mykola Slozko

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/11.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect.20), par. 20.51).



Comité de sécurité de l'ADN :

- M. Henk Langenberg (Président du Comité de sécurité de l'ADN)
- M. Manfred Weiner (Allemagne, observateur)
- M. Niels Remers (Pays-Bas, observateur)

Union européenne de la navigation fluviale/Organisation européenne des bateliers (UENF/ESO) :

- M. Michael Zevenbergen

Absences notifiées :

- M. Pavlos Safralis (RINA)
- M. Raffaele Cocito (BV)

I. Ouverture de la réunion

1. Le Président a souhaité la bienvenue aux participants à cette réunion en ligne.

II. Rapport sur les travaux de la vingt et unième réunion, tâches à entreprendre – document 21 IG 10

2. La liste des tâches à entreprendre a été examinée.

A. Oxyde de propylène (Tous / LR) – documents 17 IG 02 et 22 IG 02a

3. M. Vinke (LR) a présenté le document. Celui-ci devait être considéré comme un guide et devait être soumis par l'armateur pour chaque navire sur lequel le produit était transporté. Plusieurs questions ont été soulevées et quelques modifications ont été proposées. M. Vinke (LR) actualiserait le document en conséquence.

B. Groupe de travail du 9.3.4 – (par. 22 du rapport ECE/TRANS/WP.15/AC.2/74 ; documents informels INF.10 et INF.25 (36^e session), ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/18, II b)) (LR)

4. M. Joormann (LR) a fait le point sur le projet. Le projet avait commencé un peu plus tard que prévu en raison de questions de financement. L'Organisation néerlandaise pour la recherche scientifique appliquée (TNO, <https://www.tno.nl/en/>) avait organisé une réunion le 26 octobre pour donner un aperçu de la situation à tous les participants. Il était prévu que TNO soumette un document sous une cote officielle pour examen à la session de janvier. Les statistiques et les propositions pour des citernes à cargaison de plus grande capacité seraient prêtes. La partie portant sur les nouvelles méthodes de calcul n'était pas encore définitivement au point. Dans le document qui serait soumis, la planification ultérieure serait également mentionnée. (Tâche : LR)

C. Soupapes de dégagement à grande vitesse pour les températures élevées (BV) – document 19 IG 02h

5. M. Di Francesco (RINA) avait essayé de se renseigner auprès de quelques autres fabricants mais n'avait pas obtenu de réponse de leur part. M. Jacobs (BV) a suggéré de garder le sujet ouvert et de continuer à essayer de trouver des informations. (Tâche : RINA et BV)

D. Liste des équipements non électriques et inspection de ces équipements (tâche : RINA) – document 17 IG 04I (Rev.3)

6. Le document révisé (Rev.3) a été soumis et expliqué par M. Di Francesco (RINA). Celui-ci a mentionné qu'il était inutile de dresser une liste exhaustive, car c'était également à l'expert maritime qu'il incombait de contrôler l'équipement à bord. Le document pouvait être utilisé comme guide mais ne nécessitait pas de nouveaux travaux. La conformité du matériel était confirmée par l'émission de certificats ou de rapports d'enquête pertinents. Le sujet a été déclaré clos.

E. Déflagration, détonation et combustion continue (tâche : BV, tous) – documents 17 IG 04u, 20 IG 02i, document informel INF 22 (35^e session)

7. M. Jacobs (BV) n'a signalé aucun progrès sur cette question, qui serait maintenue à l'ordre du jour. M. Remers (NL) soumettrait ses observations et suggestions, puis M. Jacobs actualiserait le document en conséquence. (Tâche : BV)

F. Conformité avec la norme EN ISO/CEI 17020:2012 – document 19 IG 03b (distribué pour la dix-neuvième réunion) ; par. 24 et 25 du rapport de la 36^e session, document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/18 ; II h) (tâche : tous)

8. La question était un peu floue et aucune réponse n'avait encore été apportée. M. Weiner a expliqué qu'une modification du paragraphe 1.15.3.8 pourrait être souhaitable pour le rendre plus conforme à la pratique courante au sein des sociétés de classification. M. Langenberg a expliqué que la démonstration de la conformité n'était nécessaire que lors de la première demande de reconnaissance, et qu'il n'était pas requis de la réitérer une fois qu'une société était reconnue. Il serait préférable de modifier la section 1.15.4 (Obligations des sociétés de classification recommandées), en indiquant une actualisation régulière de la conformité aux normes. LR établirait un projet de proposition. (Tâche : LR)

G. Pompes de fond dans les citernes à cargaison des transporteurs de gaz, attestation concernant la zone 0 (tâche : RINA et LR) – Aucun document

9. M. Di Francesco (RINA) avait établi un document dans lequel étaient décrites les différentes manières d'accepter ces pompes. C'était la seule façon de résoudre ce problème car il n'était pas possible de certifier les pompes pour la zone 0. Il a été noté que la norme CEI 60079-10 ne faisait référence aux zones d'explosion qu'en ce qui concernait les conditions atmosphériques, sachant que celles-ci comprenaient les variations au-dessus et au-dessous des niveaux de référence de 101,3 kPa (1 013 mbar) et de 20 °C (293 K), à condition que les variations aient un effet négligeable sur les propriétés explosives des matières inflammables. Le sujet a été déclaré clos.

III. Points à retenir de la dernière session du Comité de sécurité de l'ADN (document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/18)

A. Classement en zones conformément au 1.2.1 de l'ADN ; rapport du Comité de sécurité de l'ADN – document informel INF.16 (38^e session) (Allemagne) et document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/78 (III a))

13. M. Vinke (LR) a expliqué la méthode actuelle de travail et de contrôle des équipements. Seuls ceux qui faisaient partie intégrante du bateau étaient pris en compte.

14. M. Zevenbergen (UENF/ESO) a exprimé l'idée de l'UENF selon laquelle les équipements susceptibles de provoquer une étincelle ou une inflammation devaient être pris en compte.
15. M. Di Francesco (RINA) a appelé l'attention sur la définition des équipements non électriques dans la norme ISO 80079-36. Les sociétés de classification n'étaient pas en mesure de vérifier les équipements non fixés lors des contrôles.
16. M. Weiner (DE) a rappelé la définition énoncée dans l'ADN. Les appareils mobiles susceptibles de provoquer une inflammation devaient également être pris en compte.
17. M. Remers (NL) a appelé l'attention des participants sur les dispositions transitoires applicables au paragraphe 9.3.x.53.1, et a souligné que des prescriptions différentes étaient prévues selon les différentes parties de la disposition (type et emplacement contre classe de température et groupe d'explosion). Il n'existait pas de disposition transitoire pour le type et l'emplacement. La question était claire : les équipements non électriques nécessitaient-ils également une disposition transitoire ?
18. M. Dosdahl (DNV) a rappelé la disposition transitoire concernant les zones (1.2.1) du bateau et a déclaré qu'une disposition transitoire concernant les équipements n'était pas nécessaire.
19. MM. Weiner (DE) et Remers (NL) étaient d'avis que la disposition transitoire pour la zone 1 ne signifiait pas qu'aucune zone 1 ne devait être classée, mais que pendant la période transitoire les limites de la zone 1 pouvaient différer de la définition donnée dans la section 1.2.1 de l'ADN. Selon eux, les dispositions de l'ADN 2017 sur ce point restaient applicables pendant la période transitoire.
20. Il a été conclu qu'aucune disposition transitoire pour les équipements non électriques n'était nécessaire car ceux-ci étaient visés par les dispositions transitoires relatives aux zones (sect. 1.2.1). Aucune disposition transitoire n'était nécessaire pour la zone 0. Il existait des dispositions transitoires pour les zones 1 et 2 (après le 31 décembre 2034).
21. Les dispositions transitoires existantes pour les équipements électriques, considérées comme valables, devaient être maintenues. Le document du RINA (Rev.3) a été distribué (voir aussi 2d). Le sujet a été déclaré clos.

B. Interprétation du 9.3.3.12.2 – document 20 IG 02m et par. 3 a. de la dix-huitième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées, document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/10 et document 22 IG 03b, Interpretation of 9.3.3.12.2 (Ventilation systems of void spaces) (« Interprétation du 9.3.3.12.2 (Systèmes de ventilation des espaces vides) »)

22. M. Bilić Prcić (CRS) a présenté le document 22 IG 03b I, intitulé « Interprétation du 9.3.3.12.2 (Systèmes de ventilation des espaces vides) ». Il serait applicable à tous les types de bateaux-citernes. Étant donné que cela figurait dans les règles de toutes les sociétés de classification et qu'il s'agissait d'une bonne pratique de construction navale, des dispositions transitoires n'étaient pas nécessaires.
23. Le document serait mis à jour en conséquence et soumis au Comité de sécurité de l'ADN jusqu'au 29 octobre 2021. Le sujet a été déclaré clos.

C. Installations de propulsion électrique et stockage d'énergie : proposition d'évaluation de la nécessité de dispositions supplémentaires dans l'ADN pour le transport de marchandises dangereuses en toute sécurité avec des bateaux utilisant des installations de propulsion électrique – documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/6 (CCNR) et 22 IG 03c, Electric propulsion systems and energy storage (« Systèmes de propulsion électrique et stockage d'énergie »)

24. Le document 22 IG 03c (« Systèmes de propulsion électrique et stockage d'énergie ») a été présenté. Il n'avait pas été jugé nécessaire de modifier l'ADN sur le principe de la propulsion électrique. Une introduction sur les conteneurs de batteries a été présentée. En ce qui concernait leur installation sur des bateaux certifiés ADN, un amendement à l'ADN devrait être débattu au sein du Comité de sécurité de l'ADN. Cela pourrait être pertinent pour les cargaisons sèches uniquement.

25. Étant donné que les sociétés de classification n'étaient pas les parties appropriées pour aborder ce sujet, cette tâche devait être entreprise par l'UENF avec l'appui desdites sociétés.

26. M. Weiner (Allemagne) a fait remarquer que l'exemption pour les conteneurs contenant des batteries décrite dans le document 22 IG 03c (« Systèmes de propulsion électrique et stockage d'énergie »), étant donné qu'il s'agissait d'une marchandise dangereuse UN 3536, devrait être reconsidérée et que les interactions éventuelles entre ces conteneurs de batteries et les conteneurs de fret dans la cale à marchandises devait être prise en compte.

27. Le sujet serait débattu plus avant si cela était jugé nécessaire.

IV. Questions techniques

28. Aucune nouvelle question n'a été soulevée.

V. Questions diverses

A. UN 3082 – ... (Eau de fond de cale, contient des boues)

29. Le sujet avait déjà été réglé et pouvait être déclaré clos.

B. Question de LR sur l'Accord multilatéral 018

30. Le sujet avait déjà été abordé à la vingt-et-unième réunion. Par dérogation à la colonne (16) de la sous-section 3.2.3.1 et au chapitre 9.3 du Règlement annexé à l'ADN, les bateaux-citernes dont la liste de matières comprenait des matières affectées au groupe d'explosion II B mais qui étaient équipés de pare-flammes pour le groupe d'explosion II B3 pouvaient continuer à être équipés de pare-flammes pour le groupe d'explosion II B3 pour le transport des marchandises dangereuses de leur liste de matières qui étaient affectées au groupe d'explosion II B, jusqu'au renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2018.

31. Le débat avait été déclenché par un propriétaire qui avait affirmé que lorsqu'un bateau devait renouveler son certificat d'agrément ADN lors de la visite de renouvellement de la classification (visite spéciale) après le 31 décembre 2018, au cours de laquelle la protection contre les explosions était réglée sur II B3 en vertu de l'Accord multilatéral 018, le même bateau pouvait être exploité avec des cargaisons II B jusqu'au renouvellement suivant du certificat d'agrément ADN (visite de renouvellement de la classification (visite spéciale)) après le 31 décembre 2021.

32. Les accords multilatéraux primaient sur le texte de l'ADN. L'Accord multilatéral 018 avait priorité sur l'ADN pour la période allant du 31 décembre 2018 au 31 décembre 2021. Après le 31 décembre 2021, l'ADN 2021 revenait en vigueur dans ce cas particulier. Le sujet pouvait être déclaré clos.

C. Question de FuelsEurope concernant la liste des matières et les documents de transport du bateau – document 22 IG 05c (« Conformité de la liste des matières et des documents de transport »), soumis par FuelsEurope

33. Le document 22 IG 05c, intitulé « Conformité de la liste des matières et des documents de transport », soumis par FuelsEurope, a été présenté. Un débat a été mené sur les positions de l'astérisque dans le tableau C.

34. M. Dosdahl (DNV) a déclaré qu'il ne comprenait pas clairement pour quelle raison il semblait seulement à présent exister un problème alors que le diagramme de flux était utilisé depuis de nombreuses années. Des confusions de la part de l'exploitant survenaient lorsque d'autres noms de produits que ceux mentionnés dans la liste des marchandises étaient utilisés.

35. Un nouveau débat avec FuelsEurope semblait nécessaire. M. Vinke (LR) se chargerait de la question.

D. Autres questions

36. M. Langenberg, en tant qu'observateur, a suggéré que « l'échange d'expériences entre les sociétés de classification » pourrait être inscrit à l'ordre du jour, comme cela était prévu dans l'ADN.

37. M. Remers (NL) a donné des informations sur les travaux du groupe de travail informel du mélange de cargaisons. Une demande serait adressée aux sociétés de classification concernant l'ajout dans la dernière colonne d'une note indiquant que le produit pouvait être mélangé. M. Vinke (LR) a confirmé que c'était possible. Cela impliquait qu'une note devait être ajoutée dans la colonne 20 du tableau C. Cette note pourrait ensuite être reprise en tant que note ou remarque dans les listes de produits.

VI. Date et lieu de la réunion suivante

38. La réunion suivante se tiendrait le mercredi 16 mars 2022, à Zagreb.

VII. Clôture de la réunion
