



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-huitième session
Genève, 23-27 août 2021

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

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/78.



Table des matières

	<i>Page</i>
I. Participation	4
II. Questions d'organisation.....	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4
IV. Questions découlant des travaux d'organes des Nations Unies ou d'autres organisations (point 2 de l'ordre du jour).....	4
A. Travaux du Comité des transports intérieurs	4
B. État des prescriptions relatives au manuel de stabilité.....	5
C. Version électronique des divers documents devant se trouver à bord	5
D. Rapport de la Commission du Danube	5
V. 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).....	6
A. État de l'ADN.....	6
B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences.....	6
1. Autorisation spéciale	6
2. Demande de recommandation	6
C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN	6
D. Formation des experts.....	6
1. Catalogue de questions ADN 2021	6
2. Directive pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN.....	7
E. Questions relatives aux sociétés de classification.....	7
VI. Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN (point 4 de l'ordre du jour)	7
A. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN	7
B. Autres propositions.....	8
1. Proposition d'amendements	8
2. Proposition d'amendement à l'article 7.2.4.41 relatif à l'interdiction d'utiliser des cigarettes électroniques	8
3. Diverses modifications et corrections de l'ADN 2021 devant faire l'objet d'une notification	8
4. Chapitre 8.2 de l'ADN – Prescriptions relatives à la formation des experts.....	8
5. Transport de cargaisons en vrac fumigées dans des cales et cales fumigées de bateaux à marchandises sèches	8
6. Parties 4 et 6 de l'ADN – Dérogations résultant d'accords multilatéraux selon l'ADR et le RID	9
7. Proposition de correction du paragraphe 9.3.3.60	9
8. Dispositions relatives aux cofferdams.....	9
9. Instructions de chargement et de déchargement.....	10
10. 3.2.3.3 Schéma B.....	10
11. Matériaux de construction	10
12. Harmonisation de la terminologie utilisée au 8.1.2.2 f) et au 8.1.2.3 s) de l'ADN 2021	10

13.	Harmonisation de la terminologie utilisée au 1.9.3 c) de l'ADN 2021	10
14.	Utilisation d'une terminologie cohérente pour les calculs de stabilité après avarie au 9.3.x.15.2	11
15.	Utilisation d'une terminologie cohérente pour les calculs de stabilité à l'état intact au 9.3.x.14.2 a) et b).....	11
16.	Tableau C – No ONU 1202, deuxième rubrique pour le CARBURANT DIESEL.....	11
17.	Proposition de correction de deux rubriques du No ONU 3295 dans le tableau C.....	11
18.	Demande de regroupement de deux rubriques pour le No ONU 1202.....	11
19.	No ONU 1972 – Demande de correction d'une incohérence dans le tableau C, colonne (2)	11
20.	Incohérence mineure concernant l'emplacement autorisé des appareils de cuisson et de réfrigération entre le 7.2.3.41.2 et le 9.3.x.41.2 de l'ADN	11
21.	Certificat d'agrément de bateaux à marchandises sèches	12
VII.	Rapports des groupes de travail informels (point 5 de l'ordre du jour).....	12
A.	Rapport de la vingt et unième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées	12
B.	Rapport de la cinquième réunion du groupe de travail informel du cochargement de marchandises à bord des barges	13
VIII.	Programme de travail et calendrier des réunions (point 6 de l'ordre de jour)	14
IX.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)	14
A.	Règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN	14
B.	Informations sur les possibilités de financement de la préservation de l'environnement dans le cadre du transport de marchandises dangereuses.....	14
C.	Communauté des transports.....	14
X.	Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour).....	14
Annexes		
I.	Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2023.....	15
II.	Corrections à apporter au document ECE/TRANS/301 (publication de l'ADN 2021).....	24

I. Participation

1. La 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) a tenu sa trente-huitième session à Genève du 23 au 27 août 2021, sous la présidence de M. H. Langenberg (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. B. Birkhuber (Autriche).
2. Des représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de la session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Tchéquie.
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube, l'Union européenne (UE) et la Communauté des transports.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient aussi représentées : Comité international de prévention des accidents du travail de la navigation intérieure (CIPA), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), FuelsEurope, Grain and Feed Trade Association (GAFTA), groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées, Organisation européenne des bateliers (OEB) et Union européenne de la navigation fluviale (UENF).

II. Questions d'organisation

5. Le Comité de sécurité a été informé qu'en raison des mesures de lutte contre la COVID-19, des contraintes financières découlant de la crise de liquidités à laquelle l'Organisation des Nations Unies est confrontée, des travaux de rénovation en cours au Palais des Nations dans le cadre du Plan stratégique patrimonial et des contraintes techniques liées au nombre de salles de réunion disponibles pour les réunions hybrides, la part des services de réunion avec interprétation allouée à la Commission économique pour l'Europe (CEE) avait été réduite de trois séances par jour à une seule par jour pour le premier semestre de 2021. Pour le second semestre, la CEE s'efforçait de reprendre une activité normale et avait décidé que, dans certaines circonstances, la durée des réunions hybrides du matin ou de l'après-midi (actuellement limitée à deux heures) serait de nouveau portée à trois heures. Compte tenu de ces facteurs ainsi que des mesures de quarantaine et de restriction des déplacements toujours en vigueur, et après consultation du secrétariat et des services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève, le Bureau du Comité de sécurité avait accepté une fois encore d'adapter le déroulement de sa session.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/77 et Add.1.

Document informel : INF.1 (secrétariat).

6. 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.2 à INF.20.

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

A. Travaux du Comité des transports intérieurs

7. Le Comité de sécurité a été informé que la quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (CTI) s'était tenue à Genève du 23 au 26 février 2021. La session du CTI avait porté sur des domaines d'importance mondiale tels que la sécurité routière, les véhicules autonomes et la transformation numérique des transports, ainsi que sur la mise en

œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. La liste des décisions figurait dans le document informel INF.8 du CTI et des informations plus détaillées étaient disponibles dans le rapport de la session (ECE/TRANS/304), sur le site Web de la CEE. La prochaine session du CTI devrait se tenir du 22 au 25 février 2022 et le Comité célébrerait à cette occasion son soixante-quinzième anniversaire.

B. État des prescriptions relatives au manuel de stabilité

Document informel : INF.6 (CCNR).

8. Le représentant de la CCNR a fait le point sur les dispositions du 9.3.x.13 relatives à la stabilité qui avaient été introduites à titre transitoire dans l'ADN en attendant que des dispositions générales relatives à la stabilité soient incluses dans l'ES-TRIN pour tous les bateaux de navigation intérieure. L'édition 2021 de l'ES-TRIN entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2022, mais les dispositions relatives à la stabilité n'avaient pas encore été mises à jour. Le Comité de sécurité a décidé que ces dispositions devaient être conservées dans les futures versions de l'ADN jusqu'à ce que les dispositions de l'ES-TRIN relatives à la stabilité aient été mises à jour. Le représentant de l'Allemagne a fait part de son intention de soumettre une proposition officielle visant à harmoniser les dispositions des 9.3.x.13.3 dans toutes les versions linguistiques.

C. Version électronique des divers documents devant se trouver à bord

Document informel : INF.9 (CCNR).

9. Le Comité de sécurité a examiné la question de savoir si l'utilisation de documents électroniques à bord devrait être autorisée à l'avenir dans le cadre de l'ADN, à titre facultatif (document informel INF.9). Il est convenu d'élaborer des dispositions détaillées sur l'utilisation de documents électroniques en général et pas seulement dans le cas du document de transport. Il a été rappelé que la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses avait déjà pris une initiative similaire et créé un groupe de travail de la télématique dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, en tenant compte des activités en cours au sein de l'Union européenne s'agissant de l'application du règlement de l'UE sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI).

10. À l'issue de la discussion, le Comité de sécurité a décidé de créer un groupe de travail informel chargé de poursuivre l'examen de l'aspect juridique de la question en tenant compte des travaux existants et de déterminer les documents susceptibles d'être dématérialisés et utilisés sous forme électronique et les conditions dans lesquelles ces documents pourraient être utilisés (en ce qui concerne le format, la cybersécurité, la protection des bases de données et des données, etc.). Le secrétariat de la CCNR s'est porté volontaire pour élaborer en vue de la prochaine session un projet de mandat et de plan d'action pour le groupe de travail informel.

D. Rapport de la Commission du Danube

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

11. Le représentant de la Commission du Danube a informé le Comité de sécurité des activités que la Commission comptait mener pour moderniser les bateaux de navigation intérieure afin de réduire les émissions nocives des moteurs diesel marins et de favoriser l'utilisation de carburants de substitution (hydrogène, GNL, biocarburants et autres) dans les systèmes de propulsion. Il a ajouté que la Commission du Danube était en train de mettre au point une plateforme spécifique sur la modernisation de la flotte à l'horizon 2022 et au-delà.

12. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement ces informations et est convenu qu'il était prématuré d'examiner la question en détail au niveau de l'ADN. On a relevé que s'agissant des dispositions de l'ADN, il fallait faire clairement la distinction entre le transport de l'hydrogène sur les bateaux en tant que cargaison et son transport en tant que carburant

pour la propulsion. Le Comité de sécurité a décidé de reprendre la discussion sur le transport de l'hydrogène en tant que cargaison ultérieurement, lorsque des demandes de transport d'hydrogène auraient été reçues, et a estimé que le groupe de travail informel des matières serait le mieux placé pour entamer des discussions plus approfondies sur les conditions de transport.

V. 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 n'a reçu aucune information nouvelle concernant l'état de l'ADN.

B. Autorisations spéciales, dérogations et équivalences

1. Autorisation spéciale

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/20 (Pays-Bas).

Document informel : INF.3 (Pays-Bas).

14. Le Comité de sécurité a examiné le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/20 et le document informel INF.3 concernant une demande d'autorisation spéciale présentée conformément au 1.5.2 de l'ADN, pour le transport du No ONU 1288, HUILE DE SCHISTE, par bateau-citerne. Certains représentants, bien qu'ils aient donné leur accord de principe à cette demande, ont jugé préférable d'ajouter dans le tableau C de l'ADN une nouvelle rubrique pour le No ONU 1288. Le Comité de sécurité a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session suivante, sur la base d'une proposition officielle des Pays-Bas tenant compte du 3.2.4.2 de l'ADN.

2. Demande de recommandation

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

15. La délégation néerlandaise a reçu une demande de recommandation en vue de l'octroi d'une dérogation concernant une installation d'extinction d'incendie pour la protection des objets, fixée à demeure, qu'elle a proposé de présenter à la session de janvier 2022. Le Comité de sécurité a aussi indiqué qu'il trouvait préférable, dans un souci de clarté pour toutes les parties, de conserver dans l'ADN les dispositions pertinentes et de les harmoniser avec celles de l'ES-TRIN. Il a été décidé d'examiner, à la session suivante, une proposition d'amendement à l'ADN, élaborée par les Pays-Bas.

C. Interprétation du Règlement annexé à l'ADN

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

D. Formation des experts

1. Catalogue de questions ADN 2021

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/11,
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/12,
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/13 (CCNR) et
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/15 (Autriche).

17. Le Comité de sécurité a rappelé les conclusions issues des débats tenus à sa session précédente et confirmé à nouveau l'adoption des propositions formulées dans les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/11, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/12 et ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/13 qui visent à actualiser le catalogue de questions à la lumière de l'édition 2021 de l'ADN et des corrections et modifications à apporter au document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/13 énumérées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/15.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/14 et Corr.1 (CCNR).

18. Le Comité de sécurité a pris note des modifications qu'il est proposé d'apporter à la Directive du comité d'administration pour l'utilisation du catalogue de questions pour l'examen d'expert ADN conformément au chapitre 8.2 de l'ADN, notamment la suppression des crochets au paragraphe 51 du document et quelques corrections dans la version allemande.

19. Comme suite à l'observation de l'Allemagne relative à l'équité de l'examen en ce qui concerne le niveau de difficulté des questions et l'évaluation des réponses, le Comité de sécurité a invité le groupe de travail informel de la formation des experts à réexaminer, à la lumière du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19, les amendements proposés, puis à soumettre une nouvelle proposition actualisée pour examen à sa session suivante, en janvier 2022.

E. Questions relatives aux sociétés de classification

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

VI. 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

Documents : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158, annexe II,
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/160, annexe II,
ECE/TRANS/WP.15/251, annexe I,
ECE/TRANS/WP.15/253, annexe I,
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24 et Add.1.

21. Le Comité de sécurité a pris acte des projets d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN adoptés par la Réunion commune et par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) en 2020 et 2021. Il a en outre relevé qu'à la session suivante devant se tenir à l'automne 2021, la Réunion commune RID/ADR/ADN examinerait également les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24 et Add.1, lesquels contiennent des propositions visant à harmoniser ces instruments avec la vingt-deuxième édition révisée des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

22. Le secrétariat a été prié de regrouper dans un document unique tous les amendements relatifs à l'harmonisation qu'il conviendrait d'intégrer dans le Règlement annexé à l'ADN, afin d'examiner cette question dans le détail à la session suivante prévue en janvier 2022.

B. Autres propositions

1. Proposition d'amendements

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/16 (Commission du Danube).

23. Le Comité de sécurité a approuvé en principe la proposition visant à préciser la version russe de la définition de « citerne à membrane » au 1.2.1, « Types des citernes à cargaison », alinéa d), mais a souligné qu'il fallait en faire concorder parfaitement le sens avec les autres versions linguistiques de l'ADN. En ce qui concerne les propositions d'amendements relatives au 9.3.1.18.1 et au 9.3.1.18.2, le Comité de sécurité a préféré ne pas réunir les deux paragraphes concernés, car le 9.3.1.18.1 contient des dispositions conçues pour la détection alors que le 9.3.1.18.2 porte sur l'utilisation d'un gaz inerte à des fins de sécurité. Le représentant de la Commission du Danube a offert de soumettre, pour la prochaine session, une proposition actualisée tenant compte de la conception des bateaux de navigation intérieure.

2. Proposition d'amendement à l'article 7.2.4.41 relatif à l'interdiction d'utiliser des cigarettes électroniques

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/17 (CCNR).

24. Le Comité de sécurité a adopté la proposition d'amendement à l'article 7.2.4.41 relatif à l'interdiction d'utiliser des cigarettes électroniques (voir l'annexe I).

3. Diverses modifications et corrections de l'ADN 2021 devant faire l'objet d'une notification

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19 (Allemagne).

25. Le Comité de sécurité a adopté les diverses modifications et corrections concernant les tableaux A et C ainsi que le 7.2.5.4.2 proposées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19, telles que modifiées (voir l'annexe I).

4. Chapitre 8.2 de l'ADN – Prescriptions relatives à la formation des experts

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/21 (Allemagne).

26. Le Comité de sécurité a examiné en détail et approuvé le principe des modifications proposées aux points 1, 2, 3, 4 et 5, et il a adopté les propositions formulées au titre des points 2 et 5 (voir l'annexe I). Concernant la proposition énoncée au point 3, il a conclu que, si des raisons pédagogiques le justifiaient, il était souhaitable d'autoriser les candidats à repasser deux fois un examen et de procéder à une comparaison avec d'autres modalités d'examen. S'agissant des modifications qu'il est proposé d'apporter au 8.2.2.7.2.1 en ce qui concerne l'admission aux cours de spécialisation « gaz » et « produits chimiques », le Comité de sécurité a fait observer que les candidats ne devaient pas nécessairement être en possession de l'attestation pour s'inscrire à l'examen dans la mesure où cela pouvait les retarder. Il a également été décidé d'autoriser l'aménagement des conditions d'examen pour les personnes handicapées conformément à la réglementation nationale. Le représentant de l'Allemagne a offert d'élaborer une proposition actualisée pour examen final à la prochaine session, en janvier 2022.

5. Transport de cargaisons en vrac fumigées dans des cales et cales fumigées de bateaux à marchandises sèches

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/22 (Allemagne).

Document informel : INF.5 (Autriche).

27. Le Comité de sécurité a reconnu qu'il importait de modifier le Règlement annexé à l'ADN pour y faire figurer des dispositions relatives au transport de cargaisons en vrac fumigées dans des cales et cales fumigées de bateaux à marchandises sèches et assurer ainsi la sécurité de l'équipage et des passagers. La proposition de l'Allemagne étant limitée au transport de cargaisons en vrac, le représentant de l'Autriche a présenté une

contre-proposition visant à intégrer ces dispositions au 5.5.2 au lieu d'ajouter un nouveau 5.5.5 (document informel INF.5).

28. À l'issue d'un échange de vues sur le sujet, le Comité de sécurité a invité l'Allemagne et les Pays-Bas à animer un groupe par correspondance pour faire avancer la réflexion. Il a été convenu que la proposition devrait se concentrer sur la sécurité de l'équipage et des passagers et tenir compte de tous les risques. Il a également été convenu qu'il faudrait consulter les publications scientifiques et techniques disponibles sur la question ainsi que des experts pour mieux comprendre le comportement des gaz de fumigation utilisés. Le représentant de la GAFTA a proposé de mettre à disposition l'assistance et les compétences techniques de son association dans le cadre des échanges importants qui s'annonçaient.

6. Parties 4 et 6 de l'ADN – Dérogations résultant d'accords multilatéraux selon l'ADR et le RID

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/23 (Allemagne).

29. Des points de vue divergents ont été formulés au sein du Comité de sécurité concernant la proposition de l'Allemagne d'ajouter au 1.5.1 une nouvelle disposition permettant aux Parties contractantes à l'ADN de considérer « automatiquement » les dérogations temporaires relatives aux parties 4 et 6 du RID et de l'ADR comme des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les Parties contractantes à l'ADN signataires des accords à l'origine des dérogations temporaires et les Parties contractantes à l'ADN en général. Il est ressorti clairement des échanges que l'interprétation et donc l'application de ce principe différaient non seulement selon les autorités compétentes, mais aussi entre les différentes autorités compétentes pour les différents modes de transport sur le territoire d'une Partie contractante, et des inquiétudes ont été exprimées au sujet des interruptions qui pouvaient être occasionnées dans la chaîne de transport multimodal.

30. Alors que certains représentants souhaitaient conserver une certaine souplesse de façon à pouvoir déterminer au cas par cas si les dérogations temporaires relatives aux parties 4 et 6 du RID et de l'ADR concernaient l'ADN, d'autres étaient d'avis que l'introduction dans l'ADN de dispositions sur la manière de traiter ces dérogations temporaires permettrait une application harmonisée et garantirait la sécurité juridique.

31. À l'issue du débat, il a été convenu que cette question devrait être examinée par la Réunion commune RID/ADR/ADN à sa prochaine session, sur la base d'une proposition de l'Allemagne.

7. Proposition de correction du paragraphe 9.3.3.60

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/24 (CCNR).

32. Le Comité de sécurité a adopté les corrections qu'il était proposé d'apporter dans les versions française et allemande du paragraphe 9.3.3.60 (voir l'annexe I).

8. Dispositions relatives aux cofferdams

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/25 (UENF et OEB).

33. Ne sachant pas pourquoi il avait été décidé, dans les précédentes éditions de l'ADN, de ne plus autoriser l'utilisation des cofferdams comme citernes à ballastage supplémentaires, le Comité de sécurité a préféré, après discussion, de reporter l'adoption de la proposition qui visait à réduire le risque d'accident. Il a été observé que la navigation sous les ponts de faible hauteur pouvait être évitée, dans certains cas, grâce à d'autres mesures techniques ou administratives, telles que le recours à de nouvelles technologies et à des solutions d'ingénierie, une meilleure planification des itinéraires des bateaux ou l'adoption de solutions plus judicieuses pour la construction des ponts. En outre, il a été relevé que, grâce aux cofferdams secs, il était plus facile de vérifier qu'il n'y avait pas de fuite sur le bateau, et que l'interdiction d'utiliser les cofferdams comme citernes à ballastage s'appliquait aux bateaux construits après l'année 2000.

34. Il a été convenu de reprendre l'examen de cette question sous la perspective plus générale de l'utilisation des dispositifs de sécurité à des fins opérationnelles. Le représentant

de l'UENF a offert de faire des recherches sur le sujet et de soumettre une proposition actualisée en vue de la prochaine session.

9. Instructions de chargement et de déchargement

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/26 (Pays-Bas).

Document informel : INF.2 (Pays-Bas).

35. Le Comité de sécurité a pris note de certaines préoccupations quant à l'utilisation de la « densité de vapeur » dans les amendements proposés, la disponibilité des données correspondantes et la nécessité de préciser les responsabilités. Le représentant des Pays-Bas a confirmé que les données étaient disponibles à l'échelle du secteur et que leur applicabilité avait déjà été démontrée. Cette pratique faisait d'ailleurs partie des pratiques de référence au plan national. Il a été convenu que le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/26 offrait une bonne base de discussion, mais devait être étoffé afin d'apporter une réponse aux préoccupations exprimées. Le représentant du CEFIC estimait que les débits de chargement pourraient être calculés en utilisant la pression de vapeur, facilement accessible, plutôt que la densité de vapeur et qu'il serait donc préférable de réexaminer la méthode de calcul.

36. Le Comité de sécurité a décidé de mettre sur pied un groupe de travail informel pour la question des instructions de chargement et de déchargement. Il a déjà considéré une première série de points pour le projet de mandat. Le représentant des Pays-Bas s'est porté volontaire pour compléter ce projet et a invité tous les représentants intéressés à lui envoyer un courriel pour lui faire part de leur souhait de participer aux activités du nouveau groupe. Le Comité de sécurité a décidé d'examiner à sa prochaine session la proposition finale de mandat pour le groupe de travail informel.

10. 3.2.3.3 Schéma B

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/28 (Pays-Bas).

37. Le Comité de sécurité a accueilli favorablement et adopté la proposition visant à améliorer la lisibilité du schéma B au 3.2.3.3 de l'ADN (voir l'annexe I).

11. Matériaux de construction

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/30 (UENF et OEB).

38. Le document a reçu un certain appui dans son ensemble, mais des précisions se sont révélées nécessaires s'agissant du tableau proposé pour la liste des matériaux, de la numérotation des paragraphes et d'une référence pour les copies photo-optiques. À l'issue de l'échange de vues, le Comité de sécurité a adopté la proposition telle que modifiée (voir l'annexe I).

12. Harmonisation de la terminologie utilisée au 8.1.2.2 f) et au 8.1.2.3 s) de l'ADN 2021

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/31 (CCNR).

39. S'agissant de la proposition de la CCNR visant à harmoniser le texte des 8.1.2.2 et 8.1.2.3 dans les différentes langues, le représentant de l'Allemagne a jugé préférable de vérifier, dans un premier temps, si la formulation de la version allemande du 8.1.2.3 s) était exacte. Le Comité de sécurité a donc reporté à sa prochaine session le débat sur la proposition, qui se tiendra sur la base d'un document mis à jour.

13. Harmonisation de la terminologie utilisée au 1.9.3 c) de l'ADN 2021

Document informel : INF.4 (CCNR).

40. Compte tenu de la décision qu'il avait prise pour le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/31, le Comité de sécurité a également reporté le débat sur le document informel INF.4 à sa prochaine session.

14. Utilisation d'une terminologie cohérente pour les calculs de stabilité après avarie au 9.3.x.15.2

Document informel : INF.8 (CCNR).

41. Le Comité de sécurité a adopté la correction proposée aux 9.3.1.15.2, 9.3.2.15.2 et 9.3.3.15.2 (voir l'annexe II).

15. Utilisation d'une terminologie cohérente pour les calculs de stabilité à l'état intact au 9.3.x.14.2 a) et b)

Document informel : INF.18 (sociétés de classification ADN recommandées).

42. Le Comité de sécurité a adopté la correction proposée aux 9.3.1.14.2, 9.3.2.14.2 et 9.3.3.14.2, points a) et b) (voir l'annexe II).

16. Tableau C – No ONU 1202, deuxième rubrique pour le CARBURANT DIESEL

Document informel : INF.10 (FuelsEurope).

43. Le Comité de sécurité a adopté les corrections proposées pour la désignation officielle de transport dans la deuxième rubrique du No ONU 1202, à la colonne (2) du tableau C (voir l'annexe II).

17. Proposition de correction de deux rubriques du No ONU 3295 dans le tableau C

Document informel : INF.11 (FuelsEurope).

44. Le Comité de sécurité a adopté la correction proposée au texte de la version anglaise de la colonne (5) pour le No ONU 3295 dans le tableau C (voir l'annexe II).

18. Demande de regroupement de deux rubriques pour le No ONU 1202

Document informel : INF.12 (FuelsEurope).

45. Certains représentants ont mis en garde contre le regroupement des deux rubriques du No ONU 1202, l'existence de ces deux rubriques se justifiant par les valeurs différentes de la densité relative. Le regroupement aurait également une incidence sur les rubriques correspondantes dans le tableau A du RID, de l'ADR et de l'ADN. Il a donc été recommandé de demander l'avis de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le représentant de FuelsEurope s'est porté volontaire pour soumettre à la Réunion commune RID/ADR/ADN un document actualisé en vue de son examen à la prochaine session, en septembre.

19. No ONU 1972 – Demande de correction d'une incohérence dans le tableau C, colonne (2)

Document informel : INF.13 (FuelsEurope).

46. S'agissant de la correction portant sur l'omission du mot « LIQUIDE », le Comité de sécurité a estimé qu'il était prématuré d'adopter la proposition et a préféré, dans un premier temps, consulter le groupe de travail informel des matières pour vérifier les raisons possibles de cette omission.

47. Le Comité de sécurité n'a adopté que la correction proposée pour la version allemande au paragraphe 9.

20. Incohérence mineure concernant l'emplacement autorisé des appareils de cuisson et de réfrigération entre le 7.2.3.41.2 et le 9.3.x.41.2 de l'ADN

Document informel : INF.15 (UENF et OEB).

48. Certains représentants étaient d'avis que la différence entre les dispositions existait déjà dans l'édition 1995 de l'ADNR et qu'elle était bien justifiée. Il a été recommandé de vérifier également le texte correspondant dans les autres langues officielles de l'ADN. Le représentant de l'UENF et de l'OEB s'est porté volontaire pour faire des recherches et élaborer un document officiel à examiner à la prochaine session, en janvier 2022.

21. Certificat d'agrément de bateaux à marchandises sèches

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/27 (Belgique et Pays-Bas).

Document informel : INF.20 (Pays-Bas).

49. Le Comité de sécurité a examiné le document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/27, dans lequel il est proposé de préciser le contenu du certificat d'agrément des bateaux à marchandises sèches, notamment pour les bateaux visés au 7.1.2.19.1. Après un échange de vues, le Comité de sécurité a adopté les amendements proposés dans le document informel INF.20, y compris l'option 2 pour le point 8 du certificat d'agrément (voir l'annexe I).

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

A. Rapport de la vingt et unième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/18 (sociétés de classification ADN recommandées).

Document informel : INF.16 (Allemagne).

50. Le Comité de sécurité a accueilli avec intérêt le rapport de la vingt et unième réunion du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/18) et a formulé des observations sur les points suivants du document :

- II. b) Le Comité a recommandé instamment aux auteurs du projet de lui soumettre leur proposition dans un document officiel afin que celle-ci puisse être traduite dans toutes les langues officielles et a rappelé que la date limite de soumission des documents officiels en vue de la session de janvier 2022 était le 29 octobre 2021 ;
- II. h) Il a demandé instamment aux sociétés de classification ADN recommandées de lui présenter des réponses aux questions déjà soulevées aux vingt-troisième et vingt-quatrième sessions du Comité d'administration de l'ADN¹ (notamment en ce qui concerne l'équivalence des certificats délivrés conformément à la norme ISO 9001 et à la norme ISO/CEI 17020, et la révision du chapitre 1.15 de l'ADN, visant à préciser la manière de présenter à l'avenir les informations sur la conformité et à déceler les éventuels problèmes avec les prescriptions, en particulier la disposition 1.15.3.8 de l'ADN) ;
- III. a) Suite à la présentation du document informel INF.16, le Comité a confirmé que la version actuelle du texte de l'ADN ne prévoyait des dispositions transitoires que pour la classe de température et le groupe d'explosion des installations et équipements non électriques, mais pas pour l'emplacement auquel ceux-ci pouvaient être utilisés ;
- III. b) Le Comité a demandé que les sociétés de classification ADN recommandées présentent, dans un document officiel établi en vue de la session de janvier 2022, tous les amendements à prévoir pour clarifier le texte de l'ADN ;
- III. e) Il a demandé instamment aux membres des sociétés de classification ADN recommandées de déterminer s'il était nécessaire d'élaborer, en plus des prescriptions générales ES-TRIN, des règles de sécurité particulières pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses et s'il pouvait y avoir des interactions dangereuses entre les marchandises dangereuses transportées et les unités de production ou de stockage d'énergie utilisées ;

¹ Voir les rapports : <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/dgadm/ECE-ADN-51f.pdf> et <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/dgadm/ECE-ADN-53f.pdf>.

- V. a) Il a confirmé que si tel ou tel bateau était autorisé avant le 31 décembre 2008 à transporter des matières relevant du No ONU 3082 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (EAU DE FOND DE CALE, EXEMPTÉ DE BOUES D'HYDROCARBURES), du No ONU 3082 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (EAU DE FOND DE CALE, CONTIENT DES BOUES D'HYDROCARBURES) ou du No ONU 3082 MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (BOUES D'HYDROCARBURES), alors ces matières, classées dans la rubrique ONU correspondante, pouvaient être ajoutées à la liste des matières transportées par ce bateau.

51. S'agissant du document informel INF.16, le Comité a invité le groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées à donner plus de détails sur le domaine d'application de la disposition transitoire actuelle relative aux installations et équipements non électriques et a décidé d'établir une liste exhaustive des équipements.

B. Rapport de la cinquième réunion du groupe de travail informel du cochargement de marchandises à bord des barges

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/29 (Pays-Bas).

52. Le représentant de la délégation néerlandaise a rendu compte des résultats de la réunion du groupe de travail informel tenue à distance les 22 et 23 avril 2021.

53. S'agissant du cas 3 a), le Comité de sécurité a approuvé les principes proposés pour le cochargement d'une même marchandise, c'est-à-dire le chargement d'une marchandise dangereuse dans une citerne où a été précédemment chargée une marchandise dangereuse du même numéro ONU et de la même rubrique dans le tableau C. Il a néanmoins été objecté que la prudence était en général de mise dans un tel cas, puisque des réactions dangereuses pouvaient aussi se produire entre des matières du même numéro ONU. Il a été proposé que le groupe de travail informel des matières évalue le tableau C en vue d'établir une « liste positive » de matières dont le cochargement pourrait être autorisé (à l'issue d'épreuves appropriées, au besoin), laquelle pourrait être complétée à l'avenir.

54. S'agissant du cas 3 b), il a été proposé que le groupe de travail informel continue de chercher à quel instrument juridique l'ADN pourrait faire référence afin de faciliter les cochargements. Le représentant de la Belgique a demandé au groupe de travail informel de se pencher également sur les cas dans lesquels des inhibiteurs, des adjuvants et des colorants sont ajoutés au chargement pendant le transport.

55. S'agissant du 3 c), les avis étaient partagés quant à la nécessité de poursuivre les travaux relatifs au chargement d'une marchandise dangereuse dans une citerne où a été précédemment chargée une autre marchandise dangereuse. Le représentant de FuelsEurope a proposé son aide pour les travaux sur les cas 3 a) et 3 b), mais n'a pas souhaité s'investir davantage pour le cas 3 c).

56. Finalement, les avis étaient partagés sur la question de réglementer les cochargements dans l'ADN. Certains représentants ont fait observer que pendant le chargement le bateau était amarré, si bien qu'on ne savait pas clairement si la procédure pouvait être considérée comme faisant partie de l'opération de transport. Il fallait en outre que le Comité soit parfaitement compétent en la matière et l'on devait tenir compte des autres risques pouvant se présenter à l'avenir dans le transport de marchandises dangereuses. D'autres représentants ont proposé de réduire le plus possible les dispositions en faisant référence aux lignes directrices et normes existantes pour le transport maritime, ainsi qu'à d'autres instruments juridiques nationaux ou internationaux sur la question.

57. En guise de compromis, il a été proposé d'ajouter la « liste positive » des matières pouvant être chargées par empilement à la liste des matières du bateau, en précisant toutes les conditions à respecter pour le chargement.

58. Le représentant des Pays-Bas a fait part de son intention d'organiser d'autres réunions et de rendre compte au Comité de sécurité, à sa prochaine session, afin de l'aider à prendre une décision quant à la poursuite des travaux sur la question.

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

59. Le Comité de sécurité a noté que sa trente-neuvième session se tiendrait à Genève du 24 au 28 janvier 2022 et que la vingt-septième session du Comité d'administration de l'ADN se tiendrait le 28 janvier 2022 (de midi à 13 heures). La date limite de soumission des documents en vue de ces réunions était le 29 octobre 2021.

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

A. Règlement intérieur du Comité de sécurité de l'ADN

Document informel : INF.7 (Allemagne, Autriche et Pays-Bas).

60. Le Comité de sécurité a examiné le projet de règlement intérieur le concernant, tel que présenté dans le document informel INF.7. Il a décidé de reprendre l'examen de cette question à la session suivante, sur la base d'un document officiel qui serait établi par les auteurs en tenant compte des observations reçues.

61. Le secrétariat a été prié de préciser le statut du groupe de travail informel des sociétés de classification ADN recommandées dans le Comité de sécurité.

B. Informations sur les possibilités de financement de la préservation de l'environnement dans le cadre du transport de marchandises dangereuses

Document informel : INF.19 (Commission européenne).

62. Le Comité de sécurité a pris note du document informel INF.19 sur les possibilités de financement par la Commission européenne d'initiatives de préservation de l'environnement dans le cadre du transport de marchandises dangereuses, et notamment des informations détaillées sur le sous-programme LIFE pour l'environnement. Il a été précisé que ce programme pouvait également servir à financer des activités en dehors de l'Union européenne, même dans des pays ou territoires d'outre-mer, à condition que le chef de projet se trouve dans l'Union européenne.

C. Communauté des transports

63. La représentante de la Communauté des transports a présenté cette organisation gouvernementale internationale, qui œuvre dans le domaine de la mobilité et des transports (<https://www.transport-community.org/>). L'organisation a été établie en 2019 conformément à un traité signé entre l'Union européenne et six Parties de l'Europe du Sud-Est en vue de faciliter leur intégration. Elle élabore des lignes directrices sur des activités telles que le transport de marchandises dangereuses et a mis en place dans ce domaine particulier un comité technique dont les membres souhaiteraient participer aux travaux du Comité de sécurité. Le Comité de sécurité s'est félicité de la participation des membres du comité technique à ses futures sessions et des contributions qu'ils pourraient apporter.

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

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

Annexe I

[Original : anglais et français]

Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023

Chapitre 1.6

1.6.7.2.1.1 Ajouter la nouvelle mesure transitoire suivante :

8.6.1.1	Modification du certificat d'agrément (numéros 4 et 8)	N.R.T. à partir du 1 ^{er} janvier 2023 Renouvellement du certificat d'agrément après le 31 décembre 2022
---------	--	--

(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/27 tel que modifié par le document informel INF.20)

1.6.7.2.2.2 Renuméroter la disposition transitoire pour les 9.3.1.0.3 d), 9.3.2.0.3 d) et 9.3.3.0.3 d) « Matériaux des logements et de la timonerie difficilement inflammables » en tant que 9.3.1.0.6, 9.3.2.0.6 et 9.3.3.0.6.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/30, amendement de conséquence)

1.6.8.1 Supprimer et remplacer par « 1.6.8.1 Supprimé ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/21)

Chapitre 3.2, tableau A

Pour les Nos ONU 2381, 3483, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547 et 3548, ajouter « 802 » dans la colonne (6).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19)

Pour le No ONU 3440 (toutes les rubriques), ajouter « 563 » dans la colonne (6).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19)

Pour le No ONU 3494 (toutes les rubriques), supprimer « 649 » dans la colonne (6).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19)

Pour les Nos ONU 3537, 3539, 3540, 3541 et 3542, supprimer « 649 » dans la colonne (6).

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19)

Chapitre 3.2, tableau C

Pour le numéro d'identification 9004, colonne (5), lire « 9+S ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19)

Chapitre 3.2

3.2.3.3 Schéma B, lire :

Schéma B : Critères pour l'équipement des bateaux du type N avec des citernes à cargaison fermées

Déterminer dans les six premières colonnes les caractéristiques de la matière/citerne à cargaison qui sont pertinentes. Choisir la rangée qui convient dans la colonne correspondante. Les critères pour l'équipement des citernes à cargaison des bateaux de type N – bateaux avec des citernes à cargaison fermées – sont alors décrits sur cette ligne dans la septième colonne. Si plusieurs colonnes sont pertinentes, sélectionner la ligne la plus pertinente dans la septième colonne.

Caractéristiques de la matière/citerne à cargaison						Prescriptions
Classe 3, point d'éclair < 23 °C				Matières corrosives	Matières CMR	Équipement de la citerne à cargaison
175 kPa ≤ P _{v 50} < 300 kPa, sans réfrigération						Citerne à pression (400 kPa)
175 kPa ≤ P _{v 50} < 300 kPa, avec réfrigération						Pression d'ouverture de la soupape de surpression/soupape de dégagement à grande vitesse : 50 kPa (avec réfrigération (chiffre 1 à la colonne 9))
	150 kPa ≤ P _{v 50} < 175 kPa	110 kPa ≤ P _{v 50} < 150 kPa sans pulvérisation				Pression d'ouverture de la soupape de surpression/soupape de dégagement à grande vitesse : 50 kPa
		110 kPa ≤ P _{v 50} < 150 kPa avec pulvérisation			Pression de vapeur > 10 kPa (calcul de la pression de vapeur selon la formule pour la colonne 10, avec toutefois v _a = 0,03)	Pression d'ouverture de la soupape de surpression/soupape de dégagement à grande vitesse : 10 kPa (avec pulvérisation (chiffre 3 à la colonne 9))
			P _{v 50} < 110 kPa	Groupe d'emballage I ou II avec P _{v 50} > 12,5 kPa ou réagissant dangereusement avec l'eau ou avec des gaz en solution	Pression de vapeur ≤ 10 kPa (calcul de la pression de vapeur selon la formule pour la colonne 10, avec toutefois v _a = 0,03)	Pression d'ouverture de la soupape de surpression/ soupape de dégagement à grande vitesse : 10 kPa

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/28 tel que modifié)

Chapitre 7.2

7.2.4.41 Dans la première phrase, après « ou de fumer », ajouter « , y compris des cigarettes électroniques, ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/17)

7.2.5.4.2 Modifier le début de la première phrase comme suit :

« Un expert au sens du 8.2.1.2 doit se trouver en permanence à bord... ». Le reste demeure inchangé.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/19 tel que modifié)

Chapitre 8.2

8.2.2.7.2.1 Deuxième phrase, lire : « Cet examen peut avoir lieu immédiatement après la formation ou dans un délai de six mois suivant la fin de la formation. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/21)

Chapitre 8.6

8.6.1.1 et 8.6.1.2 Point 4, remplacer « Exigences supplémentaires » par « Exigences ».

(Document de référence : document informel INF.20)

8.6.1.1 Point 8, phrase d'introduction, lire « Le présent certificat est délivré sur la base : ».

(Document de référence : document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/27 tel que modifié par le document informel INF.20)

Chapitre 9.3

9.3.1.0 Modifier comme suit :

Le premier paragraphe du 9.3.1.0.1 a) devient le 9.3.1.0.1.1. À la fin, après « au moins équivalente », ajouter « , sans préjudice des dispositions spéciales énoncées dans la colonne (20) (“Exigences supplémentaires/Observations”) du tableau C du chapitre 3.2 ».

Le second paragraphe du 9.3.1.0.1 a) devient le 9.3.1.0.1.2.

Le 9.3.1.0.1 b) devient le 9.3.1.0.2.

Le 9.3.1.0.2 devient le 9.3.1.0.3. Remplacer « des matières plastiques ou de caoutchouc » par « des matières plastiques, de caoutchouc, de verre ou de matériau composite ».

Le 9.3.1.0.3 devient le 9.3.1.0.4. Remplacer « de matières plastiques ou de caoutchouc » par « de matières plastiques, de caoutchouc, de verre ou de matériau composite ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/30 tel que modifié)

9.3.2.0 et 9.3.3.0 Modifier comme suit :

Les premiers paragraphes du 9.3.2.0.1 a) et du 9.3.3.0.1 a) deviennent les 9.3.2.0.1.1 et 9.3.3.0.1.1, respectivement. À la fin, après « au moins équivalente », ajouter « , sans préjudice des dispositions spéciales énoncées dans la colonne (20) (“Exigences supplémentaires/Observations”) du tableau C du chapitre 3.2 ».

Les seconds paragraphes du 9.3.2.0.1 a) et du 9.3.3.0.1 a) deviennent les 9.3.2.0.1.2 et 9.3.3.0.1.2, respectivement.

Les 9.3.2.0.1 b) et 9.3.3.0.1 b) deviennent les 9.3.2.0.2 et 9.3.3.0.2, respectivement.

Les 9.3.2.0.2 et 9.3.3.0.2 deviennent les 9.3.2.0.3 et 9.3.3.0.3, respectivement.
Remplacer « des matières plastiques ou de caoutchouc » par « des matières plastiques, de caoutchouc, de verre ou de matériau composite ».

Les 9.3.2.0.3 et 9.3.3.0.3 deviennent les 9.3.2.0.4 et 9.3.3.0.4, respectivement.
Remplacer « de matières plastiques ou de caoutchouc » par « de matières plastiques, de caoutchouc, de verre ou de matériau composite ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/30 tel que modifié)

9.3.x.0 Remplacer le tableau sous le 9.3.x.0.4 (anciennement 9.3.x.0.3) par le tableau suivant :

(X signifie « autorisé »)

	<i>Bois</i>	<i>Alliages d'aluminium</i>	<i>Matières plastiques/ Matériaux composites</i>	<i>Caoutchouc</i>	<i>Verre</i>
Éléments fixés à demeure					
Calage de citernes à cargaison indépendantes de la coque et calage d'installations et équipements	X		X		
Mâts et mâtures similaires	X	X	X		
Parties de machines		X	X		
Habillage de protection de moteurs et de pompes			X		
Panneaux d'avertissement (accès à bord interdit et interdiction de fumer)		X	X		
Parties de l'installation électrique		X	X		
	Conformément aux normes techniques applicables				
Parties de l'installation de chargement et de déchargement comme par exemple joints d'étanchéité etc.		X	X	X	
Supports ou butées de tous types	X		X		
Ventilateurs, y compris les tuyauteries flexibles pour la ventilation		X	X		
Parties de l'installation d'aspersion d'eau et de la douche, et installation pour le rinçage des yeux et du visage		X	X		
Isolation des citernes à cargaison, des tuyauteries de chargement et de déchargement, des conduites d'évacuation de gaz et des conduites de chauffage		X	X	X	
Revêtement des citernes à cargaison et tuyauteries de chargement et déchargement		X	X	X	
Isolation des citernes à cargaison (observation 32 de la colonne (20) du tableau C)		X	X	X	
Tous types de joints		X	X	X	
	Sous réserve de l'observation 39 a) de la colonne (20) du tableau C				

	<i>Bois</i>	<i>Alliages d'aluminium</i>	<i>Matières plastiques/ Matériaux composites</i>	<i>Caoutchouc</i>	<i>Verre</i>
Câbles pour les appareils électriques			X	X	
Conformément aux normes techniques applicables					
Caisses, armoires ou autres récipients placés sur le pont pour le stockage du matériel servant à recueillir des fuites de liquides, des produits de nettoyage, des extincteurs, des manches d'incendie, etc.		X	X		
Caisses, armoires ou autres récipients placés sur le pont pour le stockage de matériel visant à recueillir les déchets		X	X		
Uniquement pour les récipients résistant au feu utilisés pour le transport de déchets huileux et graisseux (7.2.1.21.6)					
Équipements mobiles					
Passerelles	X	X	X	X	
Échelles extérieures et passages (passerelles)*)		X	X	X	
Échelles hors-bord		X	X	X	
Échelles		X	X	X	
Matériel de nettoyage tel que balais etc.	X	X	X	X	
Extincteurs, détecteurs de gaz portatifs		X	X	X	
Treuil de sauvetage		X			
Équipements de protection individuelle et de sécurité, équipements de secours conformes à l'ES-TRIN		X	X	X	
Gattes			X		
Défenses	X		X	X	
Amarres, câbles pour annexes, etc.			X		
			conformes au 7.x.4.76		

	<i>Bois</i>	<i>Alliages d'aluminium</i>	<i>Matières plastiques/ Matériaux composites</i>	<i>Caoutchouc</i>	<i>Verre</i>
Tapis sous le raccordement à terre des tuyauteries de chargement et de déchargement			X	X	
Manches d'incendie, flexibles d'air, tuyauteries flexibles de lavage de pont, etc.			X	X	
Autres types de tuyauteries	Conformément au 8.1.6.2 et aux normes mentionnées				
Sondes en aluminium		X			
	Si elles sont munies d'un pied en laiton ou protégées d'une autre manière pour éviter la production d'étincelles				
Appareils de prélèvement d'échantillons			X		

	<i>Bois</i>	<i>Alliages d'aluminium</i>	<i>Matières plastiques/ Matériaux composites</i>	<i>Caoutchouc</i>	<i>Verre</i>
Récipients pour déchets huileux et graisseux (7.2.4.1)		X	X		
		Récipients résistants au feu (7.2.1.21.6)			
Récipients pour produits résiduels et récipients pour slops		X	X		
	Conformes à l'ADR, au RID ou au Code IMDG en ce qui concerne les critères d'acceptation des matériaux				
Bouteilles de prélèvement d'échantillons			X		X
	Conformes aux critères d'acceptation des matériaux de l'ADR				
Copies photo-optiques de l'intégralité du certificat d'agrément selon le 8.1.2.6 ou le 8.1.2.7 ainsi que du certificat de bateau, du certificat de jaugeage et des autres documents applicables ²		X	X		
Paniers en aluminium pour le stockage des amarres		X			
Gaffes	X	X	X		
Canots de service		X	X		
(Dans les cas, visés aux 7.2.3.29.1 et 7.2.3.31.1, où les canots sont autorisés dans la zone de cargaison)	Uniquement si les matériaux sont difficilement inflammables				

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/30 tel que modifié)

² Attestation d'appartenance à la navigation du Rhin ou du Danube.

- 9.3.x.0 Remplacer les paragraphes après le tableau par les paragraphes suivants :
- « 9.3.x.0.5 La peinture utilisée dans la zone de cargaison ne doit pas être susceptible de produire des étincelles, notamment en cas de choc.
- 9.3.x.0.6 Tous les matériaux utilisés pour les éléments fixes des logements ou de la timonerie, à l'exception des meubles, doivent être difficilement inflammables. Lors d'un incendie, ils ne doivent pas dégager de fumées ou de gaz toxiques en quantités dangereuses. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/30)

- 9.3.3.60 Supprimer : « Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux déshuileurs et aux bateaux avitailleurs. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/24)

Annexe II

[Original : anglais et français]

Corrections à apporter au document ECE/TRANS/301 (publication de l'ADN 2021)

(Corrections ne nécessitant aucune acceptation par les Parties contractantes)

1. **Chapitre 3.2, tableau C, No ONU 1202, deuxième rubrique, colonne (2)**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.10)
 2. **Chapitre 3.2, tableau C, No ONU 3295 HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A. CONTENANT DE L'ISOPRÈNE ET DU PENTADIÈNE, STABILISÉ, deux rubriques, colonne (5)**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.11)
 3. **Chapitre 9.3, 9.3.1.14.2, 9.3.2.14.2 et 9.3.3.14.2, alinéa a)**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.18)
 4. **Chapitre 9.3, 9.3.1.14.2, 9.3.2.14.2 et 9.3.3.14.2, alinéa b)**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.18)
 5. **Chapitre 9.3, 9.3.1.15.2, dernière phrase du dernier paragraphe**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.8)
 6. **Chapitre 9.3, 9.3.2.15.2, dernier paragraphe**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.8)
 7. **Chapitre 9.3, 9.3.3.15.2, dernier paragraphe**
Sans objet en français.
(Document de référence : document informel INF.8)
-